

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.