

øvrigt også, at det er sagen fuldstændig uvedkommende.

Om Banestyrelsens eventuelle deltagelse i arbejdsgruppen vil jeg gerne sige, at eftersom det er Jernbanetilsynet, der i Danmark har kompetencen og dermed også pr. definition har kompetencen til at sikre sig ekspertisen, så har jeg ikke fundet anledning til at pålægge Jernbanetilsynet at inddrage specifikt Banestyrelsen i denne her sammenhæng. Men der er ikke nogen begrænsning i Jernbanetilsynets muligheder for at trække på ekspertise og bruge ekspertise i det omfang, som Jernbanetilsynet selv har behov for det.

Margrete Auken (SF):

Det sidste er jeg selvfølgelig glad for kom med, for det betyder så, at vi kan skubbe ansvaret en lille smule over på Jernbanetilsynet, som har ansvaret for, at det her bliver så kvalificeret som muligt. Og jeg noterer hermed omgående, at det har ministeren dermed sagt. Det er godt.

Så vil jeg lige sige, at når jeg spørger til det med TÜV Rheinland, så er det, fordi der ligger så meget ansvar dér ifølge de tidligere – o.k. – presseforlydender. Jeg skal så gerne sige, at det er i avisen, at jeg har læst, at Flemming Lund har sagt, at det stort set vil være sådan, at alt det, der bliver godkendt i TÜV Rheinland, går igennem – det sagde han faktisk også næsten på vores høring heroppe – fordi de var jo så få, og de andre var så mange, og der var så mange tykke bind, så det var så svært at komme igennem alt, så de mange tykke bind skulle så TÜV Rheinland sidde med.

Men nu viser det sig, at når han har forstærket sig med det, så er det kun, når der kommer en ikkegodkendelse fra TÜV Rheinland – jeg har ikke sagt, det kun var det, men det er ligesom det, der giver anledning til behandling i Jernbanetilsynet – og så bliver vedkommende medarbejder bedt om at gå uden for døren, mens Flemming Lund selv kigger på det, og om man eventuelt skal omstøde en ikkegodkendelse fra TÜV Rheinland.

Så jeg vil godt sådan spørge ministeren, om hun – nu kan hun selvfølgelig ikke love så forfærdelig meget mere, end hun har lovet nu – men alligevel sådan med en lidt fast røst vil sige til Jernbanetilsynet, at det godt kunne være, at man lige skulle være opmærksom på, om man faktisk er stærk nok til den sag her.

Og så måske alligevel også lige undersøge: Hvorfor har man ikke Eisenbahnbundesamt,

altså EBA fra Tyskland, med i det her? For det er dér, at den rigtigt store tunge ekspertise ligger i det tyske, og de er under alle omstændigheder uafhængige af dansk ekspertise. Jeg har mange gange undret mig over, at man ikke har bedt dem om i hvert fald at bistå lidt i de her sager, i hvert fald som et minimum i en følgegruppe, der skal undersøge, om de andre er gode nok.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Ja, igen er jeg meget imponeret over spørgerens indsigt i, hvem der er teknisk mest kvalificeret, og hvem der har den bedste ekspertise på de her meget vanskelige ting, vi her drøfter. Det vil jeg gerne tilkendegive.

Så vil jeg også gerne sige, at Jernbanetilsynet er et uafhængigt tilsyn. Det er Jernbanetilsynet, der bærer ansvaret for, at der sker en sikkerhedsgodkendelse af metroen. Det er Jernbanetilsynet, der også bærer ansvaret for, hvilken ekspertise man trækker på for at sikre sig, at den opgave, man løser, løser man fuldstændigt.

Og dertil skal jeg sige, at Jernbanetilsynet er ikke noget gummistempel, og det betyder altså også, at TÜV Rheinlands indstillinger også bliver vurderet i Jernbanetilsynet. Der er ikke noget gummistempel i Jernbanetilsynet. Det er Jernbanetilsynet, og Jernbanetilsynet alene der bærer ansvaret for sikkerhedsgodkendelsen.

Margrete Auken (SF):

Nu er ansvar jo indimellem sådan en lidt bøjelig størrelse, for Jernbanetilsynet består altså af ganske få mennesker, i hvert fald ifølge de oplysninger, som de selv har givet til de der journalister, vi snakkede om før. Det er ganske få mennesker, der sidder derinde.

På vores høring herinde blev det også understreget, at den ekspertise, som jo i givet fald skulle til for at kunne godkende det her, var meget behersket, og derfor havde man lagt meget over til TÜV Rheinland. Ministeren skal ikke være så imponeret af, at jeg ved det, for det står alt sammen i vores høringsmateriale, undtagen det der med bilinspektionen, det har jeg først hørt nu, men altså det andet.

Og så er det lidt vigtigt, at vi bliver klar over habilitetsspørgsmålet. Jeg siger ikke, det er et gummistempel, men de forklaringer, vi hidtil har fået fra Jernbanetilsynet, har været, at det gjorde ikke noget, at en tredjedel af medarbejderne havde været med til at anbefale Ansaldo, for de ville, når der var habilitetsspørgsmål, bli-