

dem, det skal så siges, det er ganske nye øvelser. Det er sådan, at da de skulle lære at sige miljø, tog det også meget, meget lang tid. Og jeg vil ikke sige, de ikke kan lære det derovre, men vi håber nu, at de skriveøvelser her, som nu fremgår af det sidste svar, vi har fået, betyder, at vi fremover vil se også Trafikministeriet være en anelse interesseret i at leve op til de smukke hensigter, som i sin tid Ninn-Hansen så bevægende klart gav udtryk for var baggrunden for offentlighedsloven.

Vi stemmer for loven. Vi glæder os over ministerens indsats. Det var et tappert stykke arbejde, der her er gjort, og vi skal love at stå hos og bi også i tiden, der kommer. Ministeren skal ikke blive svigtet, og det kan godt være, at det også vil brede sig i de øvrige rækker ovre i ministeriet.

Klaus Kjær (DF):

Ved lovforslagets første behandling tilkendegav jeg, at der er to væsentlige ting omkring det her spørgsmål for Dansk Folkeparti. Det ene var spørgsmålet om offentlighed, og det andet var spørgsmålet om, hvorvidt aktierne eventuelt kunne udbydes til salg på et senere tidspunkt.

Jeg tilkendegav også over for ministeren, at det fra Dansk Folkepartis side var et ultimativt krav, at der blev indført offentlighed omkring selve driften.

Det er helt klart, det fremgår af loven, at dér, hvor DSB kører under konkurrencevilkår, gælder offentlighedsloven ikke. Vi har i samråd med ministeren fået oplyst, at hvor det er tilfældet, at DSB får koncessionen alene eller eventuelt er den eneste, der byder på koncessionen og dermed fortsat har sit monopol på en given strækning, dér gælder offentlighedsloven formentlig ikke.

Vi har ikke kunnet få noget klart svar på det, men i den situation vil det jo betyde, at DSB stort set, uanset navnet og konstruktionen i form af aktieselskab, kører videre, men med indskrænket offentlighed og aktindsigt. Dér mener vi i Dansk Folkeparti, at det var bedre, at DSB fortsætter sin virksomhed fremover.

DSB er jo fortsat en statsvirksomhed, og derfor DSB lige så godt køre i den form, som den gør i øjeblikket.

Søren Kolstrup (EL):

Fru Margrete Auken har ganske ret i, at ministeren inden for de politiske præmisser, som

hun har, har søgt at drive offentlighedsloven så vidt som muligt.

Men samtidig er det vigtigt at betænke, at den her lov lægger op til stadig mere privat drift, og der gælder ikke nogen offentlighedslov.

Så hvis man stemmer for loven, skal man samtidig fortælle sig selv, at man stemmer for mindre offentlighed, for det er det, der er indbygget i det, samtidig med at ministeren inden for sine meget snævre præmisser har været noget af det mest fornuftige, vi har haft.

Men det, der er indbygget i loven, er mere privatisering; det er det, den har som sigtepunkt. Og dér har vi ikke fået lovning på, at når offentlige selskaber f.eks. senere hen byder sig til – det kan være i amtsligt regi – at så kunne man jo godt have tænkt sig, at offentlighedsloven gjaldt for sådanne selskaber. Men det gør den ikke.

Så derfor er pointen med det her lovforslag, at det er tab af demokrati, og derfor skal der stemmes nej til forslaget.

Arne Melchior (CD):

Min lille bemærkning ved denne lejlighed er ikke nær så tapper som fru Margrete Aukens. Den er måske snarere udtryk for lidt frygtsomhed. Og jeg beklager, at den kommer lidt post festum, efter at loven har haft de foreskrevne behandlinger, og vi skal skride til tredje behandling.

Så er der nogle, der har gjort os opmærksomme på, at der kan være nogen tvivl om selve firmanavnet DSB S-tog A/S, og kigger vi på § 1, så står der godt nok, at »Statsvirksomheden DSB (Danske Statsbaner) etableres med virksomhed fra den 1. januar 1999 som en selvstændig offentlig virksomhed, DSB«, hvor der ikke er tilføjet »Danske Statsbaner« i parentes efter bogstaverne DSB, men det hindrer dog ikke, at normale mennesker vil opfatte bogstaverne DSB som Danske Statsbaner. Der vil i hvert fald gå nogle generationer, før det ganske måtte have fortaget sig.

Og dér er det altså sådan, at S-togsdivisionen etableres i et selvstændigt aktieselskab i henhold til kapitel 2, og dér ville det måske have været klogt straks at finde et andet navn. Det gik jo sådan med andre af DSB's afdelinger, at der herindefra blev etableret et DSB Bus A/S, som i mellemtiden har taget navneforandring til Combust, og at der blev etableret et DSB Rederi A/S, som har taget navneforandring til Scand-