

Der kan være mange årsager til frakendelse af kørekortet, og derfor mener vi ikke, at det at miste kørekortet skal være grund nok til at fratage en person arbejdet. Den pågældende skal jo ikke bruge sit kørekort direkte til at køre med tog. Der må skelnes mellem fritids- og arbejdsliv.

Socialdemokratiet mener, at der ikke må herse tvivl om borgernes sikkerhed på de danske jernbaner, men der skal også være sikkerhed i ansættelsen for de ansatte, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner. Ved den videre behandling af loven skal vi sikre, at såvel de ansattes som passagerernes sikkerhed er i centrum.

Lovforslaget lægger op til uklarheder om habilitetsforholdene i forbindelse med Jernbanetilsynets integration i Trafikstyrelsen. Det vil vi gerne have under udvalgsarbejdet bliver fuldstændig klarlagt, så der er fuldstændig rene linjer omkring habiliteten i den nye trafikstyrelse.

Ellers ser vi lovforslaget som en forenkling og dermed også en forbedring, men det udelukker ikke, at de par skønhedspletter, der er, vil vi gerne have rettet under udvalgsbehandlingen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Når jeg spørger, så er det, fordi jeg synes, det var chokagtigt at få det der store høringssvar fra Jernbanetilsynet. Jeg skal ikke på nogen måde påstå – og det vil også kunne høres om lidt – at jeg har styr på den kritik, som Jernbanetilsynet har fremsat af forslaget.

Men jeg vil godt spørge Socialdemokraterne, om man er indstillet på, at vi sammen tager fat om det her. Jeg frygter nemlig, at det ikke bare er skønhedspletter, men at det er en værre sag end som så. Jeg ved det ikke. Men jeg vil godt bede Socialdemokratiet her give tilsagn om, at vi i hvert fald skal komme med noget nu, som vi er sikre på er tilstrækkelig uafhængigt, tilstrækkelig kompetent, har tilstrækkelig mange ressourcer til, at vi har noget, vi kan være trygge ved. Jeg synes, det er ganske voldsomt, og jeg vil spørge, om jeg ikke kan gå ud fra, at vi ikke giver tilsagn om at støtte forslaget, før vi er helt sikre på, at det er i orden.

Kl. 13.40

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg vil gerne give tilsagn om, at vi går ind i udvalgsarbejdet så seriøst, at hvis vi finder andre skønhedspletter end dem, vi har været i stand til at finde nu, vil vi være med til at grave til bunds

i det. Vi vil have et ordentligt resultat, selvfølgelig vil vi det.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Poul Fischer som ordfører.

Poul Fischer (DF):

I foråret 2003 fik de politiske partier fremlagt et forslag til en større reform af jernbanesektorens institutioner, reformændringer, som Dansk Folkeparti sagde ja til, da ændringerne var oppe i tiden og med til at strømline de statslige styrelser; en forenkling og en bedre udnyttelse af ressourcerne.

Det betyder at overføre Banestyrelsens myndighedsopgaver til en Trafikstyrelse, hvorefter Banestyrelsen vil fremstå som en ren produktionsvirksomhed med ansvar for drift, anlæg og vedligeholdelse af jernbanenettet, og en styrkelse af ledelsesstrukturen i Banestyrelsen ved indsættelse af en professionel bestyrelse; denne første del er vedtaget med det lovforslag, vi vedtog her i Folketinget før jul, hvor Banestyrelsen samtidig tog navneforandring til Banedanmark.

I reformen skulle også indgå en oprettelse af en Trafikstyrelse for jernbane og færger med virkning fra den 1. juli 2003, hvilket er sket ved et aktstykke. Trafikstyrelsen skulle overtage jernbanesektorens myndighedsopgaver, tillige med at den nye styrelse skulle stå for fremtidige udbud inden for tog- og færgetrafik, planlægge infrastrukturprojekter og koordinere og varetage sikkerhedsmæssige funktioner.

At styrelsen skal stå for udbud af tog- og færgetrafik har den store fordel, at udbydere og ejere bliver adskilt, et sammenfald, der har været kritik af, sidst i forbindelse med udbuddet af de midtvestjyske togstrækninger.

Reformen medfører også, at Jernbanetilsynet skal nedlægges. Jernbanetilsynets myndighedsopgaver overføres til den nye Trafikstyrelse, mens Jernbanetilsynets undersøgelsesvirksomhed af ulykker og havarier skal slås sammen med Havarikommissionen for Civil Luftfart til én enhed og dermed en større enhed. Fordelen ved dette er synergieffekter, ligesom man lever op til kravet i EU's anden jernbanepakke, idet der herefter ikke er sammenfald mellem godkendelsesmyndighed og undersøgelsesmyndighed. Området tilføres herudover øgede ressourcer svarende til tre årsværk.

I høringssvarene til lovforslaget er der draget tvivl om, hvorvidt placering af Jernbanetilsynets myndighedsopgaver i Trafikstyrelsen vil føre til