

ved tredjebehandlingen, og jeg vil spørge ministeren, om han vil arbejde aktivt for, at vejledningerne kan være klar inden tredje behandling. Det har jo været udtrykt af mange af ordførerne, at det netop er vejledningerne, der bliver rigtig interessante i forbindelse med lovforslaget, så hvis det var muligt, tror jeg, at mange ville være glade for det.

Kl. 16:56

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 16:56

Justitsministeren (Brian Mikkelsen):

Det er et relevant spørgsmål. Under udvalgsbehandlingen vil vi prøve at være så præcise som overhovedet muligt med hensyn til de spørgsmål, der er, og også i den videre proces, også med vejledningen. Om vi kan nå det eller ej, må vi lige prøve at se på, men vi vil være så præcise som overhovedet muligt.

Kl. 16:56

Anden næstformand (Søren Espersen):
Tak til justitsministeren.

Da der ikke er flere, som har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget, og såfremt ingen gør indsigelse herimod, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

**12) 1. behandling af lovforslag nr. L 145:
Forslag til lov om ændring af lov om jernbane.
(Supplerende regler som følge af passagerrettighedsforordningen m.v.).**
Af transportministeren (Lars Barfoed).
(Fremsættelse 25.02.2009).

Kl. 16:56

Forhandling

Anden næstformand (Søren Espersen):

Dette punkt på dagsordenen bliver også det sidste punkt, al den stund de to førstebehandlinger af lovforslag nr. L 148 og L 149 udgår.

Forhandlingen er åbnet. Hr. Flemming Damgaard Larsen, Venstres ordfører.

Kl. 16:57

(Ordfører)

Flemming Damgaard Larsen (V):

Venstre støtter lovforslaget. Lovforslaget har til formål at supplere passagerrettighedsforordningen om jernbanepassagerernes rettigheder og forpligtelser med enkelte bestemmelser.

Det er på alle måder vigtigt, at der ved jernbanedrift fokuseres meget på passagerernes forhold. Passagererne skal være i centrum i alle henseender. Derfor er det også vigtigt, at der omkring forhold, der ikke umiddelbart er nære eller synlige for passagererne, er fokus på, hvad der tjener passagererne. Det gælder f.eks. lokomotivføreruddannelsen og trafikstyring, men også information til passagerer, forhold for handicappede og bevægelseshæmmede, klageadgang til helt uvildigt organ samt personlig sikkerhed for passagererne.

Med hensyn til det sidste er det i lovforslaget præciseret, at det i beredskabsplanlægningen er infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne, der må overveje, hvordan passagerernes personlige sikkerhed indtænkes. Det er en rigtig god præcision.

Som sagt kan Venstre støtte lovforslaget i sin helhed, og jeg skal oplyse, at Det Konservative Folkeparti også støtter lovforslaget.

Kl. 16:58

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det Socialdemokraternes ordfører, hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 16:58

(Ordfører)

Benny Engelbrecht (S):

Forslaget her tager sigte på at indføre nogle enkelte bestemmelser som supplement til den gældende forordning om togpassagerers rettigheder og pligter samt om sanktioner i tilfælde af overtrædelser. Det handler bl.a. om at pålægge jernbanevirksomheder pligt til at opstille beredskabsplaner for det, man diplomatisk kalder ekstraordinære situationer – og jeg tror ikke, man i den her sammenhæng tænker på jordskælv, da de seneste jordrustelser hertilands næppe har generet togtrafikken.

I lighed med, hvad der gælder for flypassagerer, skal også jernbanevirksomheder kunne garantere togpassagererne retten til at få erstatning for såvel personskade som bagageforsinkelser osv. I almindelighed får forbrugerne lettere ved at overskue, hvilke rettigheder de kan gøre gældende over for transportselskabet, men firmaer-

ne kan også – som altid – tilbyde bedre vilkår end de lovpligtige, hvis de måtte ønske det.

Forslaget indeholder også en ny regel om klager til Jernbaneklagenævnet om passagerrettighedsforordningen. Ministeren forventer dog, at klager, som nu, først og fremmest vil gå direkte til den jernbaneudbyder, som klageforholdet vedrører.

Forbrugerrådet og DSB har foreslået, at klagerne bliver behandlet i det nyoprettede Ankenævn for Bus, Tog og Metro. Dette er i det lovforberedende arbejde dog blevet afvist med den forklaring, at ankenævnet ikke er uafhængigt i EU-forstand.

