

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Tredje behandling af lovforslag nr. L 16: Forslag til lov om ændring af lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension. (Forlængelse af den midlertidige suspension af bidraget til Særlig Pensionsopsparring og hjemmel til ny ATP-bidragssats – D-bidrag).

Af beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen).

(Fremsat 5/10 2005. Første behandling 13/10 2005. Betænkning 26/10 2005. Anden behandling 1/11 2005).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Kl. 10.05

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 65 stemmer (V, DF, KF og EL) mod 50 (S, RV og SF).

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 23: Forslag til lov om ændring af lov om jernbane, lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafikskelskaber. (EU's anden jernbanepakke, indberetning af sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, forsikring m.v.).

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 5/10 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

Dette her lovforslag sætter jernbanesikkerheden i fokus. Anledningen er implementering af dele

af EU's anden jernbanepakke. Lovforslaget indeholder desuden en forenkling af reglerne om forsikring af jernbanevirksomhed og endelig en mulighed for, at indberetning til Trafikstyrelsen af uregelmæssigheder på jernbanen ved jernbanekørsel kan ske uden konsekvenser for den, der indberetter, og kan ske i fortrolighed.

I Venstre synes vi, at det er væsentligt at have jernbanesikkerheden i fokus hele tiden. Vi kan ikke holde til at have usikre jernbaner, og derfor ønsker vi sikkerhed frem for alt. Alle delene i lovforslaget vil være med til at forbedre jernbanesikkerheden, hvorfor vi kan støtte lovforslaget.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Jytte Wittrock.

Jytte Wittrock (S):

Lovforslaget er et eksempel på, hvordan der efterhånden samles en del emner under ét forslag, og det gør det ikke nødvendigvis nemmere at gennemskue. Der er i al sin enkelhed her tale om, at i tre forskellige love, nemlig i lov om jernbaner, i lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og i lov om trafikskelskaber, tilpasses visse regler EU's jernbanepakke omkring forhold vedrørende jernbanesikkerhed. Der justeres i jernbanelovens regler om forsikring, og i indberetningsreglen tilpasses der for at forbedre jernbanesikkerheden. Det kan vi i Socialdemokratiet kun se som en positiv udvikling og en forbedring, så det er vi positive over for.

Vi har med tilfredshed noteret os, at den mulighed, som ministeren skulle have haft for at lade internationale vedtagelser være gældende på andre sprog end dansk, er taget ud af lovforslaget i overensstemmelse med visse hørings-svars ønske.

Vedrørende privatbanerne er vi opmærksomme på, at der i forslaget slås fast, at der ikke er lagt op til en ændring af omfanget af trafik, men alligevel er der lagt op til en revurdering og en ændring af bestemmelserne om, hvordan man opgør kravene som aftalt i 2000, for at aftalerne om kapaciteten kunne blive overholdt.

Vi vil under udvalgsarbejdet sikre os, at der derved ikke reelt åbnes en mulighed for, at visse strækninger forringes. Men når vi har det afklaret, er vi sikre på, at det her er et lovforslag, som vi kan støtte.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til næste ordfører, hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Til forslag til lov om ændring af lov om jernbane, lov om amtskommunernes overtagelse af statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafikelskaber bemærker Dansk Folkeparti, at der under almindelige bemærkninger til lovforslaget indholdt anføres:

Med lovforslagets bestemmelser foreslås jernbaneloven ændret på fire områder i lov om amtskommunernes overtagelse af statslige ejerandele i privatbanerne, og i lov om trafikelskaber foretages én ændring.

For så vidt angår jernbaneloven foretages for det første en gennemførelse af visse regler i EU's anden jernbanepakke. For det andet sker der en justering af jernbanelovens regler om forsikring. For det tredje tilpasses indberetningsreglerne med henblik på at forbedre jernbanesikkerheden. For det fjerde sker der en præcisering vedrørende lovens anvendelse på letbaner, herunder metro.

For så vidt angår lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, bemyndiges transport- og energiministeren til at fastsætte bestemmelser om trafikbetjeningen. Da denne lov forventes ophævet i forbindelse med, at bestemmelserne om privatbanerne i lov om trafikelskaber sættes i kraft, foreslås en tilsvarende ændring af lov om trafikelskaber.

Kl. 10.10

Dansk Folkeparti konstaterer, at det foreslås, at loven træder i kraft den 1. februar 2006, hvorfor implementeringsfristen for jernbanesikkerhedsdirektivet den 29. april 2006 således bliver overholdt. Jernbanesikkerhedsdirektivet vil i øvrigt blive implementeret i dansk lovgivning ved en bekendtgørelse samtidig med denne lovs ikrafttræden.

Dansk Folkeparti kan støtte lovforslaget.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Henriette Kjær (KF):

Det her er et forslag, som vi fra konservativ side kan støtte fuldstændig. Vi synes, at de elementer, der er indbefattet af EU's anden jernbanepakke, er gode, fornuftige tiltag, som forhåbent-

lig vil føre til øget sikkerhed på jernbaneområdet.

