

er derfor væsentligt løbende at vurdere, om de særlige ledelsesmæssige og organisatoriske forhold for Jernbanetilsynet er nok til at sikre denne uvildighed, selv om tilsynet er placeret i den organisation, som tilsynet blandt andet skal føres med. For det andet ønsker Det Radikale Venstre en samlet styrkelse af Jernbanetilsynet i fremtiden, ikke det modsatte. Det Radikale Venstre forudsætter derfor, at Jernbanetilsynet som minimum opretholder de samme ressourcer som i dag.

Et *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de stillede ændringsforslag.

Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget er alvorligt bange for, at der i loven er indbygget problemer med rollefordelingen. Specielt er en mulig sammenblanding af Trafikstyrelsens roller som ordregivende/projektudviklende og efterfølgende sikkerhedsgodkendende efter SF's opfattelse problematisk. SF frygter, at den nye sikkerhedschef's position i praksis ikke er god nok, hverken med hensyn til reel uafhængighed eller med hensyn til at kunne trække på uafhængige ressourcepersoner. SF foretrækker en klar adskillelse mellem ordregivende og projektudviklende myndigheder og så sikkerhedsgodkendelsen. SF's betænkeligheder ved dette lovforslag er så alvorlige, at SF ikke kan støtte det og vil stemme imod.

Enhedslistens medlem af udvalget anerkender, at der er behov for at give tilsynet med jernbaner et skub fremad, så tilsynet bliver mere effektivt. Den foreslåede struktur giver imidlertid mulighed for sammenblanding af interesser med Trafikstyrelsens udbudssektion og andre sektioner, der kan have økonomisk interesse i at definere sikkerhedskravene. Enhedslisten mener, at tilsynet skal være uafhængigt og dermed også have sin egen økonomi, således at ansvaret for tilsynets niveau fagligt såvel som ressourcemæssigt sorterer så direkte under ministeren og udvalget som muligt.

Kristendemokraterne, Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit og Siumut var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af *trafikministeren*, tiltrådt af *udvalget*::

Til § 1

1) De under *nr. 17* foreslåede § 21 m, *stk. 1-3*, affattes således:

»En sikkerhedsklassificeret person må ikke udføre eller forsøge at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, når den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.

Stk. 2. En sikkerhedsklassificeret person må ikke udføre eller forsøge at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, når den pågældende har indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler i et sådant omfang, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.

Stk. 3. En sikkerhedsklassificeret person må ikke udføre eller forsøge at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, når den pågældende på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse eller mangel på søvn eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.«
[Redaktionel ændring]

2) I de under *nr. 21* foreslåede § 24 a, *stk. 1 og 2*, ændres »Banestyrelsen« til: »Banedanmark«.
[Redaktionel ændring]

Bemærkninger

Til nr. 1

Der er tale om redaktionelle ændringer i form af en sproglig tilpasning af bestemmelserne, hvorved der opnås en ensartet formulering af de tre stykker.

Til nr. 2

Der er tale om en redaktionel ændring, idet Banestyrelsen fra den 1. marts 2004 har ændret navn fra Banestyrelsen til Banedanmark, jf. lov nr. 1222 af 27. december 2003 om Banedanmark