



Referat (UDKAST)

18.08.2014

Møde: Mellem Banedanmark og Ravn Bane ApS
 Mødedato: 12.08.2014, kl. 13.00 – 15.20.
 Deltagere: Kirsten Kornerup Jehrbo (KKJO) og Lone Gregersen (LOG), Banedanmark
 Jesper Ravn (JR), Ravn Bane ApS
 Annacarina Staunstrup (AS), Advokatfirmaet Staunstrup
 Referent: Kenneth Juul Andersen (KJA), Banedanmark

Dagsorden

Der forelå ikke en dagsorden for mødet. Banedanmark havde inviteret Jesper Ravn til mødet mhp. at orientere om Banedanmarks rolle og ansvar som infrastrukturforvalter, bl.a. som ansvarlig for udstedelse af lokomotivførercertifikater til kørsel på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse. Intentionen med mødet var at betrygge Jesper Ravn som en af Banedanmarks godkendte entreprenører til levering af sikkerhedsmæssige ydelser og give ham en forståelse for Banedanmarks måde at håndtere bl.a. lokomotivførerbekendtgørelsen på.

Pkt.	Referat	Ansvarlig
1.	<p>Mødedeltagerne introducerede sig selv.</p> <p>KKJO fortalte, at hun på mødet ville forklare nærmere om Banedanmarks regelgrundlag i forhold til at håndtere certifikater, hvor interne og eksterne entreprenører kører på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse, hvordan Banedanmark forvalter dette, samt drøfte, hvordan Banedanmarks samarbejde med Ravn Bane ApS kan forbedres. JR svarede, at han også ønskede at forbedre samarbejdet og gøre mailkorrespondancen overflødig, men at han er uenig i Banedanmarks fremgangsmåde. Hans firma har dygtige medarbejdere, og det ærgrer ham, at udviklingen i samarbejdet med Banedanmark går i en retning, hvor firmaet ikke kan udføre sit arbejde.</p> <p>KKJO forklarede, at Banedanmark som infrastrukturforvalter med sikkerhedsgodkendelse fra Trafikstyrelsen (TS) sætter reglerne for både interne og eksterne entreprenører, der vil køre på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse. Reglerne er ens for alle. Hun udleverede organisationsdiagrammer over Banedanmark og gennemgik dem. Banedanmark er som infrastrukturforvalter underlagt Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed som følge af sin sikkerhedsgodkendelse. Banedanmark implementerer som følge af sin sikkerhedsgodkendelse i Trafikstyrelsen en række regler for entreprenører, der vil køre på virksomhedens sikkerhedsgodkendelse ifølge BEK 13 og altså ikke blot som en offentlig virksomhed, der er underlagt forvaltningsloven. Banedanmark har i den forbindelse udarbejdet regler for infrastrukturkendskab og litra uddannelse. Det er Banedanmark, der implementerer denne type regler for arbejdskøretøjer i Danmark, og et lignende arbejde foregår ikke i samme omfang i andre EU-lande. Det er en svær proces at udarbejde og implementere reglerne. Reglerne gælder for alle entreprenører, der kører på Banedanmarks infrastruktur, Trafikstyrelsen er klageinstans i forhold til</p>	

