



## **Redegørelse vedr. Banedanmarks opfølgning på Transportministeriets afgørelse i Jesper Ravns klage over Banedanmark**

Transportministeriets departement har den 11. februar 2015 truffet afgørelse i Jesper Ravns klage over Banedanmark. I den forbindelse har departementet udbedt sig en redegørelse for de tiltag, som Banedanmark vil gennemføre for at undgå, at de fejl, der nævnes i departementets afgørelse og udtalelse, gentager sig. Om Banedanmarks opfølgning på departementets afgørelse og udtalelse kan Banedanmark oplyse følgende:

### ***Vedr. departementets afgørelse af klagepunkt 2 (annulleringen af lokomotivførercertifikaterne hos Ravn Bane ApS)***

Departementet har truffet afgørelse om, at Banedanmarks annullering af 26. juni 2014 af lokomotivførercertifikaterne i Ravn Bane ApS er ugyldig. I følgebrevet til afgørelsen anmoder departementet Banedanmark om at kontakte Jesper Ravn og dokumentere, at litrakendskab er blevet genpåført de relevante certifikater i Ravn Bane ApS indenfor fem arbejdsdage fra datoen for afgørelsen.

Banedanmark henviser til sin e-mail af 18. februar 2015 til departementet, hvori det oplyses at Banedanmark har påført de manglende litra og strækninger på certifikaterne for de relevante medarbejdere i Ravn Bane ApS. De nye certifikater er vedlagte den pågældende mail. Jesper Ravn har overfor Banedanmark kvitteret for modtagelsen af certifikaterne.

I sin begrundelse for afgørelsen bemærker departementet, at Banedanmark i forbindelse med annulleringen af certifikaterne har begået en række sagsbehandlingsfejl, herunder begrundelsesmangler og manglende klagevejledning. Endvidere vurderer departementet, at Banedanmark i sin begrundelse for annulleringen har henvist til retlige og faktiske forhold, som Banedanmark ikke kan lægge vægt på i forbindelse med afgørelsen. For så vidt angår de retlige vilkår, vedrører dette Banedanmarks brug af § 33 og § 43 i lokomotivførerbekendtgørelsen som hjemmel eller begrundelse for annulleringen.

Banedanmark har taget Transportministeriets kritik til sig og erkender, at der er behov for en forbedring på de berørte områder. Det skal indledningsvis bemærkes, at Banedanmark i tiden efter den periode, som Jesper Ravns klage omhandler, organisatorisk har flyttet ansvaret for håndteringen af lokoførercertifikaterne, herunder udarbejdelsen af retningslinjer for litrauddannelse og strækningenskendskab. Disse forhold vil således ikke fremadrettet blive administreret af de samme ledere og medarbejdere, som varetog annulleringen af certifikaterne og retningslinjerne for certifikaterne på det tidspunkt, som klagen omfatter.

Som følge af sagen forbereder Banedanmark en række kurser med særligt fokus på undervisning i de forvaltningsretlige aspekter af administrationen af lokomotivførercertifikater. Disse kurser vil blive gennemført af en fastansat forvaltningsjurist, der vil præsentere en grundig gennemgang af reglerne og processerne for navnlig partshøring, begrundelsespligt og klagevejledning, så lignende hændelser fremover kan undgås.

Banedanmark vil herudover definere hvilket kompetenceniveau, funktioner med relation til behandling af certifikater skal have inden for forvaltningsloven, og derefter sikre, at alle medarbejdere, som

varetager disse funktioner, efteruddannes i relation til det definerede kompetenceniveau. Efteruddannelsen forventes gennemført inden udgangen af maj 2015.

Endvidere har Banedanmark allerede nedsat en særlig arbejdsgruppe, der er ved at færdiggøre reviderede retningslinjer for litrauddannelser, så disse bringes i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011 (lokomotivførerbekendtgørelsen).

I forhold til tolkningen af lokomotivførerbekendtgørelsens § 33 (vedr. opretholdelse af certifikat ved en lokomotivførers skift til en anden virksomhed), som Banedanmark anvendte som begrundelse for annulleringen af Ravn Banes ApS' certifikater, har Banedanmark sørget for, at den korrekte tolkning af bekendtgørelsens § 33 er afspejlet i de nye retningslinjer for godkendelse af litrauddannelser og litrakompetencer. Det er endvidere tydeliggjort, at kompetencerne følger lokomotivføreren, så længe lokomotivføreren arbejder på Banedanmarks sikkerhedscertifikat. Retningslinjerne indsendes til godkendelse hos Trafikstyrelsen i marts 2015 med henblik på ikrafttrædelse, så snart Trafikstyrelsens godkendelse foreligger.

