

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