Denne vurdering deler Socialdemokraterne ikke. Kravene til såvel Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, som det hedder, som til øvrige ankenævne er præciseret i lov om forbrugerklager, der følger Europa-Kommissionens henstilling af 30. marts 1998 om udenretslige procedurer til bilæggelse af tvister på forbrugerområderne. Men det er klart, at jeg regner med, at vi får det her nærmere belyst i udvalgsarbejdet. Ved at lægge klager over forordningen over i Jernbaneklagenævnet vil der være to instanser, hvor forbrugerne kan klage over jernbanevirksomhederne. Det kan skabe en u hensigtsmæssig forvirring hos forbrugerne om, hvor det i grunden er, hvor man skal klage. Socialdemokraterne finder derfor, at det vil være en fordel for alle, at klager over forordningen bliver behandlet af det uafhængige og godkendte private Ankenævn for Bus, Tog og Metro; forbrugerne skal altså så i givet fald kun forholde sig til ét klagenævn for kollektiv transport.

Jeg mener, at det kunne være relevant for transportministeren at udveksle erfaringer med sin regeringskollega og partiforstand – økonomi- og erhvervsministeren, i denne sammenhæng – hos hvem der jo netop for tiden foregår drøftelser om en udvidelse af Rejsegarantifonden. Ved samme lejlighed drøftes her lige præcis de mange klageinstanser, der også er på den del af rejsemarkedet. Mere præcist findes der for pakkerejsernes vedkommende hele tre klageinstanser: Pakkerejseankenævnet, Forbrugerklagenævnet og Statens Luftfartsvesen, og meget tyder på, at vi altså i forbindelse med den forhandling, der er i gang nu, kan finde en løsning, der sikrer forbrugerne én klageindgang.

En mindre regelændring i jernbaneloven om lokomotivføreruddannelsen udspringer af de konkrete forhold, som har vist sig at være problematiske, og giver derfor ikke anledning til

særlige kommentarer; hvis jernbaneselskaberne finder refusionsordningerne til uddannelse af lokomotivførere uhensigtsmæssige for at udanne flere togførere, må vi tage dem på ordet. Omvendt skal vi også være opmærksomme på, om der bliver uddannet flere lokomotivførere efterfølgende.

Generelt kan vi ikke være utilfredse med, at togpassagerer får bedre forbrugerrettigheder. Det er navnlig fornuftigt i en situation, hvor EU fra 2010 liberaliserer markedet for internationale togpassagerer. Tilfredse togpassagerer er som bekendt en god ting; en større tilfredshed vil kunne give et vigtigt bidrag til udviklingen i jernbanemarkedet og motivere flere til at vælge den mere miljøvenlige offentlige transportform.

Socialdemokraterne kan fuldt og helt støtte hovedlinjerne i forslaget, men håber altså, at der kan opnås enighed om at sikre forbrugerne én enkelt klageindgang. Jeg vil love en konstruktiv behandling under udvalgsarbejdet.

Kl. 17:02

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det Dansk Folkepartis ordfører, hr. Kim Christiansen.

Kl. 17:02

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Et lille lovforslag, der handler om endnu en forordning, endnu en EU-regulering af dansk lovgivning. Den 3. december 2009, står der, gælder forordningen direkte i Danmark. Det er selvfølgelig sådan et forslag som det her, man bliver sådan lidt skeptisk over for. Hvorfor skal EU detaljplanlægge omkring de indre danske forhold, i det her tilfælde om, hvorvidt der skal være adgang for cykler i den offentlige transport, sikkerhed, erstatning og sådan noget? Det burde vi jo nok selv kunne finde ud af, og derfor vil jeg også godt spørge, om ministeren kan redegøre for, hvorvidt det her skal opfattes som en minimumsregulering af reglerne, og om vi fra dansk side også har mulighed for at skabe vores egne nationale regelsæt oven på det her.

Der står jo i bemærkningerne, at passagerrettighedsforordningen ikke udelukker, at jernbanevirksomhederne kan tilbyde gunstigere forhold for deres passagerer. Jeg synes måske specielt omkring sikkerhed og handicaptilgængelighed osv., at det var ønskeligt, om vi også her i Folketinget kunne stramme de regler op, så de var tilpasset til danske forhold og ikke kun lovgivet fra EU's side. Det håber jeg at få en nærmere afklaring af.

Så er der også nævnt lidt omkring lokoføreruddannelsen. Med hensyn til refusionen synes jeg, at den rettelse, man laver, er ganske hensigtsmæssig, nemlig at hele refusionsbeløbet bliver udbetalt, når uddannelsen er afsluttet og ikke, som det er i dag, hvor den forfalder i to rater og anden rate først efter et års ansættelse. Der kan være mange grunde til, at folk skifter job. Det kan der også være for lokoførere, og derfor er det ikke rimeligt, at de enkelte transportvirksomheder skal bære den 50 pct.s risiko. Så det her tror jeg forhåbentlig kan være med til at generere, at vi får uddannet nogle flere lokoførere. Der er mangel på dem i dag.