Banedanmark er derudover i gang med at udarbejde dækkende og retvisende processer for håndteringen af lokomotivførerbekendtgørelsen. Processerne vil være implementeret i Banedanmarks ledelsessystem pr. 1. maj 2015.

Banedanmark inviterer alle entreprenører, som arbejder på Banedanmarks sikkerhedscertifikat, til et dialogmøde den 24. marts 2015 vedr. lokomotivførerbekendtgørelsen. På mødet vil Banedanmarks nye retningslinjer for litrauddannelser blive præsenteret, ligesom retningslinjerne for strækningkendskab vil blive taget op til drøftelse. Invitation til dialogmødet sendes ud til entreprenørerne i uge 9, 2015.

***Vedr. departementets udtalelse om klagepunkt 1 (intern e-mail af 31. januar 2014 i Banedanmark)***

Departementet har i forlængelse af sin udtalelse om klagepunkt 1 anmodet Banedanmark om at tage de nødvendige skridt til at betrygge Jesper Ravn i, at Michael Borres mail af 31. januar 2014 er trukket behørigt tilbage. Departementet vurderer i sin udtalelse, at en skriftlig tilbagetrækning til samme kreds, som modtog den oprindelige e-mail, ville have givet større sandsynlighed for, at tilbagetrækningen blev effektueret.

Banedanmark tager til efterretning, at Banedanmark i henhold til de forvaltningsretlige regler på et tidligere tidspunkt burde have skrevet til den samme modtagerkreds og tilbagetrukket den oprindelige mail. Michael Borre har den 16. februar 2015 sendt en mail til den oprindelige modtagerkreds, hvori mailen fra januar 2014 trækkes tilbage. Jesper Ravn har modtaget denne e-mail i kopi, og departementet har fået tilsendt kopi af e-mailen samme dag.

Derudover vil Banedanmarks adm. direktør indskærpe overfor Michael Borre, at den oprindelige e-mail er uacceptabel, samt at de forvaltningsretlige regler skal følges i ethvert forhold, der vedrører Banedanmarks afgørelser overfor de anvendte entreprenører.

Banedanmark deler imidlertid ikke departementets bekymring om, hvorvidt den oprindelige e-mail de facto har været betragtet som tilbagekaldt, og hvorvidt annulleringen af denne oprindelige tjenestebefaling reelt er blevet effektueret. Som tidligere oplyst i denne sag har Michael Borre allerede den 5. februar 2014 på et møde med områdecheferne i Produktion mundtligt meddelt, at mailen af 31. januar 2014 skulle betragtes som tilbagekaldt. Banedanmark har ikke fundet eksempler på, at mailens indhold skulle have givet anledning til, at Ravn Bane ApS ikke fik tildelt opgaver fra Banedanmark, som virksomheden kunne have fået i det tidsrum, hvor mailen ikke var mundtligt tilbagetrukket, alene af den grund at Produktion ikke udbød opgaver, som Ravn Bane ApS kunne have budt på. For så vidt

angår tiden efter den mundtlige tilbagekaldelse af e-mailen, finder Banedanmark det heller ikke godtgjort, at Ravn Bane ApS skulle være gået glip af opgaver som følge af e-mailen. Tværtimod har virksomheden fået tildelt en opgave af Produktion ved et efterfølgende EU-udbud, ligesom Banedanmark har sandsynliggjort overfor departementet, at Ravn Bane ApS har haft en jævn indtægt i 2014 fra gennemførelsen af opgaver for Produktion, en indtægt, der ligger væsentligt højere end i 2013. Banedanmark noterer sig i den forbindelse, at departementet i sin udtalelse ikke finder det dokumenteret, at Ravn Bane ApS skulle have lidt et tab som følge af mailen af 31. januar 2014.

Departementet finder det kritisabelt, at Banedanmarks redegørelse for forløbet om den interne mail i vid udstrækning er nedfældet, efter begivenhederne har fundet sted, og kritiserer generelt den manglende skriftlighed i sagen.

