

plinærsager, og at der ikke skal rejses nogen form for erstatningssag. Og det var jo så det svar, som man havde ventet så længe på.

Efterfølgende er der så også kommet kritik af det, hr. Lars Svenning Andersen har foretaget sig.

Man må konstatere, at i de tilfælde, hvor der foreligger et ansvar, sker der som hovedregel det i Trafikministeriet, at man så bare flytter de mennesker, man forfremmer dem til noget stort, man overflytter dem til andre afdelinger, eller man ansætter dem i andre statslige virksomheder. Man må altså konstatere, at man ikke kan have et ansvar, hvis man er ansat under trafikministeren. Har man det undtagelsesvis, flyttes man eller forfremmes, så man igen er uden for ansvar.

Jeg er helt enig med hr. Risgaard Knudsen, som har været citeret i dagbladet B.T. for at udtale, at det er Folketinget, der afgør, om der skal rejses nogen sager og noget ansvar og ikke en tilfældig advokat i Århus eller et andet sted.

Så har Fremskridtspartiet tilladt sig at tale om momsflus, hvad angår de 160 mio. kr. Man kan selvfølgelig godt anvende et andet ord, men undskyldningen var i hvert fald, at der var en systemfejl.

Så vil jeg bare minde om, at hvis en entreprenør eller en anden lille håndværker får en systemfejl, fordi han ikke har råd til at betale momsen, og han så eventuelt får en systemfejl, så han efterbetaler det et halvt år efter og selv gør opmærksom på det, så bliver han altså straffet. (Afbrydelse). Jo, det gør han, hr. trafikminister; det gør han. Der findes masser af eksempler på, at folk har haft systemfejl i mindre virksomheder, og de er blevet straffet.

Men i Bernsteinrapporten og i de efterfølgende rapporter har man jo set, hvordan regnskaberne blev ført i DSB, og så kan man jo sådan set godt forstå, at der tales om systemfejl. Der bliver nemlig talt om, at det var uigennemsigtigt, og at det faktisk var folk, der ikke havde forstand på det, der havde lavet det. Det var stærkt kritisabelt, der var mangel på regnskabsmæssig indsigt, og det var dårlige systemer, man havde.

Nu har jeg så med glæde hørt, at man i DSB har ansat en person, der har forstand på regnskaber, til at lave de fremtidige regnskaber, og det er da betryggende, at man har det. Det skulle man nok have kigget lidt på noget tidligere.

Jeg synes også, man kan kritisere hele den måde, som DSB tidligere drev virksomheden på, den manglende styring, der blev udvist. Der er

så mange eksempler, man kan nævne: hvordan man har forvaltet indkøb af sikkerhedssystem f.eks. til millioner af kroner. Tingene lå bare på lageret; der skete ingenting med dem, og vi har gang på gang måttet rykke her i Folketinget for det. Man købte nogle rangerlokomotiver, og dér havde man nogle folk til at lave nogle kontrakter, som heller ikke havde forstand på det, og efter nogle år og nogle millioner kroner blev det ikke rigtig til noget. Man har købt nogle eltog til regionaltrafik, hvor man fik leveret 30 sæt, som blev udrangeret forskellige steder og sat i garager, fordi de ikke kunne køre: Ja, det er sådan set ikke rigtigt, for de kunne godt køre, men når de kørte, var der ikke andet, der kunne køre, og det var jo upraktisk. Nu får man så stærkt forsinket yderligere 10 sæt, som man heller ikke umiddelbart kan sætte ind i driften.

Hele rederidivisionens håndtering af forpagtningskontrakter af smuglerruter på Østersøen og hele skandalesagen om »Ask« og »Urd« taler for sig selv.

Det er fantastisk, at embedsmænd i ministerier og DSB slipper fuldstændig for tiltale med hensyn til chartringen af de færger. Man havde ansat en stråmand, nemlig Niels Blæsbjerg, og ham forfølger man, ham erklærer man konkurs, ham melder man til politiet for bedrageri, og ham skal vi nok få ned med flaget; imens slipper alle andre, og dem, der har et ansvar, forfremmer man til noget stort.

Der er senest her i maj måned lavet et notat nr. 3 til statsrevisorerne. Det er ikke lykkedes mig at få fat i det, men det lykkedes mig at få det fra en avis, som efter offentlighedsloven har fået fat i det, og det er da rart, at man så kan få det at vide dér. Jeg vil godt fremdrage nogle ting, der står i det notat nr. 3 af 5. maj 1995. Der omtales det også, at trafikministeren i august 1994 underrettede Trafikudvalget om resultatet af undersøgelserne og tilkendegav, at han ikke agtede at foretage sig yderligere.

Men så kom der efterfølgende igen en kritik fra statsrevisorerne. Det gav nemlig anledning til, at statsrevisorerne i en skrivelse fra september til Trafikudvalget tilkendegav, at de fandt trafikministerens udtalelser om, at han ikke agtede at foretage sig yderligere i sagen, utilfredsstillende. Statsrevisorerne bemærkede bl.a., at den redegørelse, som ministeren lagde til grund for sit synspunkt, beroede på et ufuldstændigt grundlag, og der efterlystes på ny en placering af det administrative og eventuelt politiske ansvar. Det var så det, der førte til, at