	<p>reglerne og Banedanmarks administration heraf og træffer afgørelse herom. Reglerne offentliggøres på Banedanmarks hjemmeside og gennem nyhedsbreve, hvilket har været gjort fra starten. Reglerne er ens uanset om man er ansat i Produktion eller er en ekstern entreprenør, og de forvaltes ens overfor alle parter. Banedanmark har et samarbejde om reglerne gennem TS' branchepanel, og alt er godkendt af TS. Der er ikke en fælles sammenslutning for de entreprenører, der kører på Banedanmarks infrastruktur. Banedanmark skal føre et register over infrastrukturkendskab og litra uddannelse: Informationerne herfra skal Banedanmark på opfordring afgive til myndigheden, andre EU-lande og til den enkelte lokomotivfører, der kører på infrastrukturen, men ikke til andre parter.</p>	
	<p>JR kommenterede indledningsvis reglerne om strækningkendskab. Han mente, at disse primært er udarbejdet på grundlag af person- og godstransport, og at dette gør det umuligt at overholde reglerne i forhold til at arbejde i sporet om natten. Ravn Bane kan kun udføre arbejdet på dele af strækningerne, fordi den enkelte medarbejder skal have kørt strækningen igennem både om natten og om dagen. Hvis ikke medarbejderen har kørt på strækningen indenfor et år, skal han til prøve igen. JR skal således køre strækningerne igennem hver tredje måned både om dagen og om natten for at opretholde certifikatet, og på den måde mister Ravn Bane sine tilladelser pga. vinterpauserne. De samme problemer finder man efter JRs mening i Produktion i Roskilde.</p> <p>KKJO svarede, at Banedanmarks retningslinier gælder og graduerer kravene til opretholdelsen af certifikatet ift. den enkeltes erfaring. Hun tilføjede, at Ravn Bane har mulighed for at køre strækningsgennemkørsel jævnlige. JR svarede, at de medarbejdere, der skal kunne køre landsdækkende, skal kunne opretholde certifikatet, og at det er meget let for dem at miste det med det gældende regelsæt. JR fandt reglerne besværlige og udtryk for en skrivebordsbeslutning, for i det øjeblik medarbejderen ikke har en gyldig tilladelse til en strækning, skal hans certifikat annulleres. LOG sagde, at BEK 985's bestemmelser om strækningkendskab også omfatter SIN-instrukser, signalernes placering etc., og dette er beskrevet i vejledningen til bekendtgørelsen. Derfor vil det være klogt at det enkelte firma får forhåndsuddannet nogle medarbejdere til strækningkendskab. JR svarede, at det også var et spørgsmål om økonomi for Ravn Bane, da processen er fordyrende. Ifølge Malus fordyrer processen deres priser med 80 pct. AS tilføjede, at der bør være et rimeligt forhold mellem pris og regler.</p> <p>KKJO svarede, at TS allerede har afgjort, at Banedanmarks retningslinier er korrekte i forhold til bekendtgørelsen, men at Banedanmark kan få mere erfaring i administrationen af reglerne. LOG tilføjede, at Banedanmark har måttet skærpe kravene til dokumentation, men at administration af regelsættet også er nyt for Banedanmark. Reglerne er lavet ift. en jernbanevirksomhed, så det er svært for en mindre virksomhed at kunne opretholde strækningkendskab til mange strækninger. AS bemærkede, at reglerne virker meget stramme, hvis en medarbejder skal gennemkøre en strækning i løbet af nogle måneder, når bekendtgørelsen specificerer et år. JR tilføjede, at Banedanmark indenfor de sidste måneder har annulleret tre</p>	

førere i Produktion og taget certifikaterne fra dem, fordi de ikke har fulgt reglerne. LOG bekræftede, at Banedanmark har pligt til at fratage dem deres certifikater ved sikkerhedsmæssige hændelser. JR spurgte, hvorfor Banedanmark følger så meget op på de unge troljeførere, når det er de ældre førere, der har problemer med at følge de sikkerhedsmæssige regler. KKJO svarede, at Banedanmark ikke havde statistik på dette, men at hun kunne følge JR's argument. Hun tilføjede, at det er mere hensigtsmæssigt for troljeførerne at søge om tilladelse til at køre på enkeltstrækninger i stedet for på hele infrastrukturen. JR mente, at reglerne er blevet skærpede af Banedanmark, fordi han søgte om tilladelse til at køre på alle strækninger i hele landet.

