

Den er jo også præget af det, som hr. Martin Lidegaard sagde: Hvem skal betale? Der var også en, der spurgte – det var fra SF – om vi skal indføre andre måder at betale det på. Hr. Rune Lund spurgte også om det. Det vil jeg ikke forholde mig til, men henvise til høringssvarene; der er givet nogle høringssvar, som vi også har kommenteret.

Kl. 13.35

I det hele taget synes jeg, det her emne egner sig endnu bedre end de fleste andre ting til et rigtig grundigt udvalgsarbejde, og jeg ser frem til at besvare alle de spørgsmål, der kommer, og vil også komme i samråd, som udvalget ønsker, for at få belyst alt, hvad der ligger i det her lovforslag. Det er så mangfoldigt, at jeg ikke synes, der er grund til at tage stilling til de enkelte punkter bortset fra det, som hr. Walter Christophersen rejste om lige netop SIC-virksomheden.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 35:

Forslag til folketingsbeslutning om krav til passagerrettigheder for togrejsende.

Af Poul Henrik Hedeboe (SF) m.fl.

(Fremsat 16/11 2005).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Indledningsvis skal jeg slå fast, at regeringen ikke kan tilslutte sig det fremsatte forslag.

Jeg skal først og fremmest gøre opmærksom på det møde, jeg havde med Forbrugerrådet og

DSB, et møde, jeg selv tog initiativ til, den 20. december 2005, hvor vi lige præcis drøftede begrebet passagerrettigheder. Vi havde, og det har jeg ikke lagt skjul på, et meget godt og et meget konstruktivt møde.

Jeg deler Forbrugerrådets synspunkt: at der er behov for at stille krav til togoperatørerne om rettigheder for passagererne. Dette skal særligt ses i lyset af de mange forsinkelser – som jeg mere end nogen anden beklager – der var i 2005.

På mødet blev vi enige om, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at ændre lovgivningen for at forbedre passagerrettighederne. Hvorfor det? Det var det, Forbrugerrådet i første omgang ønskede, men som man så gik bort fra under vores samtale, og det skyldes ganske enkelt, at hvis vi laver det som en lov, så skal vi igennem et ret stort system, hvis vi vil ændre nogle detaljer i det. Derfor har vi altså været enige om, at kunne man lave en frivillig aftale – det vender jeg tilbage til – var det måske en bedre måde at gøre det på, og det er bl.a. derfor, vi siger nej.

I stedet bør man nemlig indføre nogle minimumsbestemmelser i Transport- og Energiministeriets kontrakter med togoperatørerne. Denne fremgangsmåde vil være smidig, den vil være meget mere smidig end en lovændring, idet man nemmere vil kunne ændre bestemmelserne.

I forbindelse med spørgsmålet om kompensation ved forsinkelser er jeg helt enig i, at man skal kunne få kompensation, hvis toget er forsinket. Det synes jeg er rimeligt.

Jeg har noteret mig, at Forbrugerrådet har været kritisk over for det forslag til en kompensationsordning, som DSB fremlagte præcis på det møde, jeg omtalte, i december måned, selv om de dengang udtrykte betydelig tilfredshed med det. Jeg nævnte før jul, og det holder jeg fast på, at jeg satser på, at vi får en kompensationsordning på plads fra den 1. juli i år. Det tror jeg kan lykkes. Det kræver selvfølgelig, at alle aktører deltager konstruktivt, men jeg har ikke grund til at tro andet.

I den forbindelse er det også vigtigt, at kompensationsordningerne ikke bliver så stramme, at det går ud over økonomien i togtrafikken. Så fremt staten gennem lovgivning pålægger togoperatørerne for stramme kompensationsregler, der betyder markant øgede udgifter for operatørerne, så skal statens kontrakt om betaling til operatørerne jo bare tilsvarende forøges. Hvis operatørernes udgifter til kompensation i større eller mindre grad betales af staten, vil det ikke

give operatørerne incitament til at undgå forsinkelser.

Det er desuden afgørende, at en kompensationsordning hele tiden er brugbar for passagererne og lever op til de forudsætninger, der er i togtrafikken. Derfor skal der løbende være mulighed for at tilpasse ordningen.

Transport- og Energiministeriet har for nylig holdt et møde med DSB og Arriva for at igangsætte arbejdet med at formulere et sæt minimumsregler for kompensation. Og jeg må sige, at der var tale om et yderst konstruktivt møde, hvor både DSB og Arriva erklærede sig villige til at deltage i arbejdet med at udforme minimumsbestemmelserne. Togoperatørerne vil nu i samarbejde udforme et udkast til minimumsbestemmelser, som vil blive drøftet i ministeriet i slutningen af februar måned. Det er altså noget, der går ret stærkt. Ved at inddrage togoperatørerne i dette arbejde sikrer vi os altså, at der tages hensyn til økonomien i togtrafikken.

Målet er, at en kompensationsordning kan indføres i kontrakterne, så togoperatørerne kan tilbyde kompensation ved forsinkelser inden den 1. juli 2006, altså den dag, jeg havde sat som mål. Det kræver, at der opnås enighed mellem parterne, og det mener jeg der er gode muligheder for at der gør. Derfor skal minimumsbestemmelserne indføres i alle kontrakter med togoperatører.

Togoperatørerne vil kunne tilbyde yderligere kompensationsmulighed, hvis de vil, ud over minimumsbestemmelserne. Det er noget, der er frivilligt for dem.

Kl. 13.40

Så vil jeg gerne sige, at jeg er meget overbevist om, at der har været problemer med informationen til passagererne i forbindelse med de mange forsinkelser, der har været det sidste halve år. Det er måske nok de klager, jeg får flest af, manglende information, og jeg er sikker på, at DSB og Banedanmark gør, hvad de kan for at give den bedst mulige information til passagererne, men der er altid mulighed for forandringer. Der er dog nogle tekniske og økonomiske grænser for, hvad der kan gennemføres.

Jeg ved, at DSB og Banedanmark arbejder med disse problemer, og jeg har hørt i Radioavisen her til morgen, at de har afsat et betydeligt beløb for at forbedre situationen netop på dette område, og det er jeg meget tilfreds med. De vil lave et fælles driftscenter, som forventes taget i brug den 1. september i år, så man dermed kan komme videre.

Så har der været spørgsmålet om oprettelse af et ankenævn for klager over transport med tog. Det har også været drøftet med Forbrugerrådet. Vi var enige om, at det var hensigtsmæssigt, at udpegelsen af sådan en myndighed afventer en beslutning i EU om en forordning vedrørende rettigheder for passagerer i international togtrafik. Den er jo altså på vej; det er den regionale, der ikke er på vej. Denne forordning vil ligeledes indeholde krav om nationalt udpegede ankenævne.

Det vil derfor være helt naturligt at placere et ankenævn til behandling af klager vedrørende national togtrafik samme sted som ankenævnet, der behandler klager vedrørende international togtrafik, og det var vi enige om var den eneste fornuftige løsning.