Produktion vil fremadrettet sikre, at alle opgaver for underentreprenører til enhver tid følger de korrekte processer for indkøb af sikkerhedsmæssige ydelser. Der gennemføres EU-udbud på større opgaver, f.eks. vil svejsekontrakten blive udbudt i indeværende år. For opgaver af mindre karakter, hvor der f.eks. indhentes tilbud fra et antal forskellige entreprenører, vil kommunikation, herunder endelig tildeling, foretages på skrift mhp. dokumentation. For mindre opgaver af hastende karakter, f.eks. i forbindelse med kritisk fejlretning, hvor kontakten er foretaget telefonisk, vil der efterfølgende blive fremsendt en e-mail på aftalen. Der fremsendes i øvrigt altid indkøbsordrer fra Banedanmarks SAP-system. Disse tiltag foretages i samarbejde med Banedanmarks Indkøbsafdeling med henblik på at kunne følge op på overholdelsen af regler og politikker.

Det vil endvidere blive indskærpet at der altid skal tages referat fra møder med leverandører, herunder statusmøder og byggemøder.

#### ***Vedr. departementets udtalelse om klagepunkt 3 (stikprøvekontrol hos Ravn Bane ApS' medarbejdere)***

Departementet finder ikke grund til at antage, at Banedanmark har handlet i strid med ligebehandlingsprincippet i forbindelse med de gennemførte tilsynsbesøg hos Ravn Bane ApS. Departementet indskærper dog overfor Banedanmark, at det må tilsikres, at det er klart, hvilke lokomotivførere der er målet for tilsynet, og at tilsynsbesøgene i videst muligt omfang ikke får betydning for gennemførelsen af vedligeholdelsesindsatsen på jernbanen.

Banedanmark skal i forhold til sidstnævnte understrege, at tilsynene ikke har eller får betydning for gennemførelsen af vedligeholdelsesindsatsen, medmindre Banedanmark ved et tilsyn konstaterer, at en lokomotivfører ikke opfylder kravene til opretholdelse af sit certifikat, og at dennes arbejde derfor må indstilles. I sådanne tilfælde er Banedanmark, jf. lokomotivførerbekendtgørelsen § 40, forpligtet til at reagere ved at suspendere lokomotivførerens certifikat. Det bemærkes, at tabet ved at skulle suspendere et certifikat i denne situation først og fremmest bæres af Banedanmark, der har bestilt vedligeholdelsesarbejdet, men også er forpligtet til at reagere, når de nødvendige kompetencer ikke er til stede hos lokomotivføreren. Banedanmark har til stadighed som succeskriterium at gennemføre sine projekter så effektivt som muligt.

Målgruppen for Banedanmarks tilsyn er altid de lokomotivførere, som Banedanmark ikke har ført tilsyn med indenfor de sidste seks måneder. Banedanmark planlægger sine tilsyn ud fra ENK (sporspærringskatalogsystemet), hvori man kan se hvor og hvilke arbejder, der kan indeholde arbejds kørsel, samt P-base (togplanlægningssystem), hvor man kan se, hvilke toganmeldelser der ligger på kørsel med arbejds køretøjer. I disse systemer kan man imidlertid som oftest kun se hvilket firma, der har anmeldt sporspærringen eller toganmeldelsen. Da der typisk er flere entreprenører tilstede i samme sporspærring, kan man således ikke på forhånd vide hvilke andre firmaer og hvilke

medarbejdere fra disse firmaer, der vil være til stede ved de forskellige arbejder i sporspærringen. Derfor sker det, at Banedanmark møder de samme lokomotivførere og firmaer flere gange, selvom disse firmaer og/eller medarbejdere ikke er målgruppen for tilsynet. Banedanmark forsøger at sprede sine tilsyn geografisk, så der er størst sandsynlighed for ikke at møde de lokomotivførere, som Banedanmark allerede har mødt på sine tilsyn. Banedanmark har implementeret at tage kontakt til de firmaer, som har én eller flere førere, som Banedanmark endnu ikke har mødt på tilsyn. Banedanmark skriver til firmaerne og beder dem oplyse, hvor og hvornår Banedanmark kan regne med at møde de respektive førere, så Banedanmark sikrer at få ført tilsyn med alle.

Når Banedanmark er på tilsyn, tjekkes alle lokomotivførere, som er til stede. Banedanmark bliver nødt til at se deres certifikat eller anden billedlegitimation for at kunne identificere den enkelte lokomotivfører. Er det en lokomotivfører, Banedanmark har mødt inden for de sidste seks måneder, udfører Banedanmark ikke det rutinemæssige kompetencetjek.

Banedanmark kan endvidere oplyse, at der er igangsat et projekt, der skal kortlægge de kompetencer og krav, som den enkelte entreprenør skal kunne opfylde for at kunne løse en given opgave for Banedanmark. Dette projekt ligger i naturlig forlængelse af virksomhedens løbende arbejde med kvalitetsledelsessystemet Tracé, og hensigten er at sikre en fælles forståelse på tværs af virksomheden af de krav og kompetencer, som Banedanmark kan stille som betingelse for at kunne opnå og opretholde f.eks. et lokomotivførercertifikat. Projektet ventes afsluttet i løbet af 2015.