Herefter kommenterede JR reglerne om litra uddannelser, som han fandt meget u hensigtsmæssige. TS har også udtalt at Banedanmarks regler er u hensigtsmæssige, og Ravn Bane har fået annulleret sine certifikater på litra på dette grundlag. JR mente at vide, at Produktion har fået dispensationer på litra, fordi de ikke kan få produktionen til at køre rundt, og vil med sin aktindsigtsanmodning gerne se dokumentation for, at Banedanmark har uddannelserne til litra hos sine egne folk. Han mente ikke at de kan have nået at gennemføre dem. KKJO svarede, at det kommer an på, om de var del af overgangsordningen, hvor de er blevet meritvurderet. JR bemærkede, at han startede sin uddannelse i februar 2013, gik til en prøve afholdt af Produktion, som han fik på sit certifikat, som nu er blevet annulleret, og han bad om en forklaring herpå. AS tilføjede, at i forhold til spørgsmålet om annullering ønsker JR aktindsigt i, om reglerne er ens for alle, eller om andre entreprenører får nogle litra på deres certifikat, som de positivt ikke kan have. KKJO svarede, at når en troljefører har fået litra uddannelse skrevet på sit certifikat, er det fordi, at han kan dokumentere, at han har gennemført uddannelsen. AS svarede, at det har JR jo også kunnet. JR tilføjede, at dokumentationen blev sendt rettidigt ind til Banedanmark, men at alle certifikater på litra uddannelse er blevet taget fra Ravn Bane. KKJO svarede, at certifikaterne bliver annullerede, når en medarbejder foretager et virksomhedsskifte, indtil den nye ejer kan dokumentere, at medarbejderen kan betjene det enkelte materiel. Der er forskel på troljerne, og i det omfang troljerne er forskellige fra de troljer, medarbejderen har den oprindelige tilladelse på, bliver medarbejderens certifikat annulleret. Opretholdelsen af tilladelsen afhænger altså af vejledningen og uddannelsesbeskrivelsen i den enkelte litra.

AS spurgte hvor lang tid, en medarbejder skal vente på en ny godkendelse. KKJO svarede, at Banedanmark normalt har en sagsbehandlingstid på 5 – 10 arbejdsdage. JR bemærkede, at hver af hans førere har en forskellig historik, og at ikke alle er ansat som følge af virksomhedsskifte. LOG svarede, at Banedanmark i juni måned har meddelt alle lokomotivførere, der har litra på deres certifikat, som de ikke selv er materielejer af, at de skal indhente godkendelse fra materielejeren af, at de stadig vil sikre efteruddannelse og rutine, jf. Banedanmarks retningslinier. JR spurgte hvor mange, der har fået annulleret deres certifikater på den baggrund. KKJO svarede, at det kan Banedanmark tælle op. LOG tilføjede, at den enkelte medarbejder skal køre i materiellet en gang om året for at opretholde sin

litra. JR svarede, at for hans firma er det en meget dyr læringsproces, som Banedanmark gennemgår, og at firmaet vil tabe indtjening på ca. 3 mio. kr. over vinteren som følge heraf. JR syntes, at det virker, som om at der ikke er styr på, hvad annulleringen af den enkelte førers litra skyldes. Han var vidende om, at der er givet dispensationer på litra til enkelte førere. KKJO svarede, at Banedanmark ikke har givet dispensationer til nogen førere. LOG tilføjede, at der ikke kan starte en litra uddannelse op, uden at der foreligger en godkendelse af denne uddannelse, hvilket Banedanmark kan dokumentere. AS svarede, at det er dette, som Ravn Banes aktindsigt går ud på. JR mente, at Banedanmark kun har én godkendt litra uddannelse. LOG sagde, at hun på stående fod ikke havde en status på litra uddannelserne i Produktion, men at hun kun kan forholde sig til dokumentationen. JR spurgte, hvordan der kan ske godkendelse af certifikaterne, når førerne ikke har de nødvendige uddannelser til de pågældende troljetyper. KKJO svarede, at det kan være sket ved meritvurderingen, som var en del af overgangsordningen. Der er kun én person i Banedanmark, der kan påskrive certifikaterne. JR svarede, at han ikke var enig i, at sagsbehandlingen foregår på den beskrevne måde. KKJO svarede, at Kvalitet & Sikkerhed mente, at sagsbehandlingen foregår som beskrevet.