Som sagt arbejder jeg meget intenst sammen med både DSB og Arriva, for at vi skal kunne finde en fornuftig løsning, for alle parter er faktisk enige om, at det er fornuftigt at finde en ordning; det ser man jo for flytrafik, og man ser det andre steder, og selvfølgelig skal der også gælde nogle ordentlige regler for forbrugerne på togtrafikkens område.

Første næstformand (Svend Auken):

Vi beder ministeren om at blive stående. Den første, der ønsker at komme med korte bemærkninger til ministeren, er fru Jytte Wittrock.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Det er selvfølgelig positivt, at vi er på vej til at kompensere for de ulemper, som passagererne har levet med i rigtig lang tid, men jeg synes bare ikke rigtig, jeg kan forstå, hvorfor det skal være en frivillig aftale. Hvorfor kan man ikke lige så godt have en lovgivning, der siger, at der er nogle minimumsregler, så man også sikrer sig i fremtiden? Det kan vel også indarbejdes i en lov, at der løbende evalueres på gebyrstørrelser og alt andet. Det er vel ikke umuligt, at det foregår i en lov.

Det der med, at det er en frivillig aftale, synes jeg er løsere, end det bør være.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er et spørgsmål, som er vigtigt.

I første omgang var det Forbrugerrådets synspunkt, at den skulle være i en lov, men da jeg argumenterede imod det, syntes de sådan set

nok, at hvis man satte det ind i de kontrakter, som vi har med Arriva og med DSB, så var det måske en smidigere måde at gøre det på, for vi kan regne med, at der vil komme ændringer. Altså, når vi har arbejdet med det et års tid, så vil man sige: Hov, der er noget, vi ikke har gjort godt nok, eller noget, der kan gøres bedre. Og så synes jeg, det er nemmere at have det i en aftale, hvor man kan ændre det lynhurtigt, hvis parterne er enige.

Hvis det så ikke er enige, ja, så er det en ny situation. Men det har jeg indtryk af de vil blive. Parterne er meget forstående over for dette her, alle parter, både forbrugerne og jeg som repræsentant for ministeriet og også Folketinget, kan jeg høre, når jeg har diskuteret det med dem.

Så jeg tror, alle er enige om, at det her skal løses på en ordentlig og en smidig måde, og det kan vi gøre på den måde, jeg lægger op til.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg har et andet spørgsmål: I et forsøg på at kompensere for de ulemper, der har været i lang tid, har man nu en mulighed for at få et eller andet, en kop kaffe eller en sodavand eller en pose slik, eller hvad det er for noget. Er det forsøg da ikke helt til grin, når det eneste, passagererne ønsker sig, er, at de reelt bliver kompenseret i billetprisen? Jeg synes, det virker forkert og som lapperier på en dårlig samvittighed.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jo, det er bestemt også lapperier. Jeg ser det som et udtryk for, at DSB har sagt: Vi har rigtig dårlig samvittighed, og vi vil yde den ekstra service.

Kl. 13.45

Men når man nu er i en forhandlingssituation og man vil indgå en aftale mellem parterne og man gør det så kortfristet – jeg tror, at fru Wittrock vil give mig ret i, at det er ganske kortfristet at sige den 1. juli i år – så synes jeg, at det er en overgangsfase, hvor DSB viser stor venlighed, og jeg håber, at forbrugerne accepterer det. Det er et lille plaster på såret, for jeg ved godt, at den rute, fru Wittrock specielt tænker på, ikke er særlig morsom.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Beslutningsforslaget lægger op til, at vi lovgiver, men jeg har forståelse for ministerens synspunkt

om, at hvis en frivillig aftale kan løfte området og vi bare når det samme resultat, så er det godt nok. Altså, problemet er vel, om vi når til samme resultat.

Som jeg har set de udkast, der har været, er der lige præcis et stridspunkt om, hvorfra vi starter kompensationen. Hvis vi snakkede politisk, kunne vi aftale, at minimumsrammen blev nødt til at starte ved f.eks. en halv time, men operatørerne ville ikke være med til det. Hvad så? Er det ikke rimeligt at diskutere, hvorfra vi starter kompensationen?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er selvfølgelig rimeligt at diskutere, men vi kan sige, at vi jo her har en parallel situation.

Altså, parterne, Forbrugerrådet, DSB, Arriva og ministeriet, følger jo meget med i den debat, der foregår her i dag, og de vil følge meget med i udvalgsarbejdet. Jeg tror, at man igennem den proces vil nå til enighed, for man opfatter selvfølgelig de signaler, der bliver sendt.

Så mener jeg ikke, at man kan komme uden om, at en frivillig ordning altid vil være bedre end en lovgivningsordning, for det er nemmere at administrere, og det er nemmere at foretage ændringer. Det er jo lige bindende, hvis det indgås som en aftale og det oven i købet kommer ind i DSB's og Arrivas kontrakter.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Tak for svaret.

Jeg har forståelse for, at det er lige bindende, men der, hvor det kan skille, er, at politisk kunne vi jo godt vælge at sige, at det her område har været forsømt, vi er et af de sidste lande, der er på, og rimelighedskravet er f.eks. at starte ved en halv time. Det er det, forslaget lægger op til.

Hvis ikke vi kan opnå det ved en frivillig aftale, er ministeren så parat til at sige, at der er politisk baggrund for, at vi stiller det krav?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil tillade mig at følge disse forhandlinger, vi har i øjeblikket, meget grundigt, inden jeg udtaler mig, for jeg føler mig 98 pct., måske 99 pct. overbevist om, at man finder en løsning, og det er altså bedre, hvis parterne selv kan finde en løsning, end at det skal ind over Folketinget.

Man kan spørge, hvor velegnet det her i virkeligheden er til folketingsarbejde. Det bliver jo altid en strid om procenter. Skal det være 25, 50, eller skal det være midt imellem?

Der synes jeg altså, at det er bedre, at parterne selv finder en løsning, og jeg vil i hvert fald give tilsagn om, at det bidrager jeg meget gerne til. Jeg var med i de første forhandlinger, mine embedsmænd er med i forhandlingerne, og vi følger det altså meget nøje og spiller utvivlsomt også en formidlerrolle, og det gør vi gerne.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Hvad der jo helt åbenlyst er Folketingets rolle er at sikre, at vi får genoprettet den kollektive trafik i Danmark oven på det sidste halve års problemer.

Jeg er i hvert fald personligt ligeglad med, om det sker over lovgivning eller det sker ved en aftale parterne imellem, bare der sker noget på det her område. Derfor er mit spørgsmål til ministeren, om han kan komme lidt nærmere, hvad tidshorizonten er, for jeg synes, at jo hurtigere vi kommer i gang, jo bedre.

Så er det selvfølgelig interessant at høre, hvilket niveau vi skal lægge os på, og der vil jeg bare lige antyde en idé over for ministeren og høre, hvad han kunne tænke om det: Indtil vi får genoprettet skinnenettet fuldstændigt og får gjort noget ved de mange forsinkelser, så kunne vi måske godt overveje, at vi i den mellemliggende periode kører med en form for kompensation, simpelt hen for at fastholde passagererne i vores tog, så de ikke forsvinder, uden at vi får dem igen. Så kunne vi måske have et lidt mindre ambitiøst niveau, når vi på et tidspunkt har fået genoprettet kvaliteten på skinnenettet. Man kunne måske godt koble det, for det er jo en forholdsvis beskedne merudgift at yde denne kompensation, i forhold til at vi mister rigtig mange passagerer i vores tog, som vi jo desværre har gjort i det sidste halve år.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg er ikke sikker på, at hr. Martin Lidegaard var i salen, da jeg sagde, hvor hurtigt vi faktisk reagerer.

