

## Forhandling

### Ole Donner (DF):

Det var jo en utrolig kort redegørelse, ministeren her gav; Der kom stort set ikke nogle oplysninger frem. Det er selvfølgelig beklageligt, at man ikke vil diskutere DSB og forholdene deromkring.

Både Trafikministeriet og DSB er gentagne gange blevet kritiseret af såvel rigs- som statsrevisorer. Der er i udførlige rapporter angivet den slendrian, der er udvist fra ministeriets og DSB's side. Ministeren nævnte selv Bernsteinrapporten. Der var nedsat et udvalg, der meget skarpt har kritiseret mange af de dispositioner, som specielt Trafikministeriet og DSB har foretaget.

Den daværende socialdemokratiske trafikminister bestilte herefter en redegørelse fra en advokat, som fremkom med de udtalelser, som man ønskede, nemlig at der ikke blev rejst krav over for nogen af de ansatte, og at der ikke skulle rejses krav eller disciplinærsager eller nogen form for erstatninger.

I de tilfælde, hvor der foreligger et ansvar, har man som hovedregel flyttet disse personer til højere stillinger i andre områder inden for ministeriet. Og hver gang man foretog nogle dispositioner, f.eks. i sagen omkring »Ask« og »Urd«, skete der ikke dem noget, som var de egentlige årsager til miseren, men den stakkels mand, som var stråmand i sagen, Niels Blæsbjerg, blev erklæret konkurs og meldt til politiet for bedrageri m.v. Embedsmændene blev bare forfremmet eller forflyttet til andet arbejde for at blive fritaget for ansvaret.

Dengang man lavede de DSB-aktieselskaber, mente vi, at det var en god idé, at man begyndte at privatisere, men når man ikke vil sælge aktierne, så er det ikke nogen god idé, for så er der ikke tale om privatisering. Nu er de selskaber så kommet op at stå, og ministeren er nu hovedaktionær, og han benytter åbenbart sin stilling til at forholde Folketinget oplysninger og gemme dem i så stor udstrækning som muligt.

Man kan nævne et selskab som DSB Gods. De har mange hundrede millioner i underskud, og godsterminalen fungerer slet ikke. DSB Rederi A/S betaler ikke sin gæld til staten, får udsættelse med at betale 1,2 mia. kr. og får derved et indirekte tilskud, et statstilskud, som i øvrigt er ulovligt, og så er de så fremme med en erstatningssag vedrørende HH-linjen.

DSB frygter tilsyneladende også, at man ikke vil kunne komme til at transportere gods under

Storebælt i den udstrækning, man har regnet med, siden man har bestilt nye færger til Rødby-Puttgarden, så godset i hvert fald kan komme den vej.

Derfor har vi ønsket debatten for at diskutere de kaotiske forhold, der er omkring DSB og DSB-selskaberne. Og derfor kunne vi jo godt håbe, at nogle ville være med til at diskutere dette her og ikke gøre, som man hidtil har gjort, nemlig sige, at man ikke kan have et ansvar, hvis man er ansat under trafikministeren. Hvis man undtagelsesvis har ét, så flyttes eller forfremmes man, så man bliver fritaget for det ansvar.

Ministeren sagde, at nu havde man rettet op på nogle forhold. Der var sandelig også noget at rette op på. Dengang lavede man momsflus på 160 mio. kr., og det undskyldte man med, at det var en systemfejl. Hvis det havde været en lille håndværksmester, der var kommet til at fuske med 20.000 kr., så var han kommet i arresthuset. Men der sker ingenting.

DSB købte i begyndelsen af 1990'erne også nogle dieseltog. Dem hensatte man til forældelse i Rødby, fordi man hurtigt fandt ud af – det var nogle, man selv havde designet – at de selvfølgelig heller ikke kunne køre, som det er normalt omkring det, DSB bestiller.

Så kom man med et forslag til, hvad det skulle koste at etablere den nye Frederikssundsbane. Der startede man med 260 mio. kr., så kom man op på 800 mio. kr., og inden det bliver færdigt, bliver det formentlig 1½ mia. eller 2 mia. kr.

Dengang Bernsteinrapporten kom frem, kritiserede man stærkt den måde, man førte regnskaberne på i DSB. Det viste sig stort set, at den, der stod for regnskabsføringen, ikke havde nogen som helst forstand på det, så derfor forfremmede man vedkommende og flyttede ham.

I hele DSB's måde at drive virksomhed på er der mangel på styring, og det kan man se af den måde, hvorpå de forvalter de indkøb, de skal gøre. Nu f.eks. sikkerhedssystemet. Det indkøbte man og lagde på lager. Det er selvfølgelig rart at have et sikkerhedssystem liggende på lager. I årevis tog vi det op med jævne mellemrum og spurgte, hvornår det blev færdiggjort, og hvad der skete med det, og hver gang, der skete en stor ulykke, kom det op igen i Folketinget.

Man indkøbte nogle rangerlokomotiver, som kostede mange millioner kroner, fordi de folk, der indgik kontrakterne, ikke havde forstand på at indgå kontrakter.