

[Energiministeren]

Og derfor er det ikke regeringens opgave at gå ind og pege på en given løsning, når alle muligheder ikke er udtømt. Det påhviler selskabets ledelse at finde de muligheder og afprøve dem, og her har jeg altså tilkendegivet, at jeg som minister ikke kan medvirke til det, der er ledelsens og repræsentantskabets primære ønske, fordi jeg ikke har administrative beføjelser til det, og det har jeg også tilkendegivet over for Det Enerkipolitiske Udvalg. Ergo må ledelsen og selskabet tage det til efterretning, og så har man i øvrigt et mandat, som ikke er afprøvet endnu. Derfor svarer jeg, som jeg gør.

Med hensyn til det, hr. Kim Behnke spurgte om og havde bemærkninger til, er det altså ikke en opgave for ministeren, sådan som vi vurderer situationen i regeringen lige nu. Mulighederne er ikke udtømt i forhold til de oplæg, SEAS selv er kommet med, og de mandater, som bestyrelsen har fået fra repræsentantskabet.

Riishøj (SF):

Jeg takker fortsat for klarheden i ministerens holdning, og jeg vil blot spørge: Hvad er fordelene ved en sammenslutning med NESA, i stedet for at SEAS fortsætter som et selvstændigt selskab, eller at man laver det, man kan kalde den bykommunale model i SEAS-området? Hvad er det, der gør, at det er den bedste model? Det må efter min mening være det, der er afgørende. Hvis der er en bedre model, må man skabe lovgivningsmæssigt grundlag for en bedre model. Men der må være en begrundelse for, at ministeren finder, at en fusion med NESA er den bedste model.

I forlængelse af det vil jeg gerne spørge, om ministeren vil tage initiativ til at få parterne ind i realitetsforhandlinger, når ministeren nu mener, at det er den eneste udvej, og at han øjensynlig ikke vil tage initiativ til, at SEAS på en eller anden måde enten kan fungere videre, eller at man kan overveje andre modeller, som SEAS selv har foreslået.

Energiministeren (Jann Sjørnsen):

Hr. Riishøj søger med sine bemærkninger ligesom at sige, at jeg som minister skulle have taget stilling til, hvilken model der er bedst. Det har jeg ikke, og det har regeringen ikke gjort. Regeringen konstaterer, at SEAS' ledelse,

jf. det mandat, man har fået fra repræsentantskabet, har en mulighed, der ikke er afprøvet endnu. Det henholder vi os til, da vi respekterer, at SEAS er et privat selskab, og at det deraf også følger, at det er selskabets ledelsesansvar at afprøve de muligheder, der rent faktisk foreligger.

Jeg har klart og tydeligt svaret, at i forhold til selskabets første prioritet har jeg ikke mulighed for at medvirke med administrative midler, og derfor er der altså ikke fra ministerens side noget at gøre i den sammenhæng på et tidspunkt, hvor der fra repræsentantskabets side ligger et mandat til bestyrelsen, som – så vidt jeg er orienteret – ikke er afprøvet.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 760

14) Til *trafikministeren* af:

Ole Donner (FP):

»Vil ministeren i forbindelse med, at det omkring momsroderiet i DSB er konstateret, at DSB allerede i 1992 fandt en fejl på 49 mio. kr. i manglende afregning, som derefter blev afregnet, oplyse, hvornår og til hvem DSB gav meddelelse om dette regnskabsrod?«

Skriftlig begrundelse

I svaret ønskes oplyst, om DSB underrettede trafikministeren eller skatteministeren om det regnskabsrod, som de opdagede i 1992, og hvor hurtigt DSB's ansvarlige ledelse reagerede på dette roderi.

Trafikministeren (Trøjborg):

Hr. Ole Donner spørger mig, hvornår DSB har oplyst, at der har været fejl i momsafregningen fra DSB. Jeg kan svare i forlængelse af et samråd i Folketingets Trafikudvalg forleden, hvor jeg redegjorde for sagen, at DSB har oplyst, at DSB's interne revision opdagede fejlen i 1992 ved gennemgang af regnskabet for 1991. DSB har oplyst, at man orienterede Rigsrevisionen om momsfejlen den 22. januar 1993, at DSB orienterede Told- og Skattestyrelsen om momsfejlen den 26. januar 1993, og at DSB orienterede Statens Regnskabsdirektorat om fejlen den 16. februar 1993. Jeg kan oplyse, at momsfejlen er omtalt i Rigsrevisionens