Kl. 13.50

Det, der var enighed om på mødet, vi havde – jeg tror, det var den 20. december, bind mig ikke op på det, det var i hvert fald deromkring – mel-

lem Forbrugerrådet, DSB og ministeriet og senere på de møder, der har været afholdt mellem ministeriet, Arriva og DSB, var, at vi skal være på plads før den 1. juli i år.

Jeg synes, vi er så tæt på, at vi ikke skal forplumre billedet. Det kan jo være, vi er færdige f.eks. den 1. maj. Jeg synes, at det vil give mere klarhed, når vi er så tæt på. Hvis det var noget, der lå et år ude i fremtiden, var det noget andet, og det ville det sandsynligvis gøre, hvis vi gjorde det som lov, for der er høringer, der er dit og dat, der gør, at det vil tage længere tid.

Men nu har vi chancen for at gøre det i løbet af ganske få måneder, og så tror jeg, at folk synes, det er signal nok, og at det er de glade for.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg er glad for at høre, at vi får noget aktion her inden for forholdsvis kort tid, men det friholder jo ikke ministeren for at have en holdning til, hvor meget man skal give i kompensation. Ministeren vil spille en vigtig rolle i formidlingen af det her, og jeg er sikker på, at det politiske signal vil have stor betydning. Ministeren optræder jo også som ejer af DSB.

Jeg kunne godt tænke mig at få uddybet, hvorfor ministeren ikke finder, at der er brug for at følge de regler, som er anbefalet af Forbrugerrådet, og som fungerer i f.eks. Sverige, når vi skal prøve at fastholde passagererne i hvert fald på kort sigt.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Altså, de forslag, der har været fremme, er kompensationsordninger fra 25 pct. til 100 pct. Det er meget afhængigt af, om man er på den ene eller den anden slags rejse eller kort osv.

Jeg må foreslå, at jeg sender det over til udvalget – det fylder nemlig ganske meget, og jeg vil ikke kunne nå at læse det op på den tid, jeg har her – så man kan få indtryk af, hvad det er for et leje, man har lagt sig på. Det blev i øvrigt offentliggjort samme dag, vi havde forhandlingerne med DSB; det var DSB selv, der offentliggjorde det.

Så jeg vil bede om tilladelse til at sende det over til udvalget, så man kan få et indtryk af, hvilket niveau det er, vi befinder os på. Det ligger altså mellem 25 pct. og 100 pct. afhængigt af en hel masse ting, som det vi tage for lang tid at læse op her fra Folketingets talerstol.

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ministeren. Så går vi til ordfører-rækken, og den første er hr. Jacob Jensen.

Jacob Jensen (V):

Jeg vil starte med at sige tak til SF for at bringe denne debat om togpassagerers rettigheder op.

I Venstre er vi meget opmærksomme på, at situationen på jernbaneanområdet *ikke* er optimal, og vi er generelt positivt indstillet over for forslag om økonomisk kompensation ved forsinkelser. Vi har det udgangspunkt, at hvis en vare ikke leveres tilstrækkelig tilfredsstillende, så skal det være muligt at få en erstatning eller at returnere varen. Det gælder, når man handler i et supermarked, og det bør også gælde, når man er kunde hos DSB eller Arriva.

Selv om en stor del af de mange togforsinkelser skyldes forhold, som togoperatøren ikke selv er herre over, så er der stadig væk en stor del, omkring 30 pct., af forsinkelserne, der skyldes forhold, som togoperatøren faktisk godt selv kan forbedre, eksempelvis udskiftning af togmateriel, personalemangel m.v. Vi mener derfor, det er vigtigt, at vi får et sæt regler, som giver de rejsende mulighed for en kompensation, for det vil også give togoperatøren et incitament til at minimere de forsinkelser mest muligt ved at forbedre førnævnte forhold.

En kompensation vil således efter vores opfattelse både give de rejsende en større tilfredshed, og det vil også tilskynde til færre forsinkelser. Derfor er vi også yderst tilfredse med, at DSB og Arriva sammen med ministeren har sat sig sammen for at drøfte en mulig model for, hvordan sådanne minimumsregler kan implementeres i kontrakten mellem ministeriet og togoperatørerne.

Både DSB og Arriva har foreslået kompensationsmodeller. Forbrugerrådet har været hørt, og de vil også, kan jeg forstå, blive hørt i forhandlingerne, ligesom ikke mindst pendlertalsmændene har været med til at give input til processen. Vi er derfor i Venstre meget fortrøstningsfulde med hensyn til det resultat, som forhandlingerne vil medføre, og som forventes at blive afsluttet inden alt for længe, nærmest i denne måned, sådan at minimumsreglerne kan træde i kraft til sommer.

Vi vil på den baggrund afvise forslaget her i en positiv ånd, da intentionerne er fornuftige, men der pågår allerede forhandlinger mellem de involverede parter. Vi mener, det vil være fornuftigt først at se resultatet af de forhandlinger,

førend vi starter på eventuelle øvrige politiske initiativer.

Kl. 13.55

Jeg skal understrege, at vi i Venstre lægger stor vægt på, at reglerne bliver gennemskuelige og brugbare både for de rejsende og for det personale, der skal administrere reglerne efterfølgende, sådan at rettighederne bliver både utvetydige og forståelige. Vi bør ikke stræbe efter at være millimeterretfærdige, i hvert fald ikke hvis det går ud over den gennemskuelighed og dermed den brugbarhed, som reglerne gerne skulle medføre.

Efter vores opfattelse bør reglerne ramme bredt og ikke mindst sikre de mange tusinde pendlere en ordentlig og retfærdig service. Med indførelsen af rejsekortet om nogle år kommer der øjensynligt også nye muligheder med hensyn til mere præcis registrering af rejsen, herunder på hvilket tidspunkt man benytter toget.

Det kunne være elementer, som kunne bruges i en fremtidig aftale uden ekstra administration. På det tidspunkt ville det så være naturligt at genoverveje, om vi kunne lave ordningen endnu mere præcis og mere specifik. Men for nærværende mener vi, at det er vigtigt, at vi får taget det første skridt og får etableret en brugbar ordning til glæde for de rejsende.

Derfor er vi af den opfattelse, at det mest hensigtsmæssige ville være, at regelsættet blev implementeret i kontrakten mellem ministeriet og togoperatøren, sådan at det bliver så fleksibelt som muligt, og at det eventuelt kunne justeres efterfølgende, som også ministeren var inde på før.

Vi er endvidere af den opfattelse, at en kombinationsmodel ikke bør fratage operatøren incitamentet til at optimere driften, hvilket ville ske, hvis staten helt eller delvis måtte træde ind og betale omkostningerne ved kompensationsudbetalinger til operatørerne.

