

jeg svært ved at se, at Folketinget kan undlade at følge statsrevisorerne, uden at der efterfølgende sås tvivl om statsrevisorernes kompetence.

Vi mener derfor ikke, at sagen skal afsluttes i dag ved, at man bare tager ministrenes redegørelse til efterretning, netop fordi der foreligger andet i sagen end det, som ligger i redegørelsen, nemlig det, som statsrevisorerne har forholdt sig til i går.

Vi kan ikke se bort fra statsrevisorernes redegørelse af 10. maj, og derfor mener vi altså, at Folketinget ikke bør afslutte sagen i dag, men at en ny redegørelse, hvor man også har inddraget det, der kommer fra trafikministeren og finansministeren, må forelægges Folketinget, og så kan det tages op i forbindelse med et samråd i Folketingets Trafikudvalg.

Med hensyn til det af hr. Donner stillede dagsordensforslag mener vi, at det falder bedre i tråd med vores synspunkter, det er klart; men vi synes ikke, at debatten i dag bør afsluttes med vedtagelse af en dagsorden, fordi det altså er at afslutte en sag, som efter vores mening ikke bør afsluttes i dag.

Vibeke Peschardt (RV):

Fremskridtspartiet beder med denne forespørgsel om at få at vide, hvilke konkrete initiativer regeringen vil tage for at få placeret ansvaret i sagen om salget af Århus-Kalundborg-færgerne »Ask« og »Urd« for godt 5 år siden.

Forespørgslen skyldes antagelig konklusionerne i Lars Svenning Andersens rapport om »Ask« og »Urd«, der blev afleveret til Trafikudvalget i begyndelsen af april. Heri konkluderes og indstilles til trafikministeren, at advokat Svenning Andersen – og jeg skylder at sige, at han er en af landets bedste eksperter i ansættelses- og tjenestemandssager – ikke kan anbefale, at der rejses tjenestemandssager imod nogen af de personer i DSB, der er omfattet af redegørelsen. Til spørgsmålet om erstatningsansvar for enkeltpersoner finder han heller ikke anledning til, at der skrives ind.

Vi mener sådan set, at det rammer ansvaret i forhold til tjenestemændene ind; for os at se er der ikke mere at komme efter.

Jeg har så set i dagens aviser, at Rigsrevisionen mener, at tjenestemandsløvgivningen må ses efter i sømmene på en sådan måde, at ansvar i disse sager ikke forældes. Nu har jeg kun sagen fra aviserne, men om tjenestemandsløven må man sige, at de reaktionsmuligheder, der er i

den, jo går på, at man kan reagere med forflyttelse, afskedigelse osv., men at forfølge tjenestemænd, der har forladt deres stillinger, ville efter min opfattelse være noget af en nyskabelse i tjenestemandssagen, som jeg tror, man får vanskeligheder med.

Det kræver grundige overvejelser, inden man eventuelt begynder på den slags, men vi er selvfølgelig åbne over for at se på det. Min umiddelbare reaktion er bare, at det ikke vil være nogen nem opgave.

Der er – meget forenklet – to problemer i sagen: Det politiske ansvar, som påhviler den tidligere regering og den tidligere finansminister Henning Dyremose, og så det, denne forespørgsel handler om, nemlig ansvarsplacering på enkeltpersoner i DSB, der i kraft af deres embede måtte træffe nogle beslutninger, som mildt sagt fik den mærkværdige konsekvens, at et færagesalg, der skulle forbedre statsfinanserne med 300 mio. kr., efter salget af færgerne kom til at koste 400 mio. kr. Hr. Aage Frandsen siger 600 mio. kr., men jeg tror nu, det er 400 mio. kr.

Det er og bliver en molbohistorie, som man ikke ville tro på, hvis den altså ikke rent faktisk var udspillet lige for øjnene af den undrende befolkning. Jeg kan huske, at hr. Arne Melchior i sin tid meget rammende kaldte de to færger »Ask« og »Urd« for »Ak og Ud«, og det havde han jo ærlig talt ret i.

Placeringen af det politiske ansvar i sagen er også kildent. De personer, der drev salget af »Peder Paars« og »Nils Kliim« i 1990, er væk fra Folketinget. Og man kan jo sige, at det er legitimt for en finansminister – for det er jo den daværende finansminister Henning Dyremose, det her handler om – og en regering med Folketingets billigelse at finde de besparelser og de udspil i en finanslovforhandling, som han eller hun mener er nødvendige. Det ligger i hele det politiske system, at det er på den måde, og jeg tror ikke, det kan være anderledes.

Efter vores opfattelse er de redegørelser, vi har hørt her i dag fra finansministeren og trafikministeren, valide forklaringer. De henviser til de mange undersøgelser og ændringer, der er sket af DSB og DSB's styrelse, og disse ændringer er antagelig inspireret af bl.a. denne sag. Det Radikale Venstre tager redegørelsen til efterretning og støtter ifølge sagens natur regeringens dagsorden.