

rer en virksomhed skal deles op i, ligesom virksomhedens omsætning skal fordeles mellem de enkelte sektorer.

Den delvise fradragsret for virksomheder kan derfor være forskellig alt afhængig af størrelsen af deres momspligtige og momsfrie omsætning og af, om de er sektoropdelt eller ej.

Reglerne om fradragsret for moms for privatbanernes indkøb af nyt materiel administreres ens over hele landet, altså efter en konkret vurdering af virksomhedens aktiviteter m.v. I praksis vil der dog forekomme mindre forskelle som følge af de mange faktorer, der skal tages højde for ved en sektorvis opgørelse af fradragsretten for jernbanevirksomheder.

Med hensyn til spørgsmålet om konsekvensen i momsudligningsreglerne har jeg bedt Indenrigsministeriet, der administrerer den kommunale momsudligning, om en udtalelse. Jeg vil vende tilbage til spørgsmålet, når udtalelsen foreligger.

Spm. nr. S 184

Til skatteministeren (11/10 96) af:

Brian Mikkelsen (KF):

»Mener ministeren, at Told- og Skatteregion Kalundborg har handlet korrekt i behandlingen af OHJ-banens indkøb af nyt materiel?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 183.

Svar (28/10 96)

Skatteministeren (Carsten Koch):

Der verserer i øjeblikket en klagesag i Told- og Skattestyrelsen, hvor styrelsen som 2. instans skal prøve Told- og Skatteregion Kalundborgs afgørelse vedrørende OHJ-banens indkøb af nyt materiel.

Som bekendt kan jeg ikke udtale mig om konkrete sager, der er under behandling i det administrative system. Jeg kan dog oplyse, at såfremt styrelsen fastholder regionens afgørelse, kan OHJ-banen indbringe den for Momsnævnet, som har kompetencen til at træffe den endelige administrative afgørelse.

I øvrigt henviser jeg til mit svar på spørgsmål S 183.

Spm. nr. S 241

Til erhvervsministeren (22/10 96) af:

Erling Oxdam (V):

»Hvilke kommentarer har ministeren til en rapport fra maj måned 1996 fra et uafhængigt revisionsfirma om skibsfinansieringsområdet i perioden 1986-95?«

Svar (29/10 96)

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Jeg skal indledningsvis henvise til de mange kommentarer, der har været fremsat i pressen, besvarelser af spørgsmål fra Folketingets Erhvervsudvalg og samråd om sagen i perioden efter den 22. maj 1996 til nu.

Revisionsrapporten fra Coopers & Lybrand blev offentliggjort i maj 1996 og indeholdt en alvorlig kritik af administrationen af skibsfinansieringsområdet i perioden 1986-1993. Den afgørende kritik blev rettet mod Industriministeriet. Endvidere påpegede rapporten, at der kunne være tale om, at internationale regler var overtrådt.

Ved offentliggørelsen af rapporten gjorde jeg det klart, at kritikken i rapporten var alvorlig, og at den væsentligste kritik var rettet mod Industriministeriet. Både på pressemødet den 22. maj og i samrådet i Erhvervsudvalget den 23. maj, redegjorde jeg for Coopers & Lybrand's (C&L) kritik, og jeg lagde særlig vægt på kritikken af administrationen.

Jeg fremhævede også, at rapporten ikke indeholdt entydige konklusioner om overtrædelse af de internationale regler. At der var uoverensstemmelser i vurderingerne mellem Erhvervsministeriet og revisionsrapporten, og at ministeriet derfor mente, at der var stærke argumenter for, at EU's støtteloft ikke er overskredet.

Revisionsrapporten blev efter offentliggørelsen sendt til EU-Kommissionen. Efterfølgende bad EU-Kommissionen den 18. juli 1996 regering om at redegøre nærmere for støtteelementet i datterselskabssagerne i henhold til proceduren i EF-traktatens artikel 93, stk. 2.