Med disse få bemærkninger og forhåbentlig nogle opklarende bemærkninger fra ministeren senere skal det nok ende med, at Dansk Folkeparti kan give det her forslag en positiv medfart.

Kl. 17:05

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det SF's ordfører, fru Anne Baastrup.

Kl. 17:05

(Ordfører)

Anne Baastrup (SF):

Da fru Pia Olsen Dyhr ikke kan være til stede, skal jeg læse hendes ordførertale op.

Indledningsvis vil jeg sige, at vi generelt kan støtte lovforslaget, men der er to elementer, som vi i SF synes er problematiske. For det første ønsker vi at understøtte det nye uafhængige ankenævnet for både bus, tog og metro. Derfor bør det heller ikke være Jernbaneklagenævnet, der skal behandle klager fra passagerer over forordningen for jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Vi har noteret os, at Trafikstyrelsen ikke mener, at ankenævnet er uafhængigt, selv om det lever op til Kommissionens henstilling, der definerer uafhængighed. Ligeså er ankenævnet godkendt i henhold til lov om forbrugerklager.

Vi vil i SF gøre det let for forbrugerne at klage, og det betyder så få indgange til klagesystemet som muligt. Derfor skal forbrugerne ikke opleve, at de skal klage et sted, når det drejer sig om klager over kontrolafgifter, klager over orange billetter eller stjålne billetter, nemlig i det private ankenævnet, mens de, når det gælder andre områder, skal klage til Jernbaneklagenævnet. Det er at sende forbrugerne ud i en jungle af klagemuligheder, og det kan vi ikke støtte.

Vi risikerer jo, at vi får en situation som på rejseområdet, hvor der er tre steder, hvor man kan klage over sin rejse: FKN, Pakkerejse-Ankenæv-

net og SLV. Derfor stiller vi i SF et ændringsforslag om, at passagerklager over forordningen behandles i Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Alle andre klager, der henføres til forordningen, kan så behandles i Jernbaneklagenævnet. Det vil være den ideelle løsning af problemet set med SF's øjne.

Det andet element, som vi gerne vil fremhæve, er, at vi gerne ser, at rettigheder for personer med handicap bliver udfoldet yderligere i forslaget, da disse personer står i en ganske særlig situation, når vi taler om den kollektive trafik. Vi ser frem til udvalgsarbejdet og vil indgå konstruktivt med hensyn til en forbedring af forslaget.

Kl. 17:07

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det den radikale ordfører, hr. Johs. Poulsen.

Kl. 17:07

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

Det Radikale Venstre har i lighed med de øvrige ordførere den intention, at vi vil støtte det her lovforslag. Men vi har også den opfattelse, at der godt kan være en tendens til, at vi i virkeligheden er i gang med at skabe en klagestruktur på trafikområdet, som er meget uigennemskuelig for den almindelige trafikforbruger, og derfor er der en risiko for, at den almindelige trafikforbruger lades i stikken, når der er anledning til at klage over en eller anden form for hændelse.

Derfor vil vi opfordre ministeren til, at han over for udvalget belyser muligheden for at lave klagestrukturen så enkel som overhovedet muligt, og så den er i så stærk overensstemmelse med de intentioner, der har været på de øvrige områder, som overhovedet muligt. Det bør kunne lade sig gøre, og vi er derfor også af den opfattelse, at vi, når vi har haft det her igennem udvalgsarbejdet, bør kunne samles om en vedtagelse af et lovforslag med nogle ganske enkle justeringer.

Kl. 17:08

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det transportministeren.

Kl. 17:08

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg siger tak for de konstruktive og også overvejende positive bemærkninger, der er kommet fra ordførerne i forbindelse med behandlingen af det her lovforslag. Jeg er glad for, at der generelt er opbakning til forslaget, så vi også med det her lovforslag kan sikre yderligere gode rammer for

passagerernes rettigheder, sådan som det også fremgår af forordningen, men altså med de supplerende bestemmelser, der så er i det her lovforslag.

Selve EU-reguleringen har jo karakter af en forordning, og det er en forordning, der bindende og udtømmende gør op med, hvilke regler der skal være på det her område, når det gælder passagerrettigheder. Det er så svar til hr. Kim Christiansen, som spørger lidt til, om der kan laves supplerende og yderligere regler på området. Der skal jeg gøre opmærksom på, at der godt nok i lovforslaget står, at det er supplerende regler, men det er ikke regler, der ændrer indholdet af forordningen, den står sådan set fast. Det er nogle regler, der netop supplerer, sådan som det er beskrevet i lovforslaget. Men for så vidt angår selve indholdet af forordningen, vil jeg sige, at vi i Danmark – når der er en forordning – fra Folketingets side ikke kan give os til at lave skrappere regler, altså ændre på de regler, der er i forordningen, for den er udtømmende og bindende. Men virksomhederne kan naturligvis hver for sig supplere med skrappere regler for sig selv, og det vil sige bedre regler for passagererne end det, der er lagt op til i forordningen.

