

sig om fusk, men om fejl i edb-systemet. Dette illustreres jo mest markant af, at DSB selv opdagede fejlen og underrettede Told- og Skattestyrelsen om den.

Jeg har i et brev af 13. oktober 1994 til statsrevisorerne vedrørende bevillingskontrollen for 1992 redegjort for denne fejl. Det, der skete, var, at DSB's interne revision i 1992 selv konstaterede en fejl i DSB's momsberregning, som indebar, at DSB havde betalt for lidt i moms.

DSB gennemgik herefter hele momsberregningssystemet og konstaterede en fejl i systemet, der har været i brug siden 1984. DSB har efterfølgende efterbetalt beløbene i skyldig moms, ligesom DSB selvfølgelig har rettet fejlene i momsberregningssystemet.

DSB har oplyst, at med DSB's regnskab for 1994 skulle alle korrektioner være på plads, samtidig med at hele momsberregningssystemet er blevet efterset.

I denne sag vil jeg gerne fremhæve, at DSB som sagt selv konstaterede fejlen, at efterbetaling er sket inden for de ordinære bevillinger, og at DSB ifølge det oplyste har revideret og naturligvis indskærpet en række interne forskrifter og procedurer for momsbehandlingen i virksomheden. Jeg har tillid til, at DSB har truffet de fornødne foranstaltninger til at løse problemet.

Fremskridtspartiet spørger i sin forespørgsel, hvilke konkrete initiativer regeringen vil tage for at afslutte og placere ansvaret i skandalesagerne omkring DSB.

Som det fremgår af, hvad jeg har sagt, har regeringen ikke fundet grundlag for at søge at gøre et ansvar gældende over for ansatte i DSB i forbindelse med sagen om »Ask« og »Urd« og slet ikke i sagen om DSB's momsproblem. Denne beslutning skal ses i sammenhæng med de tiltag, som regeringen allerede har gjort, hvad angår DSB.

Regeringens første initiativ var udskillelsen af de departementale opgaver fra DSB og ansættelsen af en administrerende direktør. Hermed blev det præciseret, at DSB skal være en driftsvirksomhed, der ledes efter driftsøkonomiske principper.

Dette var således også et af de grundlæggende principper i den nye rammeaftale for DSB, som blev indgået af regeringen, Venstre og De Konservative i november 1994. Et væsentligt formål med den nye rammeaftale er at skabe gennemsigtighed i statens tilskud til DSB både på investeringssiden og på driftssiden.

Rammeaftalen skal bidrage til at afstikke rammerne for politikernes rolle i forhold til DSB og til at skabe en klar strategi for, hvad vi vil med DSB fremover. Rammeaftalen har således også skabt mulighed for, at Folketinget i år har kunnet vedtage regeringens forslag til lov om DSB, lov om DSB Rederi A/S og lov om DSB Busser A/S.

Hermed indførtes der en bestyrelse for DSB, og de to divisioner: rederi og busser blev lagt ud som selvstændige selskaber, hvorved mulighederne for at gennemføre en forretningsmæssig drift af DSB's aktiviteter er blevet styrket. Parallelt hermed har DSB's administrerende direktør gennemført en række ændringer i DSB's organisation og ledelse, herunder ansættelsen af en økonomidirektør. Disse ændringer mener jeg alle vil bidrage til at sikre et solidt og effektivt grundlag for den fremadrettede drift af virksomheden.

Det er regeringens politik, at DSB skal gøres til en egentlig driftsvirksomhed, en transportvirksomhed, som fungerer på lige vilkår med andre transportvirksomheder.

Det er min opfattelse, at vi med den nye rammeaftale og de nye love for DSB's område har skabt forudsætningerne for et nyt og endnu bedre DSB. Det skylder vi også de 20.000 dygtige medarbejdere, der er beskæftiget i virksomheden.

DSB har været og er fortsat en god arbejdsplads; sådan skal det også være i fremtiden, men hertil kræves, at motivationen hos de dygtige medarbejdere fastholdes. Det opnås bl.a. ved, at vi her i Tinget bliver enige om klare rammer for virksomhedens fremtid.

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Trafikministeren har i sin del af besvarelsen behandlet sagen om »Ask« og »Urd« og sagen om fejlen i DSB's momsberregning.

Jeg vil alene kommentere sagen om »Ask« og »Urd« og herunder den del, der vedrører budgetdepartementet i Finansministeriet.

Jeg vil godt indlede med at understrege, at beslutningen om salget af færgerne »Niels Klim« og »Peder Paars« og om indsættelsen af en erstatningstonnage, der ikke skulle købes, men leases, var en politisk beslutning. Det var en politisk beslutning, hvor det for den daværende regering og for flertallet i det daværende Folketing var af selvstændig værdi, at salget kunne give en budgetforbedring i 1990.