

Det er velkendt, at jeg, at Socialdemokratiet havde en anden holdning til færgesalgbeslutningen dengang, men det ændrer jo ikke noget ved, at beslutningen var politisk, og at det politiske ansvar på regeringsbænken i den forbindelse også efter min opfattelse hviler på den daværende finansminister og den daværende trafikminister.

DSB's færgedispositioner er nu undersøgt i en række rapporter. Således er sagen behandlet af Rigsrevisionen i to beretninger: nr. 8 fra 1990 og nr. 6 fra 1992. Begivenhederne er endvidere undersøgt i den såkaldte Bernsteinrapport, der i øvrigt også belyste Finansministeriets behandling af DSB's færgedispositioner. Finansministeriets akter i sagen er offentliggjort og er senest indgået i advokat Lars Svenning Andersens supplerende undersøgelse om ansvarsplaceringen i DSB.

Jeg har tidligere redegjort for sagen; jeg har været i samråd i Finansudvalget om den og har også gjort det i redegørelsen af 31. oktober 1994 til statsrevisorerne.

Rigsrevisoren behandler i et udførligt notat af 28. november 1994 til statsrevisorerne min redegørelse og finder det her positivt, at jeg så detaljeret og åbent har redegjort for den daværende finansministers og Finansministeriets rolle i perioden 1989-1990. Rigsrevisoren tager i sin gennemgang til efterretning, at den daværende finansministers initiativer i sagen var præget af ansvaret for de samlede statsudgifter og det forhold, at færgesalget var en vigtig del af den daværende regerings finanslovsaftale for 1990.

Rigsrevisoren tager endvidere til efterretning, at Finansministeriets – altså Budgetdepartementets – rolle i sagen var den sædvanlige departementale. Ministeriet havde i den forbindelse hyppig kontakt med Trafikministeriet og DSB, men Finansministeriet var hverken direkte inddraget i selve salget eller i forhandlingerne om nye færger.

I sin gennemgang af sagen knytter Rigsrevisoren kun bemærkninger til hjemmelsspørgsmålet i forbindelse med DSB's udgifter til leasing og tilslutter sig her Bernsteinrapportens milde kritik af Finansministeriets bevillingsmæssige behandling af sagen dengang for 5 år siden.

Nu skal det i den forbindelse for fuldstændighedens skyld huskes, at den kritiserede usikkerhed vedrørte Finansministeriets budgetdepartements efterfølgende håndtering af det forhold, at DSB allerede havde indgået en bindende kon-

trakt uden forbehold for Finansudvalgets godkendelse.

Jeg finder således, at sagen er grundigt belyst.

Det eneste spørgsmål, der kunne rejses, er, om det forhold, at Bernsteinrapporten, Rigsrevisoren og statsrevisorerne har karakteriseret Budgetdepartementets bevillingsmæssige behandling som usikker, giver anledning til at igangsætte en undersøgelse af de involverede embedsmænd dengang. Det gør det efter min mening ikke. Og det er også, hvad jeg har svaret statsrevisorerne i begyndelse af januar i år.

For god ordens skyld skal jeg fremhæve, at advokat Lars Svenning Andersens supplerende undersøgelse om ansvarsplacering i DSB ikke bringer noget nyt frem om Finansministeriets budgetdepartements rolle i sagen dengang.

Det forekommer af og til i den offentlige forvaltning, at der kan opstå tvivl om reglers rækkevidde. Det gælder i særlig grad her, hvor usikkerheden bl.a. vedrørte forholdet mellem de formelle bevillingsregler, der fremgår af budgetvejledningen, og den politiske flerårsaftale om DSB's økonomi.

Jeg kan afslutningsvis understrege, at der er taget skridt til at hindre, at der på ny kan opstå tvivl om leasingbestemmelsernes rækkevidde. Reglerne blev således strammet i Budgetvejledning 1992, og i Budgetvejledning 1995 er der i samarbejde med Rigsrevisoren sket en yderligere klargøring af reglerne.

## Forhandling

### Ole Donner (FP):

Både Trafikministeriet og Finansministeriet er gentagne gange i udførlige rapporter blevet kritiseret af såvel Rigsrevisoren som statsrevisorerne for den slendrian, der er foregået i ministerierne. Der har, som det tidligere har været nævnt, været nedsat et Bernsteinudvalg, som kom med en meget skarp kritik af de dispositioner, der fandt sted. Efterfølgende kritiserede både statsrevisorerne og Rigsrevisionen, og så blev der lavet en undersøgelse hos Kammeradvokaten. Den blev også stærkt kritiseret, og det førte derfor til, at trafikministeren bestilte en redegørelse fra advokat Lars Svenning Andersen.

Endelig, kan man så sige, kom der de udtalelser, som man ønskede fra ministerens side, nemlig at der ikke skal rejses krav over for nogen af de ansatte, at der ikke skal rejses disci-