***Vedr. departementets udtalelse i klagepunkt 5 (urigtige oplysninger ved begrundelse af handlinger overfor Ravn Bane ApS)***

Departementet finder det kritisabelt, at Banedanmark har fremsendt oplysninger, som er fejlbehæftede, og ser det som en skærpende omstændighed, at dele af oplysningerne skulle dokumentere forløbet med certifikatansøgningen for Ravn Bane ApS' medarbejdere frem mod annulleringen i juni 2014.

Banedanmark kan oplyse, at virksomheden nu har fået registreret alle jernbanesikkerhedskompetencer i Banedanmarks SAP-system, både for så vidt angår interne medarbejdere som eksterne entreprenører. Systemets opbygning og processerne omkring systemet er udviklet til at sikre, at data er opdaterede og retvisende, bl.a. til brug ved udstedelse af lokomotivførercertifikater. SAP-systemet er endvidere udviklet til at håndtere de krav, som bek. 985 stiller i forhold til udstedelsen af lokomotivførercertifikater.

***Vedr. departementets udtalelse i klagepunkt 6 (udformning af retningslinjer for udstedelse af lokomotivførercertifikater på baggrund af bek. 985)***

Departementet henstiller til, at Banedanmark i forbindelse med sin påtænkte evaluering af retningslinjerne for strækningskendskab og litrauddannelser vurderer, om kravene til opretholdelse af strækningskendskab er rimelige. I den forbindelse beder departementet Banedanmark om at undersøge, hvorledes infrastrukturforvaltere i de øvrige europæiske lande har implementeret direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, således at det sikres, at det danske regelsæt på området ikke er strammere end regelsættet i øvrige EU-lande. Departementet henstiller til Banedanmark snarest at få implementeret en ny uddannelsesordning og heraf følgende retningslinjer, som kan godkendes af Trafikstyrelsen, og som ikke hæmmer den frie bevægelighed på arbejdsmarkedet.

Banedanmark er som nævnt i gang med at gennemføre en evaluering af retningslinjerne for såvel strækningskendskab og litrauddannelse. Nye retningslinjer for litrauddannelse sendes til godkendelse i Trafikstyrelsen i marts 2015 og vil træde i kraft, så snart Trafikstyrelsens godkendelse foreligger. Evaluering af retningslinjer for strækningskendskab vil være færdig pr. 1. maj 2015. Hvis

evalueringen resulterer i ændringer af retningslinjerne, vil disse blive forelagt Trafikstyrelsen til godkendelse og træde i kraft, når denne godkendelse foreligger. Når retningslinjerne er reviderede og godkendte, vil Banedanmark fremadrettet foretage en ensartet opfølgning på retningslinjernes overholdelse overfor alle entreprenører.

I evalueringen af retningslinjerne for strækningskendskab vil Banedanmark naturligvis igen forholde sig til, om kravene til opretholdelse af strækningskendskab er rimelige. Som et led i evalueringen vil alle entreprenører, som arbejder på Banedanmarks sikkerhedscertifikat, som nævnt blive inviteret til et dialogmøde den 24. marts 2015 vedr. Banedanmarks retningslinjer i relation til lokomotivførerbekendtgørelsen.

Banedanmark har løbende forsøgt at følge implementeringen af Direktiv 2007/59/EF i andre EU-lande. Danmark har været forud mht. at implementere og efterleve lokomotivførerdirektivet for A-lokomotivførere, som arbejder på infrastrukturforvalterens sikkerhedscertifikat. Derfor har det været begrænset, hvor meget Banedanmark indtil nu har kunnet sammenligne praksis på tværs af landegrænser.

Banedanmark deltager i en erfa-gruppe under Trafikstyrelsen, som har til formål at give input til Trafikstyrelsen med henblik på evaluering af lokomotivførerdirektivet i regi af ERA (Det Europæiske Jernbaneagentur).

Som et led i de nuværende og fremtidige evalueringer af Banedanmarks retningslinjer i relation til lokomotivførerdirektivet (udmøntet i dansk ret i lokomotivførerbekendtgørelsen) vil Banedanmark fortsætte sin praksis på området og løbende inddrage de erfaringer, som kan opnås fra andre EU-lande.

KJA, 25.02.2015.