Med hensyn til informationskravene til operatørerne er jeg igen enig med forslaget intention, da information er det næstbedste efter at få togene til at køre rettidigt. Som daglig togpendler er det også min opfattelse, at DSB og Bandedanmark ikke har et optimalt samarbejde med hensyn til at kommunikere både direkte til de rejsende og ikke mindst mellem personalet i toget og personalet i kontrolcentrene.

Jeg havde i sidste uge den irriterende oplevelse at sidde strandet i flere timer i et nedbrudt tog på den enkeltsporede strækning ude på nordvestbanen. Togpersonalet informerede alt det,

de kunne, hvilket var, at de ingenting vidste, fordi de hverken kunne komme i kontakt med deres lokofører eller med Banedanmarks folk i kontrolcentrene. Nu var der tale om et tognedbrud, men er der tale om et uheld, så må og skal kommunikationen fungere.

Sluttelig med hensyn til forslag om oprettelse af et ankenævn bør vi afvente en EU-forordning, som kommer i løbet af 2006 vedrørende rettigheder i international togtrafik, en holdning, som Forbrugerrådet i øvrigt har tilsluttet sig. Forordningen vil indeholde elementer om internationale ankenævne, hvorfor det ville være naturligt at samordne et eventuelt nationalt ankenævn med det.

Med disse bemærkninger kan vi i Venstre ikke støtte forslaget, men afviser det som sagt i en positiv ånd.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Tak for fremlæggelsen.

Jeg lagde mærke til, at hr. Jacob Jensen sagde, at vi nu vil afvente, hvad den frivillige aftale giver, og så kan vi eventuelt gå ind og justere. Skal jeg forstå det sådan, at hr. Jacob Jensen har en forventning om, at vi skal lande på et bestemt sted?

Det er sådan, at de forhandlinger, der har været frivilligt indtil nu, har opereret med en startgrænse for kompensation på en time. Forslaget her og også Forbrugerrådets input har været en halv time. Gør hr. Jacob Jensen sig tanker om, at hvis de finder en time, så er vi med til at komme tilbage og sige en halv time. Er det sådan, jeg skal forstå det?

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg synes, det nu er vigtigt, at vi afventer det resultat, som forhandlingerne medfører. Jeg vil understrege, at det er min opfattelse, at det er bedre med en frivillig aftale mellem de i øvrigt involverede parter inklusive de pendlertalsmænd, som har været med til at give input til det forslag, DSB har fremlagt til eksempel.

Så jeg vil gerne afvente det forslag, der nu kommer efter forhandlingerne mellem ministeriet og de involverede parter, før jeg vil tage stilling til det niveau, vi skal ligge på. Det er da klart, at vi skal have et niveau, som er rimeligt. Men som sagt er det en hypotetisk situation. Jeg

vil gerne se resultater, før jeg endeligt tager stilling til, hvor vi skal lande:

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Et rimeligt niveau siger ordføreren flere gange. Ordføreren må da have gjort sig overvejelser over, hvad et rimeligt niveau er. Kan vi ikke få en antydning af, hvad et rimeligt niveau er? Det kan jo ikke bare være et fritsvævende ord.

Kl. 14.00

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

De forslag, som allerede er fremlagt af bl.a. DSB, Arriva m.v., er jeg positiv over for. Jeg håber, at det kan være en indikation.

Men jeg vil gerne se og forholde mig til det resultat, som ministeriet og de involverede parter i øvrigt kommer frem til, før jeg vil tage endelig stilling til, om det er passende eller ej. Men indikationen er, at jeg er positiv over for de forslag, som allerede foreligger.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg er glad for, at hr. Jacob Jensen kender virkeligheden derude, for den er vi altså mange der har kendt til i mange år.

Nu har jeg pendlet imellem København og Nakskov i snart 12 år, og der er faktisk aldrig tale om en forsinkelse på 1 time, så hvis vi lægger os på det niveau, er der ikke ret mange, der bliver kompenseret for noget som helst. Det er bluff, hvis det kun bliver det. Så er det ikke et reelt tilbud til de togrejsende. Vil hr. Jacob Jensen ikke give mig ret i det?

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg vil stadig væk henholde mig til, at de mennesker, som er involveret, og som sidder i togene, altså pendlerne, også har været med til at give input til processen inklusive det forslag, som DSB nu har lagt frem. Så jeg synes, at det er vigtigt, som også fru Jytte Wittrock fremhæver, at vi, som kender til problemet i dagligdagen, også bliver repræsenteret den vej rundt.

Med hensyn til, hvordan aftalen mellem ministeriet og de involverede parter bliver, er jeg meget fortrøstningsfuld for, at den lander på et passende niveau, som også er det niveau, som pendlerne synes er passende.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Det er stadig væk i samme boldgade. Hvis man afventer, at der kommer nogle aftaler i EU, må hr. Jacob Jensen da give mig ret i, at vi er et lille land, hvor afstandene er små. Selv hvis jeg skal til Skagen, er det til at overkomme inden for en acceptabel rejsetid. Og det skal være helt usædvanligt, hvis man pendler mellem Næstved og København, at opnå at få 1 times forsinkelse. Men det er altså møgirriterende at stå der dag efter dag og komme for sent på arbejde.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Som nævnt er jeg positiv over for de forslag, som allerede ligger, og som er blevet udarbejdet af DSB og Arriva med input fra pendlerne og fra Forbrugerrådet. Jeg synes, at alle de involverede parter er blevet hørt, og at de er blevet involveret i processen, så vi får det niveau, som alle kan være tilfredse med.

Jeg er en stor tilhænger af, at det bliver en frivillig aftale, hvor alle involverede parter bliver hørt og taget til indtægt for det, der nu bliver resultatet.

Første næstformand (Svend Auken):

Så siger vi tak til ordføreren og går videre i ordførrækken. Den næste er fru Jytte Wittrock.

Jytte Wittrock (S):

Det er ikke alene et positivt forslag, vi behandler i dag, det er også både rimeligt og vigtigt. Vi er i Socialdemokratiet meget optaget af, at vi har videreudbygget den kollektive trafik og fortsat skal gøre det. Vi ønsker rigtig mange kunder i den butik, også af hensyn til miljøet.

Vi ønsker også, at det skal være tilfredse kunder. I alt for lang tid har passagererne i togtrafikken været generet af forsinkelser, som har spændt ben for rigtig mange på vej til arbejde eller uddannelsessted. Derfor er dette forslag yderst relevant.

En sikring af passagerrettigheder er en nødvendighed, hvis vi skal fastholde kunder og tiltrække nye kunder. Vi støtter princippet og ønsker en lovgivning, der kan gælde for alle operatører på det danske skinnenet, også i fremtiden. Der er altså ikke alene tale om DSB; p.t. er det også Arriva, og hvem der kommer til på sigt, ved vi ikke noget om.

Det er på tide, at vi kommer på omgangshøjde med de lande, vi normalt sammenligner os med, så vi tilslutter os forslaget.