Fru Anne Baastrup fra SF var bl.a. inde på spørgsmålet om nogle uddybende bestemmelser, når det gælder handicappede, hvor man gerne ville have foldet bestemmelserne mere ud end det, der fremgår af lovforslaget. Det synes jeg vi skal se på under udvalgsbehandlingen. Jeg er ikke helt klar over, hvad præcis det var, fru Anne Baastrup mente der i den sammenhæng skulle ske, men det kan vi jo så diskutere under den behandling, der skal være i udvalget.

Flere var så inde på spørgsmålet om ankenævnet, hvor der var henvendelser om, at vi lod Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, som for nylig er oprettet, være det ankenævnsorgan, som man kan klage til i henhold til forordningen. Det, som der er blevet peget på i bemærkningerne til lovforslaget og dermed også i bemærkningerne til høringsvaret, er jo, at det fremgår af forordningen, at der skal være tale om et uafhængigt klageorgan. Med uafhængigt må man nok forstå, at det skal være uafhængigt af virksomhederne, i den her sammenhæng bl.a. af jernbanevirksomhederne. Da det ankenævn, der er oprettet, bl.a. er oprettet af jernbanevirksomheder, og, som jeg forstår det, også har udpegningsret til det pågældende organ og dermed

har repræsentanter siddende i organet, så er det, man må stille det spørgsmål, om ankenævnet så er uafhængigt i forordningens forstand og kan anvendes som det ankenævn, som man i henhold til forordningen skal klage til.

Når det er sagt, vil jeg sige, at jeg egentlig har stor forståelse for de bemærkninger, der er kommet fra ordførerne, for det skal jo også være sådan, at det er overskueligt for forbrugerne, hvor man skal rette sin klage hen, og det kan naturligvis virke forvirrende, at man i nogle sammenhænge skal rette sin klage ét sted hen og i andre sammenhænge rette sin klage et andet sted hen. Det kan såmænd være vanskeligt nok for os, som nu er i gang med en lovgivningsproces, at gennemskue, hvad det så er for nogle klager, der går det ene sted hen, og hvad det er for nogle klager, der går det andet sted hen. Så jeg synes, vi skal gå nærmere ind i den problematik under udvalgsbehandlingen.

Jeg har noteret mig, at der har været den tanke fremme – jeg tror, det er fra ankenævnet selv – at man i hvert fald kunne sagsbehandle klagerne i ankenævnets sekretariat, sådan at forbrugerne i hvert fald kun skal rette henvendelse ét sted, og så kan man i ankenævnets sekretariat så sende klagen videre til Jernbaneklagenævnet, hvis det er der, den pågældende sag skal behandles, eller beholde sagen i sit eget ankenævnsregi, hvis sagen skal behandles der. Så er det ikke forbrugerne, som har et problem med at finde ud af, hvortil de skal rette klagen. Lad os dyrke det lidt nærmere under udvalgsbehandlingen. Jeg er meget parat til at finde en løsning, der gør det overskueligt og let for forbrugerne at klage, men vi skal altså bare på den anden side respektere det krav om uafhængighed, der er i forordningen. Så jeg går ud fra, at vi vender tilbage til det under udvalgsbehandlingen.

Så med disse ord vil jeg endnu en gang sige tak for de positive og konstruktive bemærkninger, der har været fra ordførernes side. Jeg ser frem til en lige så konstruktiv og positiv udvalgsbehandling og håber så, at vi med et bredt flertal kan finde frem til en vedtagelse, når sagen har været rundt om Trafikudvalget.

Kl. 17:13

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til transportministeren.

Da der ikke er flere, som har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget, og såfremt ingen gør indsigelse herimod, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

13) 1. behandling af lovforslag nr. L 148: Forslag til lov om ændring af lov om Kunstrådet og lov om Statens Kunstfond. (Regler om repræsentantskaber m.v.).

Af kulturministeren (Carina Christensen).
(Fremsættelse 25.02.2009).

Kl. 17:13

(Punktet er udgået af dagsordenen).

Det sidste punkt på dagsordenen er:

14) 1. behandling af lovforslag nr. L 149: Forslag til lov om ændring af lov om radio- og fjernsynsvirksomhed. (Ny ordning for udsendelse af ikkekommercielt tv, ændring af must carry-reglerne, opkrævning af licens m.v.).

Af kulturministeren (Carina Christensen).
(Fremsættelse 25.02.2009).

Kl. 17:14

(Punktet er udgået af dagsordenen).

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 18. marts 2009, kl. 13.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet er hævet. (Kl. 17:14).