JR anførte, at TS har medgivet, at det er uhensigtsmæssigt at litra uddannelsen er hængt op på den enkelte materielejer. KKJO svarede, at Banedanmark er i dialog med TS herom. AS spurgte, om Ravn Bane er det eneste firma, der bliver så hårdt ramt af reglerne. KKJO svarede, at det ikke var tilfældet, men at JR har rekrutteret mange nye medarbejdere og samtidig selv er blevet materielejer. AS bemærkede, at Banedanmark har bedt JR om de nødvendige oplysninger i en mail af 25. maj 2014, hvor Banedanmark rykkede for et svar fra februar, hvorefter Banedanmark annullerede alle certifikater. JR svarede, at der i mailen henvises til, at JR ikke har indsendt oplysningerne, hvorefter man annullerer alle medarbejdernes certifikater. AS spurgte, hvorfor Banedanmark ikke har givet en frist, så certifikatet kan forlænges for de ti medarbejdere, i stedet for blot at annullere dem. KKJO svarede, at Banedanmark vil undersøge dette og give Ravn Bane et svar herpå. AS bemærkede, at Banedanmark ikke synes at have registreret svaret fra JR og bekræftet modtagelsen af det indsendte. JR bad om, at det blev undersøgt, hvad der er sket med JR's mail, og hvad Banedanmarks reaktion var herpå. Han ville gerne have, at Banedanmark er rimelig i sine svar, også i forhold til den enkelte fører. KKJO svarede, at Banedanmark fremadrettet giver en begrundelse for afvisningen af den enkelte fører. JR anførte, at en virksomhedsoverført i hans firma ikke behandles af Banedanmark på samme måde som en virksomhedsoverført i en anden virksomhed, da det er samtlige 10 førere, der har fået annulleret deres certifikat. KKJO svarede, at hun ville se nærmere på begrundelserne, og om det er beskrevet grundigt nok for entreprenørerne, hvordan litratilladelserne skal opretholdes.

JR bemærkede, at han tidligere har modtaget en mail fra Lizette Jensen i Produktion, der indeholdt et ikke-hjemlet krav om, at JR skal kunne dokumentere sin uddannelse. JR mente ikke, at hun har grundlag for at kræve dette. KKJO svarede, at Lizette i dette tilfælde ikke handlede som myndighed, men at hun handlede på vegne af litraejeren (Michael Borre

eller Erik Girke), der skal give tilladelse til, at JR kan køre på deres certifikat. LOG tilføjede, at JR altid skal kunne dokumentere, at han kan køre på strækningerne. Lizette har haft med implementering på entreprenørdelen at gøre og har bedt om dokumentationen som sikkerhedsansvarlig på grundlag af daværende regler. JR tilføjede, at han ikke havde fået svar fra hende i fem måneder. LOG svarede, at Lizette henvendte sig og svarede på vegne af Produktion som litraejer, ikke på vegne af Kvalitet & Sikkerhed, og at sagen i øvrigt er omfattet af den afgørelse fra TS, hvor JR tidligere har fået medhold i, at Banedanmarks retningslinier skulle være mere specifikke i forhold til krav til dokumentation.

JR mente ikke, at han var blevet behandlet som andre, da ingen havde fået annulleret så mange certifikater som hans firma. Hertil svarede KKJO, at der er andre end Ravn Banes medarbejdere, der har fået annulleret deres certifikat på grund af virksomhedsskift. LOG tilføjede, at medarbejdere i andre virksomheder havde litra på deres certifikat, som stammede fra en anden virksomhed, og at Kvalitet & Sikkerhed i de tilfælde annullerede certifikaterne. I juni sendte Kvalitet & Sikkerhed meddelelse om reglerne ud til dem, der har litra på deres certifikat, som ikke er ejet af dem selv. Hvis man skulle beholde sit litra på certifikatet, så skulle man udfylde det dokument, der blev sendt ud til de pågældende. AS spurgte, om det var realistisk at bede en tidligere arbejdsgiver om at stå inde for deres uddannelse. LOG svarede, at det ikke kan gøres på anden måde. Det er ikke nødvendigvis de samme materieltyper, selvom det f.eks. er en 10 tons trolje. Godkendelsen kan klares med et tillæg til et certifikat. Banedanmark kender i mødesituationen ikke status på hvor mange, der har meldt tilbage.

