

Det er selvfølgelig noget bøvl, det ved jeg da godt, men det er meningen, at det skal være noget bøvl. Det er tanken i offentlighedsloven, at det skal være noget bøvl, at det ikke bare skal være nemt, og man siger: Da der alligevel så tit vil være tale om, at der vil blive lukket her, lukker vi bare generelt.

Når jeg læser ministerens svar igennem, kan jeg ikke se rettere, end at vi er samme sted endnu. Og de ord, jeg har hæftet mig ved, er ordene i svaret her, hvor der står, at den ofte vil være omfattet af undtagelsesbestemmelserne. Hvornår vil det ikke være omfattet af undtagelsesbestemmelserne? Hvornår vil det ikke være det? Ordet ofte er jo en lille giftighed i sagen. Og jeg vil godt bede ministeren sige, hvad det er for nogle ting, der røg med ved den her lejlighed, som ellers havde været omfattet af offentlighedsloven.

Problemet er jo, at hvis man bruger offentlighedsloven, generer man i og for sig ikke virksomheden – ikke mere end med ministerens forslag – på anden måde, end at de altså skal redegøre for sig, de skal foretage en afvejning af, hvorvidt hensynet til den virksomhed er så stort, at det overskygger værdien af, at offentligheden kan følge med i, hvad der foregår.

Og det vil jo altid – men det må ministeren også gerne svare på – på en eller anden måde være vores penge også. Det er vel ikke kun de spørgsmål, hvor DSB forhandler virksomhed hjem, der slet ikke er omfattet af offentlige penge? Eller hvordan? Det synes jeg er ret indviklet.

Men ministeren må gerne svare her eller sige, at det vil hun godt lige tage med til det samråd, vi skal have, og som vi jo alligevel skal have, hvor det kan blive tydeligt, hvad det er for en del af det. Så vil jeg da være pænt tilfreds.

Og så vil vi som sagt undlade at stemme til ændringsforslag nr. 4, i tillid til at vi får det yderligere præciseret i det samråd, vi får. Så kan vi jo diskutere, om det skal indeholdes, eller om det er overflødigt, inden vi når frem til tredje behandling.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Først vil jeg gerne omkring miljøhensynet sige, at det for mig virker forkert at putte det ind i DSB-loven som sådan. I virkeligheden er det med miljøhensyn jo ikke noget, der alene skal gælde for DSB, men noget, som skal gælde for alle jernbaneoperatører i fremtiden, som vil

køre på den infrastruktur, som forvaltes af Banestyrelsen.

Derfor vil jeg som minister lægge vægt på, når der nu indgås kontrakter med operatørerne inklusive DSB, at det i kontrakterne bliver beskrevet, på hvilken måde man skal tilgodese miljøet i den her sammenhæng. Og så vil jeg gerne understrege, at jernbanedrift, jernbanetransport er miljømæssigt set en fordel frem for anden form for transport, så man kan sige, at DSB's aktiviteter i sig selv er en miljøgevinst, i det omfang de overhovedet retter sig til nogle kunder. Så der er jo indbygget i hele det system, vi har her, et miljøhensyn, som regeringen også ønsker at styrke.

Ud fra den betragtning vil jeg sige, at ændringsforslag, der pålægger særligt DSB miljøhensyn, er i virkeligheden en for begrænset ændring, fordi hensynet i virkeligheden skal tages bredere i forhold til alle operatører. Man skal huske på, at vi har besluttet at åbne for infrastrukturen for godsområdet allerede fra den 1. januar 1999 og for passagerområdet fra den 1. januar 2000, så det vil sige, at vi får andre operatører ind, og derfor kan man sige, at kravet skal ligge bredere og ikke isoleret på DSB. Det vil jeg gerne lægge vægt på som minister også i forbindelse med kontraktindgåelser.

Omkring offentlighedsloven vil jeg gerne give følgende svar: Den afgrænsning, der ligger i det forslag, som er fremsat, indebærer, at al den aktivitet i DSB, som har relation til den forhandlede trafik – dvs. den del af aktiviteterne, som ikke er konkurrenceudsat – vil være omfattet af offentlighedsloven, inklusive S-tog A/S. Et aktieselskab vil normalt aldrig være omfattet af offentlighedsloven, men her har regeringen altså foreslået det. Fordi vi ikke foreslår, at S-togs-aktiviteterne skal udbydes i konkurrence, har vi sagt, at som alternativ til det må det nødvendigvis betyde, at det skal være omfattet af offentlighedsloven. Det vil sige, at al den aktivitet, som ikke er i direkte konkurrence med andre operatører, som ikke er omfattet af offentlighedsloven, vil være omfattet af offentlighedsloven, sådan som paragraffen er udformet.

Det, der ikke er omfattet, er så præcis det, der er konkurrenceudsat, og det er klart, at der altid vil være grænsetilfælde. Hvornår er det konkurrenceudsat, og hvornår er det forhandlet trafik? Og dér, hvor det er et grænsetilfælde, vil der selvfølgelig også være brug for at foretage en konkret vurdering.