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren, og vi går videre med den næste, som er hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Socialistisk Folkeparti ønsker med dette beslutningsforslag, at Folketinget opfordrer regeringen til inden folketingsårets udgang at fremsætte de nødvendige lovforslag og foretage de nødvendige ændringer i administrative forskrifter med henblik på at forbedre togpassagerernes rettigheder.

Dansk Folkeparti er meget bekymret over de daglige forsinkelser på vore jernbanestrækninger; forsinkelser, som er alvorlige og uacceptable for vore togpassagerer; forsinkelser, som medfører betydelig irritation og frustration for rigtig mange mennesker og familier i deres dagligdag; forsinkelser, som samfundsøkonomisk er ganske uforvarselige.

Dansk Folkeparti finder dette beslutningsforslag positivt og ganske i takt med Forbrugerrådets ønsker på vegne af de danske togpassagerer. Dansk Folkeparti finder, at en rejsetidsgaranti for togpassagererne er et gode af følgende grunde:

Kompensation til togpassagererne på grund af forsinkelser medfører øget opmærksomhed fra togoperatørernes side med hensyn til regularitet og årsagen til eventuel mangel på samme. Således vil operatøren skulle forholde sig til kapaciteten af eget fysisk materiel, materiellets alder og vedligeholdelsesmæssige niveau.

Endvidere vil kommunikationen og koordineringen mellem operatørerne og infrastrukturforvalteren blive intensiveret, og operatørerne vil have en forøget kommerciel interesse i at formidle oplysninger fra lokoførerne om jernbaneinfrastrukturens beskaffenhed, skulle denne være årsagen til forsinkelserne. Indirekte vil sikkerheden på vore jernbanestrækninger hermed blive højnet.

Dansk Folkeparti er vidende om, at der mellem transport- og energiministeren, DSB og Forbrugerrådet har været afholdt et møde den 20. december 2005. Efterfølgende har DSB og Forbrugerrådet i detaljen udarbejdet deres kommentarer og forslag. Der foregår således en livlig trafik på området.

Dansk Folkeparti formoder, at møderækken bliver udvidet med alle togoperatører i Danmark, så ensartede regler på området kan blive implementeret enten administrativt eller via lovgivningen. Dansk Folkeparti finder, at det er overordentlig vigtigt, at hver en sten vendes i denne sag.

Da forhandlingerne mellem de berørte parter således forventes at pågå en rum tid endnu, kan Dansk Folkeparti ikke meddele sin tilslutning til Socialistisk Folkepartis beslutningsforslag. Dansk Folkeparti afventer således et endeligt udspil fra transport- og energiministeren desangående.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg bemærker, at ordføreren ikke siger noget om niveau, altså hvilke minimumskrav vi f.eks. kan stille. Er det, fordi ordføreren ikke har gjort sig nogen tanker om det?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Til hr. Poul Henrik Hedeboe kan jeg svare, at Dansk Folkeparti vil evaluere samtlige indgående meddelelser, der kommer fra Forbrugerrådet og fra de berørte parter. Det vil vi tage meget seriøst op, og vi vil på det tidspunkt kommentere, hvilket niveau Dansk Folkeparti mener at vi skal lande på.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg må næsten forstå svaret sådan, at Dansk Folkeparti ikke har gjort sig tanker om niveauet lige nu.

Det er jo sådan, at hvis man lytter til togpassagerernes stemme, så er det Forbrugerrådet, og der er der en meget klar melding om en halv time som grænse for at starte. Så er der nogle andre procenter også. Men når vi er ude at snakke med operatørerne, snakkes der om 1 time, og når vi snakker på europæisk plan, er det 1 time.

Danmarks størrelse taget i betragtning sammenlignet med andre lande er der nogle begrundelser for at snakke om den halve time for Danmarks vedkommende.

Har ordføreren alligevel ikke gjort sig nogen tanker i den retning?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jo, ordføreren har gjort sig nogle tanker desangående, men de bliver hos ordføreren. Det er et ganske stort materiale, der skal gennemgås, der er mange betragtninger, der skal vægtes, og det skal gøres på ordentlig vis.

Til hr. Poul Henrik Hedeboe kan jeg sige, at Dansk Folkeparti tager det her meget alvorligt, for der skal være rettigheder for vore togpassagerer. Der skal være et eller andet magtmiddel over for operatørerne, således at vi får den optimale service over for passagererne i Danmark.

Første næstformand (Svend Auken):

Så siger vi tak til ordføreren og går videre i ordførerrækken, og den næste er fru Henriette Kjær.

Henriette Kjær (KF):

Det her er et forslag, jeg godt kan forstå SF har fremsat, for man må sige, at der det seneste stykke tid har været trukket mange veksler på passagerernes tålmodighed. De har ventet længe, og derfor er det også rimeligt, at man begynder at tale om en kompensation.

Jeg kan godt forstå, at hr. Poul Henrik Hedeboe har sat sig ved tasterne og udformet det her forslag. Det synes jeg er meget prisværdigt, hvis det ikke var, fordi ministeren også har været i gang et andet sted. Det er derfor, jeg synes, at forslaget nu er blevet overflødigt.

Netop på baggrund af Forbrugerrådets ønske om en kompensationsordning og på baggrund af alle de passagerer, der har måttet vente, og som vi dagligt har kunnet opleve i pressen forskellige steder, er det jo sådan, at ministeren har sat sig sammen med Forbrugerrådet og derefter med DSB og Arriva for at finde en løsning på de her problemer. Det er mit klare indtryk, at man inden længe kan komme med et meget fornuftigt udspil, der giver den ønskede kompensation, som SF også her efterspørger.

SF stiller også i beslutningsforslaget et forslag om, at der skal være minimumsregler for, hvilken information der skal være til rådighed for passagererne. Også her må jeg sige, at det sådan set er meget legitimt at komme med et sådant forslag, men der mener jeg også at SF er blevet overhalet indenom. Jeg kunne i hvert fald i Berlingske Tidende i går læse en artikel, der hed »Klar information om togforsinkelser«, hvor man siger, at man til september er klar med et nyt informationssystem. Nu citerer jeg fra avisen:

»Men til september opretter DSB, Arriva og Banedanmark et fælles driftscenter, hvor specialuddannede medarbejdere skal sikre en lynhurtig kommunikation til kunderne. Desuden skal stationerne forsynes med et nyt og forbedret højttalersystem, og IT-teknikken bag de eksisterende monitører med skærmbeskeders skal udskiftes.«

Så kommer der et citat:

»Vi vil gerne undgå de situationer, hvor passagererne venter i tyve minutter på et tog, inden de får at vide, at det er aflyst.«

Det siger trafikinformationschef i Banedanmark Lene Nellemann Kryger.

Derfor synes jeg, at SF's beslutningsforslag her er blevet ganske overflødig. De andre ting med et ankenævn, et privat klagenævn, har ministeren været inde på, så jeg må afvise det på den baggrund. Jeg forstår godt hensigterne, men jeg synes, at vi er i fuld gang med at løse det, SF også gerne vil have løst.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Tak til ordføreren for et overflødig forslag! Nu håber jeg ikke, at det også er en overflødig debat, vi har.