Jeg synes, det er godt, at vi nu får nogle helt klare retningslinjer for indberetning, naturligvis om ulykker, men også sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, som ikke nødvendigvis har medført en ulykke. Vi finder det desuden positivt, at Havarikommissionen hvert år offentliggør en beretning om sin virksomhed på jernbaneområdet.

Så indeholder loven også nogle justeringer af reglerne om forsikring, og det er faktisk lidt rystende, at vi må stramme op på det her område. Men det har jo desværre vist sig, at nogle virksomheder har ladet forsikringen udløbe uden at forny policen, og det kan vi jo på ingen måde acceptere.

Derudover har jeg hæftet mig ved, at forslaget præciserer, at bestemmelsen om sikkerhed og ansvar i jernbaneloven også skal gælde letbane og metro. Det synes jeg er meget betryggende, i og med at vi ser flere og flere kommuner, der ønsker etablering af letbaner, og så selvfølgelig også, at det kommer til at gælde den allerede eksisterende metro.

Så vi kan varmt støtte dette forslag.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Hr. Martin Lidegaard er næste ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg skal ikke ulejlige Tinget med at gentage, hvad det er, lovforslaget går ud på, men jeg kan sige, at når det handler om at implementere EU-regler, forbedre sikkerheden på jernbanen og forbedre passagerernes retssikkerhed i form af bedre forsikringsordninger, kan man altid påregne Det Radikale Venstres fulde støtte. Således også til dette forslag.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det gik lidt hurtigere, end jeg havde forventet. Men jeg har heller ikke tænkt mig at tage meget af Tingets tid.

Forslaget er en samling af flere elementer: EU-del, letbanesikkerhed. Og vi har ikke nogen specielt kritiske indfaldsvinkler til det.

Det med indberetninger om sikkerheden virker fornuftigt. Man kunne spørge: Hvordan er det i dag, er der nogen store ændringer i det?

Men samlet set er vi positive over for det her forslag.

Rune Lund (EL):

I Enhedslisten er vi også positivt indstillet over for det her forslag. Det indeholder en lang række forbedringer, og derfor er vi positive over for det.

Vi vil dog gerne lige gøre opmærksom på, at vi faktisk synes, det er ufornuftigt at bunke en lang række forslag sammen med krav til privatbanedrift. Vi synes, det er ret uhensigtsmæssigt, at man bunker så mange forskellige ting sammen i ét forslag, men det ændrer dog ikke på, at vi er positive over for det.

Vi kan støtte de tiltag, der sættes i værk som følge af jernbanesikkerhedsdirektivet.

Jeg har dog et par enkelte kommentarer ud over det, og det er, at vi godt kan støtte en frit lejde-ordning, men det undrer os en lille smule, at erfaringerne med den eksisterende indberetningsordning ikke er omtalt i forslaget. En frit lejde-ordning, ligesom vi har på flytrafikken, er jo fornuftig, hvor lokoførerne f.eks. kan indberette, hvis de har haft en fejl med et signal og toget bare kørte videre, selv om der var rødt. På den måde kan man indberette med en frit lejde-ordning, uden at det kommer til at stå på nogen papirer, eller uden at man får skældud, hvis man er lokofører.

Det er jo sådan, at der i dag allerede eksisterer en indberetningsordning, som ikke er lovfæstet. Og jeg kunne godt tænke mig, at transportministeren ville love os her i dag, at vi kunne få en redegørelse til Trafikudvalget for ligesom at vide noget om, hvad erfaringerne er med den eksisterende indberetningsordning, og hvad problemerne eventuelt måtte være i den, simpelt hen for bare at tage en beslutning på et mere oplyst grundlag.

Kl. 10.15

En anden ting, jeg lige vil nævne, er ministerens ønske om at ændre måden, man opgør trafikomfanget på i aftalerne med privatbanerne. Og her vil vi egentlig gerne ind i en lidt nærmere diskussion, for vi vil gerne have præciseret, hvad det er for helt konkrete problemer, som privatbanerne synes at have med de nuværende intervalkrav.

Vi mener, det var en vigtig lære af vanskelighederne med Arriva og de problemer, der udløste behovet for en myldretidskontrakt dér, at man ikke altid kan være sikker på, at den måde, der køreplanlægges på, giver den bedste togforsyning.

Det, som i virkeligheden var problemet med Arriva, var jo, at man opfyldte kontrakten med hensyn til, hvor mange kilometer man skulle køre, og så spredte man togene ud over hele dagen for at spare lokoførere, folk, som skulle køre de her lokomotiver. På den måde sikrede man sig, at der var en masse lokoførere, som fra starten af dagen var nødvendige i myldretidstrafikken, der ikke skulle lave så meget senere på dagen.