AS undrede sig over, at Banedanmark ikke giver ordentlig klageadgang eller dispensation, når der er tale om nye regler. KKJO svarede, at Banedanmark har forsøgt at give en begrundelse individuelt til hver fører. Afhængigt af begrundelsen skal medarbejderen så fremsende dokumentation eller gennemføre en uddannelse. Klageadgangen er altid hos Trafikstyrelsen. AS mente, at Banedanmark kunne have suspenderet certifikaterne midlertidigt i stedet for at annullere dem for at forhindre tabt arbejdsfortjeneste, og således at Ravn Bane fik mulighed for at indsende det materiale, Banedanmark ønskede. KKJO sagde, at dette var noteret, og at Banedanmark vil vende tilbage, så snart sagen er undersøgt.

JR sagde, at annulleringen havde kostet hans firma mange penge før højsæsonen, og at han som konsekvens heraf må oplyse førerne, at han ikke kan opretholde deres ansættelse. Han ønskede, at Banedanmark fik rettet op på situationen og ændret de u hensigtsmæssige regler om litra. LOG bemærkede, at man nok aldrig kan tage højde for, at en bekendtgørelse kan få konsekvenser for mindre firmaer, eftersom den er lavet ud fra person- og godskørsel. KKJO tilføjede, at Banedanmark har sagsbehandlet ud fra sine retningslinier. AS bemærkede, at der dog stadig manglede dokumentation for, hvorfor Banedanmark har valgt at annullere, samt en klagevejledning i annulleringen.

KKJO spurgte, om JR havde overvejet selv at blive sikkerhedscertificeret af TS, hvilket kræver at firmaet har et sikkerhedssystem. JR svarede, at det ville han overveje. Han tilføjede, at han følger reglerne, men det skal også skal være rimeligt at kunne følge reglerne. Hans firma har hjulpet Produktion, men nogen i Banedanmark synes ikke at han skal lykkes hermed. Han mente, at Banedanmark har lavet uhensigtsmæssige løsninger ift. litra i sine retningslinier og bør lytte til hans kritik. LOG svarede, at Banedanmark har valgt et koncept ud fra branchenormerne.

JR mente ikke, at Banedanmark kunne dokumentere, at Ravn Bane er blevet behandlet ligeværdigt med andre firmaer. KKJO svarede, at det vil Banedanmark se på i forbindelse med Ravn Banes aktindsigtsanmodning.

JR spurgte, hvordan Banedanmark forholder sig til hans firmas tab. KKJO svarede, at det udtaler Banedanmark sig ikke om. JR mente, at Banedanmarks sagsbehandling og regeludvikling har været forfærdelig overfor hans firma. Den personlige tone i JR's korrespondance skyldes de frustrationer, sagen har givet ham, idet han har gjort meget for at gennemgå gældende lovgivning. JR har også tidligere fået ret i en klage over Banedanmark i 2009. Han troede ikke, at alle i Banedanmark har glemt denne klage og følte sig udstillet ifm. Banedanmarks beskrivelse af årsagen til ændringerne af reglerne. Han håbede på, at Banedanmark vil lytte og forholde sig til de indvendinger, han har haft. Han nævnte, at direktøren i Produktion tidligere har skrevet, at Produktion ikke må bruge Ravn Bane, og efterfølgende annulleret sin meddelelse, men JR føler ikke, at alle i virksomheden har forstået dette. Ravn Bane har efterfølgende vundet to kontrakter hos Produktion. LOG bemærkede, at alt dette ikke har relevans i forhold til retningslinierne, og at Kvalitet & Sikkerhed ikke kan afprøve JR's påstande, når de ikke dokumenteres, og Kvalitet & Sikkerhed ikke kender til, hvad der foregår i Produktion. KKJO tilføjede, at Banedanmark skrev om årsagen til ændringen af reglerne, fordi Banedanmark har fået et pålæg fra TS om at ændre reglerne på baggrund af en konkret sag. Hun var opmærksom på firmaets økonomiske tab, men Banedanmark har ikke stillet andre krav til Ravn Bane end til andre entreprenører. Banedanmark har måske heller ikke været servicemindet nok i sin sagsbehandling, men det har i så fald ramt alle entreprenører, eftersom der er blevet sagsbehandlet ens overfor alle.