Jeg vil sige som en forklaring, at arbejdsgangen her er sådan, at det her forslag faktisk skulle have været behandlet før det første møde mellem ministeren og DSB, for det er fremsat på et tidspunkt, som ligger meget længere tilbage. Det har sikkert haft en virkning i forløbet.

Der er nogle lange frister dér, og man kan foretage sig mange ting i mellemtiden, men kan ordføreren ikke medgive, at det altid vil være godt at have sådan en debat her? Det, vi kan teste i den her debat, er lige præcis, hvor langt partierne er villige til at gå med den kompensation, der skal være.

Så vil jeg hurtigt spørge: Er Det Konservative Folkeparti villig til at starte kompensation ved en halv time?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jeg synes, at jeg gav hr. Poul Henrik Hedeboe den cadeau, at jeg sagde, at jeg godt forstår, at forslaget er fremsat. Jeg synes, at det måtte der næsten være nogen der gjorde, så det har jeg ikke noget imod. Jeg mener, at det er *blevet* overflødig, så det er ikke nogen kritik, og jeg synes også, at det er en god debat at have. Det mener jeg også vi skylder togpassagererne.

Hvor vi præcis lander med hensyn til kompensationerne, vil jeg lade være op til en forhandling. Det udspil, jeg har set, hvor man starter med 1 time, synes jeg sådan set er fornuftigt nok. Det mener jeg ikke skal skille os ad. Det vigtigste er, at vi kommer i gang med en ordning, der er noget ræson i.

Så synes jeg, at den anden del, nemlig informationsdelen, er lige så vigtig, for hvis man bare får god information og måske kan gå hen og tage et andet transportmiddel, eller hvad ved jeg, er man bedre stillet. Man accepterer også i højere grad forsinkelsen.

Så jeg synes, at det udspil, vi har set, ser fornuftigt ud. Lad det nu være en begyndelse.

Kl. 14.15

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Kan ordføreren ikke medgive, at der er problemer med togdriften nu? Det er selvfølgelig derfor, forslaget er fremsat, og vi taler om noget, som ligger nær de 100 pct., for hvis vi vælger en kompensationsgrænse på 1 time, er der virkelig meget få, der vil få kompensation for almindelige ture. Kan ordføreren ikke se det rimelige i at vælge en sådan grænse, at en lidt større procentdel vil opdage, at der overhovedet sker noget?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Det kan jeg nok, men jeg mener også, at der skal være luft til nogle forsinkelser, for jeg mener ikke, man skal gøre det umuligt at drive togdrift i Danmark. Nytårsaftnen var der f.eks. nogle, der syntes, det var sjovt at sprænge en relæhytte i luften, og det gav nogle forsinkelser, som jeg mener vi må leve med.

Det er et kollektivt ansvar. Der er nogle, der ikke har opdraget deres unger ordentligt, så bliver toget forsinket på grund af det, og fordi toget bliver forsinket, kommer man efterfølgende til at køre bag et langsomt kørende tog. Så kan man ende med at blive en halv time forsinket, og er det rimeligt, at man skal have kompensation for det? Det kan vi diskutere, men jeg har som sagt ikke noget imod, at man begynder ved 1 time.

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren, og så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne takke SF for at have fremsat forslaget. Det er et relevant forslag, som kommer på et relevant tidspunkt, og det er ganske pudsigt at høre de mange venlige afslag. Alle er jo meget venligt stemt over for det her, men ender alligevel med at stemme nej.

Med den udvikling, der har været i den kollektive trafik i 2005, tror jeg, at mens vi forsøger at rette op på skinnenettet og får lagt en plan for fornyelse af både skinner og signaler, bliver vi nødt til at overveje, hvad vi kan gøre for at fastholde passagererne i den kollektive trafik. Der er ingen tvivl om, at et af svarene er, at hvis man skal sidde og glo i et tog i en halv eller en hel time, fordi det er forsinket, er det i hvert fald rart at vide og en god konkurrenceparameter, at man ikke skal betale for det, som man i øvrigt heller ikke skal, hvis man sidder og venter i køen på motorvejen. Derfor er vi sådan set meget, meget positivt stemt over for indholdet i SF's beslutningsforslag, og efter vores overbevisning er der også lagt et rimeligt niveau.

Lige nu føres der forhandlinger mellem ministeren og DSB og Forbrugerrådet osv., og det kan jo godt være, at beslutningsforslaget og forhandlingerne karambolerer lidt med hinanden, så derfor bør vi afvente, hvad der sker i de forhandlinger, inden vi lægger os fast på, hvad vi skal gøre med beslutningsforslaget. Men intentionen og niveauet er vi i hvert fald positivt stemt for.

Rune Lund (EL):

Det er et rigtig godt forslag fra SF – et forslag, der prøver at tage hånd om nogle af alle de problemer, vi har med forsinkede tog, ventetider og frustrerede togpassagerer og et resultat af mange, mange, mange års forfejlet trafikpolitik på jernbanelområdet, hvor der slet ikke er blevet investeret i tilstrækkelig grad, hverken i vedligeholdelse af jernbanenettet eller i nyt. Der har været meget mere fokus på at anlægge motorveje alle mulige og umulige steder, og derfor er det nu på tide, at de togrejsende, som må lide så meget rundtomkring i landet, får nogle passagerrettigheder.

Det er jo sådan, at den lange, ustabile periode, vi har set, hvor det ikke har været muligt at tage toget og vide helt sikkert, at man vil nå frem på et bestemt tidspunkt, ikke har kunnet medføre andet, end at folk begynder at tænke: Så må jeg hellere begynde at bruge bilen, så må jeg bruge andre transportformer end den kollektive trafik.

På grund af skinnenettets og signalernes dårlige tilstand må vi se frem til, at der kan ske yderligere forsinkelser, og det gør det bare endnu mere presserende at tænke over, hvordan vi kan få indført nogle passagerrettigheder på området.

Ved at gøre dette kan vi øge incitamentet hos f.eks. DSB til at sørge for, at togene kommer til tiden. Det vil være med til at fastholde passagererne i den kollektive trafik, og det er et godt mål at sætte sig, både fordi det vil være med til at undgå endnu flere bilkøer og endnu mere forurening, og fordi det er godt for miljøet. Jo flere mennesker vi får over i den kollektive trafik, desto bedre miljø får vi.

Kl. 14.20

Danmark er jo ikke helt fremme i skoene på dette område. Vi er ikke det hurtigste dyr i skoven, og vi er ikke den skarpeste kniv i skuffen, når det drejer sig om passagerrettigheder. I både England, Holland, Frankrig, Finland, Spanien, Irland, Italien, Sverige og Norge har man indført rejsegarantier, enten via frivillige aftaler eller nedfældet i lovgivning. Forslagsstillerne går ind for at gøre det via lovgivning.

