

Rasmus Prehn (S):

Fra socialdemokratisk side kan vi overordnet set støtte tankerne i dette lovforslag. Vi forstår behovet for at tilpasse jernbaneloven til EU, og vi anerkender også nødvendigheden af at tilpasse jernbaneloven til de nye udfordringer rent beredskabsmæssigt i en tid, hvor vi desværre oplever en stigende trussel om terror.

Endelig ser vi det som en klar styrkelse af jernbaneloven, at det nu understreges, at transportministeren skal fastlægge regler for, at alle jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik, altså ikke kun DSB, men også øvrige aktører, forpligtes til at indgå i en betalingsordning i forbindelse med den praktiske uddannelse af lokomotivførere.

Dog forventer vi, at vi i udvalgsarbejdet kan få foldet ministerens overvejelser og ideer om beredskabsarbejdet mere ud, og at der kan sikres en ordentlig balance imellem et tilstrækkeligt og nødvendigt beredskab på den ene side og hensynet til lokale behov samt ikke mindst, at der ikke foretages unødigt nidkære foranstaltninger og overimplementering af beredskabet på den anden side.

På baggrund af høringssvarene kan vi se, at der er en række områder ud over beredskabsplanerne. Der er et ønske om at få planerne om bl.a. markedsovervågning og fordeling af betaling mere uddybet, og det gælder for så vidt også lokomotivføreruddannelsen. Vi ønsker at få det nærmere beskrevet, så det vil vi stille spørgsmål om. Men når det er sagt, kan vi overordnet set støtte det her lovforslag.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste er Dansk Folkepartis ordfører, hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Lovforslaget indeholder for det første bestemmelser om beredskab, herunder jernbanesikring på jernbaneanrådet. Loven indeholder i dag ikke nogen generel og dækkende bestemmelse vedrørende beredskabsarbejdet på jernbaneanrådet. I dag ligger myndighedsansvaret for beredskabet på jernbaneanrådet i Transport- og Energiministeriets departement. Det er hensigten, at Trafikstyrelsen fremover skal forestå tilsynet og den overordnede koordinering af beredskabsområdet, herunder også vedrørende jernbanesikring.

For det andet indeholder lovforslaget bestemmelser om markeds- og konkurrenceovervåg-

ning m.v. i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af rådsdirektiv om udvikling af Fællesskabets jernbaner og om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering. Direktiverne indeholder bl.a. krav om, at der føres et tilsyn, hvor hovedopgaven er at sikre en fair og ikkediskriminerende adgang til jernbanenettet og ydelser forbundet hermed.

For det tredje tilpasses jernbanelovens bestemmelser jernbanesikkerhedsdirektivet, der er gennemført i dansk ret i 2006.

Kl. 13.15

For det fjerde foreslås det, at Trafikstyrelsens kompetencer præciseres og tilpasses den udvikling, der har været på Trafikstyrelsens område siden dens etablering, herunder også anvendelsen af assessorer og sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn.

Endelig for det femte indebærer lovforslaget, at transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler med henblik på, at jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik, forpligtes til at indgå i en betalingsordning i forbindelse med lokomotivføreruddannelsens praktiske del.

Dansk Folkeparti finder lovforslagets ændringer i forhold til gældende lov såsom forhold vedrørende jernbanesikring og beredskab, markedsovervågning i forbindelse med liberaliseringen af jernbanenettet, operatørernes solidariske finansiering af lokomotivføreruddannelsen m.v. overordentlig væsentlige for jernbanesektorens videreudvikling.

Dansk Folkeparti finder endvidere, at bestemmelsen om Trafikstyrelsens kompetencer i forbindelse med beredskabsområdet og jernbanesikringen er en logisk konsekvens og i takt med tiden.

Dansk Folkeparti har noteret sig Transport- og Energiministeriets kommentarer, for så vidt angår høringssvarene om beredskab. Transport- og Energiministeriet er enig i betragtningerne om, at de nærmere bestemmelser om beredskab, herunder vedrørende terrørsikring, skal tilpasses de enkelte jernbanestrækninger.

Proportionalitetsprincippet vil holdes for øje ved udarbejdelsen af de administrative bestemmelser. Der skal være tale om en rimelig og forsvarlig regulering og ikke om en unødvendig overregulering. Hvad der er nødvendig regulering kan ændres over tid afhængigt af trusselsniveau, erfaringer, internationale krav m.v.