AS henstillede til, at der hurtigt bliver fulgt op på, om certifikaterne kan gives tilbage til Ravn Bane. LOG svarede, at det kan der, hvis de nødvendige uddannelser foreligger, eller hvis der kan gives tillæg til certifikatet. Der kan ikke gives et tillæg til certifikatet, hvis den pågældende uddannelse ikke er godkendt. Materielejer skal uddanne den enkelte fører i forskellen mellem de enkelte litra, hvorefter de skal gennemgå en prøve, hvilket er obligatorisk.

JR spurgte, om det kunne få konsekvenser, når en medarbejder i Banedanmark sagsbehandler forkert. KKJO svarede, at retningslinierne udarbejdes af Kvalitet & Sikkerhed, og TS fører tilsyn på dem. Hvis Banedanmark forsætligt sagsbehandler forkert, kan Banedanmark få en

påtale eller modtage et påbud. Hvis sagsbehandlingen ikke er foretaget forsættligt forkert, lærer Banedanmark forhåbentligt af forløbet med henblik på at kunne forbedre sig.

JR mente, at han var berettiget til en økonomisk kompensation, hvis det viser sig, at Banedanmark har diskrimineret Ravn Bane. JR er blevet skeptisk overfor Banedanmarks sagsbehandling f.eks. ifm. annulleringen af certifikaterne. Han ønskede, at begge virksomheder samarbejder, hvilket korrespondancen imellem parterne ikke har båret præg af. Han mente, at der var begået en uretfærdighed imod Ravn Bane ifm. annulleringen.

JR oplyste, at brancheforeningen SIPIE har kontaktet JR for at spørge, om de må overtage hans klage mod Banedanmark. De vil gerne bruge hans oplæg, men JR har afvist.

LOG bemærkede, at Kvalitet & Sikkerhed også gør et omfattende arbejde med at administrere godkendelserne og har brugt store ressourcer i forhold til den hårde tone i korrespondancen. AS svarede, at Banedanmarks sagsbehandling omvendt har haft store økonomiske konsekvenser for Ravn Bane. LOG sagde hertil, at Banedanmark har ansvaret for at opfylde bekendtgørelserne og udstede de nødvendige regler for at kunne overholde kravene til en sikkerhedsgodkendt infrastrukturforvalter. Banedanmark har også løbende afholdt informationsmøder og udsendt nyhedsbreve.

JR spurgte, hvordan man løser problemstillingen med de fem førere i Ravn Bane, der skal til prøve i strækningkendskab inden uge 34, men som ikke har kunnet opretholde kendskabet, fordi deres certifikat er blevet annulleret. KKJO bad JR om at sende Banedanmark en mail herom, hvorefter Banedanmark vil sende et hurtigt svar.

JR påpegede det uhensigtsmæssige i, at Banedanmark på en gang er lovgivende, udøvende og dømmende magt, når det drejer sig om reglerne for strækningkendskab og litra uddannelse, samtidigt med at Banedanmark uddanner alle kørelærerne. KKJO svarede, at Banedanmark er underlagt TS' tilsyn, og at alle kørelærere godkendes af TS; de eneste kørelærere, der må anvendes, er dem, der er opført på TS' hjemmeside. Retningslinierne for strækningkendskab og litra uddannelse har Banedanmark udarbejdet, fordi entreprenørerne kører på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse, og fordi Banedanmark er ansvarlige overfor TS for dem, der kører på godkendelsen.

KJA, 18.08.2014.