Personlig er jeg ikke meget utålmodig, men her synes jeg, det ville være vældig fornuftigt at sige: Vi har et godt beslutningsforslag her, og så skal vi altså også vedtage det. Det er nogle gode og fornuftige regler, der er nogle fornuftige standarder, og den bagatelgrænse på 30 minutter, som hr. Poul Henrik Hedeboe har refereret til mange gange, synes jeg også er fornuftig. Den vil vi gerne bakke op fra Enhedslistens side, og i det hele taget er det et så godt forslag, at Enhedslisten selvfølgelig vil stemme for det.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det ordføreren for forslagsstillerne. Efter ham går vi til anden runde, og ministeren får selvfølgelig også ordet, for vi skal jo regularisere debatten.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg tror, jeg vil sige endnu en gang, at det er rart at komme på talerstolen efter hr. Rune Lund, for så er pulten simpelt hen næsten på plads. Men det er ikke den eneste grund, for jeg var også meget glad for bemærkningerne.

Dette beslutningsforslag, B 35, er jo fremsat for relativt lang tid siden, inden der var taget tilløb til at lave frivillige aftaler, og da togproblemerne var på deres højeste. Det er baggrunden for forslaget. Vi havde fået en dato før jul til førstebehandling, men vi kunne godt se, at det

ville havne ved 11-tiden om aftenen, og det er ikke det mest optimale tidspunkt at behandle et forslag på, så derfor er det blevet til i dag. Men forslaget er alligevel ikke uaktuelt, for når der forhandles om en frivillig aftale, er det jo enormt vigtigt, at der kommer et politisk signal om, hvad der er rimeligt, og hvor vigtigt det er. Hvis der skal en frivillig aftale på plads, og den ene part er pendlere, hvis organisation er repræsenteret af Forbrugerrådet, er det vigtigt at udmelde støtte til, at der skal ske noget på området.

Jeg har udspurgt de enkelte ordførere meget om kompensationsniveauet. Det har der så været forskellige bud på, og jeg vil kort ridse forslaget op, selv om det selvfølgelig er kendt.

Baggrunden for forslaget er som sagt de problemer, der har været med togdriften og den begyndende flugt fra tog til bil. I den situation er det nødvendigt at komme med nogle positive signaler til dem, der bruger den kollektive trafik, og forslaget er simpelt hen et led i det arbejde. Vi skal skabe noget positivt, hvis vi skal fastholde forbrugerne i den kollektive trafik.

Hr. Rune Lund sagde, at vi ikke er den skarpeste kniv i skuffen eller noget i den retning, og vi er i hvert fald ikke i front på området. Landene omkring os har indført garantier, og vi ved også, at der vil komme noget fra EU. Jeg ved og er glad for, at ministeren kommer på talerstolen, når jeg er færdig, for så kan jeg godt tillade mig at stille et ekstra spørgsmål, som jeg ikke nåede under mit første indlæg, og det er angående ankenævn. Forslaget lægger op til, at der ret hurtigt skal nedsættes et ankenævn, og hvor lang tid skal vi vente på et udspil fra EU? Hvis vi skal vente ret meget mere end 1 år, synes jeg, vi selv skal gøre noget i mellemtiden.

Kl. 14.25

Som jeg sagde før, vil jeg lige ridse forslaget kort op. Vi opererer med en bagatelgrænse på 5 pct. for indehavere af pendlerkort. Op til 5 pct. forsinkelser giver ingen compensation, og herefter er det forsinkelsesprocenten, som er afgørende for størrelsen af compensationen.

Vi går også ind for, at der skal være rimelighed i tingene. Når det gælder regularitet i togdriften, er der forskelle døgnet igennem. Der er jo noget, der hedder myldretider, og der er perioder uden for myldretiden, så når man er tilmeldt som pendler, tilmelder man sig også for en bestemt tidsperiode. Det kan godt være, det er lidt bøvet, men med tidens moderne teknik må det kunne lade sig gøre at måle regulariteten

for den enkelte pendler i den periode på 3-4 timer, rejsen varer. Vi har valgt 3-timers-intervaller.

Som jeg har sagt adskillige gange, opererer vi med en halv time, når der er tale om almindelige rejser. En halv times forsinkelse skal udløse 25 pct. compensation, og i de udkast fra togoperatørerne, vi har set indtil nu, opererer man med en timegrænse. Vi foreslår følgende: Fra en halv til en hel time 25 pct., fra 1 til 1½ time 50 pct. og fra 1½ til 2 timer 75 pct. compensation. Man skal helt op på 3 timer, før der bliver tale om 100 pct. compensation, så det er lige før, man kan rejse til Skagen fra København.

Vi foreslår også, at hvis man er en halv time forsinket, skal man have mulighed for at benytte en alternativ transportform. Hvis vi nu forestiller os, at nogle personer er på vej lufthavnen, kan de ikke bruge compensationen efterfølgende, og så skal de f.eks. have lov til umiddelbart at tage en taxa for at kunne komme videre og nå deres fly til Langbortistan, eller hvor det nu kan være.

Forslaget om minimumsregler for information er blevet positivt modtaget af mange, så selv om det skulle ende med, at der kommer en frivillig aftale, er det jo ikke nødvendigt at lovgive, hvis aftalen rent faktisk lever op til de krav, vi stiller. Jeg forstod også på ministeren, at der er noget rimeligt på vej med hensyn til information, og det ville jo være dejligt, hvis det er tilfældet.

Jeg har stillet et spørgsmål angående ankenævn, fordi jeg ikke er sikker på, at det vil være tilfredsstillende at vente på EU, og jeg vil også meget gerne høre, om ministeren mener, at det vil være rimeligt at starte ved en halv time. Hvis alle mener, at der skal gøres noget, men mange også bruger ordet rimeligt uden at sætte nogen værdi på det, bliver det hele lidt værdiløst, og så er der altså behov for, at vi fra politisk hold kommer med et forslag og siger: Det skal være en halv time, færdig! Jeg har forstået, at i hvert fald De Radikale og Enhedslisten er med på, at det er et rimeligt niveau, og jeg kunne meget godt tænke mig, at flere var med på det.

Jeg takker i øvrigt for ordførernes indlæg. Der har været positive ord, men mange gange lidt for afbøjende. I virkeligheden var Socialdemokratiet, De Radikale og Enhedslisten meget positive, og det er jeg selvfølgelig meget glad for, og hvis ministeren rykker sig lidt ekstra, kan vi komme rigtig langt.

Hvis det ikke kun skal blive svævende ord, må vi altså arbejde hårdt for at formulere nogle præcise krav, som også kan være et politisk signal til dem, der forhandler lige nu: Der skal altså ske noget, det skal ikke være for flydende, og det skal ikke tage for lang tid.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Jeg kunne godt tænke mig at spørge hr. Poul Henrik Hedeboe, om det ikke er rigtigt, at det er selve resultatet og ikke, om noget bliver gennemført ved lovgivning eller via en frivillig aftale, som er det afgørende. Kan hr. Poul Henrik Hedeboe ikke være bange for, at beslutningsforslaget kan være med til at kortslutte den konstruktive forhandlingsproces, som allerede er i gang med deltagelse af de involverede parter?

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Nu har forslaget jo været længe undervejs, så parterne ved godt, at det er et af elementerne, og at der er nogle, der har opmærksomheden rettet mod området. Man kan altså sige, at det har haft en pressende funktion.