Men det betød jo, at myldretidstrafikken fik en alt for lav kapacitet, og derfor kan et intervalkrav være en god og fornuftig måde at regulere på. Og det kunne jeg godt lige tænke mig nogle kommentarer til fra ministeren, sådan at vi kan undgå situationer a la Arriva, hvor Arriva spreder alle togene ud over hele dagen og på den måde sparer penge og på den måde negligerer, at der skal være en ordentlig myldretidstrafik om morgenen og også om eftermiddagen for den sags skyld.

Derfor vil vi gerne have undersøgt, hvad privatbanernes ønske betyder for togbetjeningen. Vi ønsker fleksibilitet, men vi ønsker ikke, at der køres tog på tidspunkter, der ikke er relevante for passagererne, bare for at opfylde en kilometerkvote, som giver statsligt tilskud.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til ministeren.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg takker for den overvældende, ja, enstemmige tilslutning til forslaget, og jeg skal sige, at det, som specielt hr. Rune Lund beder om at få oplyst, jo selvfølgelig egner sig fortræffeligt til udvalgsarbejde, og vi vil oversende alle de oplysninger, vi bliver bedt om, uden nogen som helst problemer.

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

Afstemning

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): 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:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 24: Forslag til lov om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 5/10 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

Det her lovforslag er et resultat af en grundig oprydning i Transportministeriet.

Når Folketinget opretter jernbanestrækninger eller godsbaner ved lov, så skal de også nedlægges ved lov, og det er faktisk, hvad det her lovforslag i bund og grund går ud på, nemlig at der skal nedlægges en række godsbanestrækninger, der ikke længere er behov for, og det skal man altså gøre ved lov. I Venstre kan vi godt lide, at der bliver ryddet op i ministerierne indimellem, vi kan godt lide regelforenkling, og derfor kan vi generelt støtte lovforslaget.

Så skal jeg også bare meget kort nævne, at der jo er nogle bemyndigelser til ministeren i det her lovforslag, og vi har tænkt os at følge ministerens udmøntning af bemyndigelserne meget tæt.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Næste ordfører er fru Jytte Wittrock.

Jytte Wittrock (S):

Vi er i Socialdemokratiet i princippet heller ikke imod, at man rydder op. Vi synes også, det er i orden, at der er noget, der forenkles, men vi er interesserede i, at der, som der står i lovforslaget her, kun effektueres en nedlæggelse af visse strækninger, hvis der er enighed hele vejen rundt.

For at understrege det vil jeg godt have lov at citere fra en af kommentarerne til høringsvarene, hvor der står, at bemyndigelsen kun tænkes udnyttet i tilfælde, hvor alle interesserede parter, herunder især kommuner, regioner og planlægningsmyndigheder, er enige heri. Det betyder dog ikke, at andre institutioner og organisationer m.fl., der har interesse i banen, ikke kan høres ved en eventuel nedlæggelse.

Måske skal vi understrege, at såfremt der overhovedet med gode begrundelser ytres ønske om, at man holder fast i sådan en, er det ikke bare en bemyndigelsessag, så er det også en sag for Folketinget.

Med de ord kan vi i Socialdemokratiet også godt støtte det her forslag.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

L 24, forslag til lov om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner, bemyndiger transport- og energiministeren til at nedlægge visse gods- og havnebaner. Bemyndigelsen tænkes kun udnyttet i tilfælde, hvor alle interesserede parter, herunder især kommunerne, regionerne og planlægningsmyndighederne, er enige heri og der ikke er jernbanemæssige grunde for en bevaring af strækningerne.

Dansk Folkeparti er enig i, at der på jernbaneområdet følges den praksis, at baner, der er anlagt ved lov, også nedlægges ved lov. Endvidere omhandler lovforslaget øvrige havnebaner, der ikke udtrykkeligt er nævnt i en anlægslov. Det gælder også for disse, at ingen baner bliver nedlagt, før alle berørte parter, jernbanevirksomheder og lokale myndigheder m.v. er hørt og er enige i nedlæggelsen. Forud for nedlæggelsen er der foretaget en jernbanefaglig økonomisk og sikkerhedsmæssig vurdering af Banedanmark og Trafikstyrelsen, der lægges til grund til for nedlæggelsen. Dansk Folkeparti er også enig heri.

Dansk Folkeparti har forståelse for henvendelser fra kommuner og andre, der af byudviklingsmæssige hensyn har ytre ønske om, at visse gods- og havnebaner nedlægges. Dansk Folkeparti gør imidlertid opmærksom på, at byudvikling ikke nødvendigvis vejer tungere end eksisterende virksomheders brug af denne infrastruktur. Havnenes jernbanespor bør i denne forbindelse defineres.

For det første er der egentlige havnespor, hvorved forstås spor, der direkte tjener det formål at formidle godsomsætningen mellem skib og bane.

For det andet er der uegentlige havnespor, hvorved forstås spor, der i det væsentlige er anlagt med henblik på en bestemt virksomhed på havnen, der specielt har sporbehov.