Kl. 14.30

Men jeg har allerede under bemærkningerne til ministeren og også til andre sagt, at det faktiske resultat, der er afgørende. Jeg tror bare på, at det betyder noget, at det politiske niveau melder ind og siger, at det her er vigtigt, men også angiver en retningslinje for, hvor store de krav skal være. Det skal ikke bare være sådan, at de mener, det skal være godt nok, nej, det skal være godt nok.

(Kort bemærkning).

Jacob Jensen (V):

Nu har hr. Poul Henrik Hedeboe flere gange forsøgt at spørge om den politiske holdning til, hvad et passende niveau er. Så kunne jeg godt tænke at spørge hr. Poul Henrik Hedeboe, hvorfor han mener, at vi her fra centralt hold bedre skulle vide, hvad et passende niveau er for en kompensation, end de pendlere taler om, der er gennem eksempelvis Forbrugerrådet, pendler-talsmænd m.v., som jo er med i de her forhandlinger og har givet input til forhandlingerne. Hvorfor skulle vi her fra centralt hold vide bedre end dem, som egentlig er berørt af forsinkelserne?

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Meget simpelt: Vi har en kollektiv trafik med nogle brugere, som har haft hårde tider, og de skal have en positiv historie. Og hvis vi vælger 1 time som forsinkelsesgrænse for at opnå kompensation, så er det set med dagligdagens øjne, set med pendlerens øjne, set med togbrugerens øjne altså en narresut, hvis man går ud og kigger på hverdagen, og derfor bliver vi nødt til at gå længere ned. Så simpelt er det.

Det er også for at støtte den part, som repræsenterer togbrugerne i denne sag, og de har lige præcis den grænse. Den er vurderet. Der er tænkt meget over den. Det er et politisk signal om, at det er det rimelige sted at lande.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Der er nogle, der af og til har den opfattelse, at hvis man sidder i den ene side af salen, den borgerlige, så er man imod det her forslag, og hvis man sidder i venstre side af salen, så er man for det. Jeg vil gerne sige, at sådan opfatter jeg ikke situationen, for uanset om man tilhører det ene eller det andet parti, så er det irriterende at blive udsat for forsinkelser, og det virker også urimeligt. Det er bare for, at der ikke sådan skal komme for meget partipolitik i det, det er der ingen grund til, for det er noget, der optager os alle sammen.

Hr. Poul Henrik Hedeboe talte om, at der var givet mange politiske signaler. Han håbede, at jeg havde opfattet dem. Det har jeg bestemt. Hr. Poul Henrik Hedeboe sagde også, at vi også skal vurdere rimeligheden i det, der er sagt. Det er jeg enig i. Det skal vi nemlig. Der findes jo altid ekstremer på hver side, som f.eks. vil vælge 5 minutter som grænse. Det kan jo ikke lade sig gøre. Men man skal finde nogle afgrænsninger, som er fornuftige.

Jeg vil gerne sige til hr. Poul Henrik Hedeboe og dem, der i øvrigt lytter til det her, at jeg synes, der indgår nogle ting i disse her overvejelser, vi skal være helt åbne over for. Der indgår f.eks. hyppigheden i antallet af afgange fra et bestemt sted og til, hvor man skal hen, altså fra Næstved til København. Kører det hver halve time eller kører det et andet sted fra kun hver anden time? Det må med ind i overvejelserne.

På en eller anden måde synes jeg også, at afstanden spiller en rolle for, om man siger en halv eller en hel times forsinkelse, for det tæller. Det er mere sandsynligt, at man kommer en time for

sent, hvis man kommer fra Aalborg, end hvis man kommer fra Næstved til København, for at tage et eksempel. Så det synes jeg også skal ind i vores overvejelser.

Det skal også ind i vores overvejelser, om man er pendler, for så er det jo simpelt hen et spørgsmål om at finde ud af og have en bevisbyrde for, hvornår man kommer for sent, uden at det skal være for administrativt bøvlet, hvori- mod den nemmeste måde at registrere det på f.eks. er, hvis man har en pladsbillet. Jeg kan sige – i modsætning til, hvad hr. Poul Henrik Hedeboes opfattelse er, han jo ikke har hørt de forhandlinger, der er – at begrebet en halv times forsinkelse altså i allerhøjeste grad indgår i den oversigt, som DSB selv har spillet ud med.

Så det er ikke således, at 1-times-grænsen er en nedre grænse. Den går fra en halv time og op til tre timer, og den går fra en kompensation på 25-50 pct. op til 100 pct. Så det er altså ikke sådan, at noget er sort eller hvidt her. Jeg synes, at de forhandlinger, der er i gang, er gode, og jeg lover at være meget åben omkring dem, sådan at borgerne, som benytter togene, og som har haft grund til at være utilfredse i det sidste halve års tid, præcis ved, hvad det handler om.

Kl. 14.35

Så er der spørgsmålet om ankenævnet for at tage det til sidst. Der er det således, at EU behandler sagen i øjeblikket. Den skal inden for en overskuelig fremtid behandles i Europa-Parlamentet, og vi siger mod, at ankenævnet skal træde i kraft allersenest, og jeg gentager *senest* 1. januar 2007, altså kort efter at selve ordningen er trådt i kraft. Jeg siger allersenest. Det kan være, det er samme dag, hvis EU får gjort sig færdig, men der er altså et meget kort spænd derimellem.

Så jeg tror på, og jeg kan høre på det, der er sagt i dag, at vi finder en yderst acceptabel og fornuftig løsning.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør ind-

sigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*).
Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 20:

Forslag til folketingsbeslutning om mindre afhængighed af olie i transportsektoren.

Af Marie Fugl (SF) m.fl.

(Fremsat 27/10 2005).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Tak for forslaget fra Socialistisk Folkeparti. Det giver mig nemlig anledning til at præcisere regeringens politik vedrørende biobrændstoffer til transport.

Transportsektoren er i dag næsten helt afhængig af olie. Det indebærer miljøproblemer, ikke mindst i form af CO₂-udslip. Desuden giver det anledning til overvejelser om den langsigtede energiforsyningsikkerhed, som understreges af de seneste års stigning i oliepriserne. Regeringen har derfor sympati for intentionerne bag forslaget og bestræbelserne på at udvikle et alternativ til olie i transportsektoren.

Derfor støtter vi også aktivt disse bestræbelser, og vi har allerede sat et arbejde i gang med at undersøge, hvordan vi konkret kan styrke indsatsen. Jeg tror egentlig, at vi alle er enige i det fornuftige i at styrke forskningsindsatsen på området, og at diskussionen først og fremmest står om den hensigtsmæssige rækkefølge og tempoet i initiativer, der fremmer anvendelsen af biobrændstoffer.

Når vi taler om anvendelsen af biobrændsler og vedvarende energi i det hele taget, vil jeg gerne understrege, at Danmark her er et af de førende lande i EU i modsætning til det indtryk, nogle forsøger at skabe. Således kommer 11 pct. af vores energiforbrug fra biomasse mod 4 pct. i hele EU. Det synes jeg skal siges klokkeklart. Regeringen har desuden positive forventninger til et øget bidrag fra biomasse og anden vedvaren-