

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg kan oplyse, at benzinselskabet Uno-X ved et andragende af 24. august 1963 ansøgte om tilladelse til i forening med Danish Nitrogen Imports A/S at etablere et havneanlæg ved Lyngsodde til brug for et påtænkt tankanlæg for olieprodukter. Denne ansøgning blev afslået i december måned forrige år, medens nitrogenselskabets ansøgning om at måtte etablere en anløbsbro til brug ved ind- og udpumpning af flydende ammoniak til og fra lagertank på kysten bagved anløbsbroen blev imødekommet.

Når ministeriet for offentlige arbejder imødekom nitrogenselskabets ansøgning, skyldtes det bl.a., at det var af afgørende betydning for selskabet at kunne disponere frit over en anløbsbro til lastning af lægtere eller småskibe til overførsel af ammoniakken til Sjælland og Lolland-Falster, idet leveringssæsonen er ganske kort og afhængig af vejrliget, idet den flydende ammoniak skal bruges i landbruget på ganske bestemte tider. På grund af disse særlige forhold var det nødvendigt for nitrogenselskabet frit at kunne råde over en anløbsbro, og ministeriet imødekom derfor selskabets andragende.

For benzinselskabets vedkommende lå sagen derimod anderledes, idet der efter det for ministeriet foreliggende ikke forelå særlige grunde for en placering uden for de eksisterende havne. Samtidig med at benzinselskabet modtog ministeriets afslag, indleverede selskabets direktør i imidlertid en dispositionsplan for et tankanlæg af en sådan størrelse, at der efter selskabets mening ikke ville kunne skaffes plads til det inden for et eksisterende havneområde. Den nye dispositionsplan blev herefter behandlet i ministeriet, og herved blev det oplyst, at der ved den nærliggende Fredericia havn vil kunne indvindes et areal af den fornødne størrelse til selskabets formål.

Det er ministeriet for offentlige arbejders praksis at henvise virksomheder, der har behov for søtransport, til at etablere sig på de offentlige havne, hvor der findes de sædvanlige havnefaciliteter, og hvor der er sørget for til- og frakørselsmuligheder både ad jernbane og landevej. Fra denne praksis har der været gjort undtagelser for elektricitetsværker, olieraffinaderier, ce-

mentfabrikker o. lign., hvor der er tale om en egentlig fabrikationsvirksomhed, eller hvor andre forhold, som f.eks. for nitrogenselskabets vedkommende, særlig talte derfor.

For en sådan praksis kan anføres, at det må være i almenhedens interesse, at handelsvirksomheder samles på de offentlige havne, således at de samfundsskabte investeringer såvel i selve havnene som i transportnettet til og fra havnene med bane og ad veje udnyttes bedst muligt.

Da ministeriet efter det foreliggende anså, at det af Uno-X projekterede anlæg måtte kunne etableres på den i nærheden beliggende Fredericia havn, hvor der i forvejen findes flere benzinselskaber, og da andre forhold en de, jeg allerede har omtalt, ikke forelå oplyst, har ministeriet fastholdt det afslag, som allerede én gang er blevet meddelt benzinselskabet.

Efter dette afslag har jeg haft en samtale med benzinselskabets ledelse, og jeg har i lyset af nye oplysninger lovet at overveje sagen endnu en gang.

Holmberg: Ja, nu har vi hørt den højtærede ministers forklaring. Jeg vil ikke sige, at vi har været vidne til en række søforklaringer, men jeg mener faktisk ikke, at nogen af ministerens argumenter og forklaringer kan holde over for en nærmere vurdering af den foreliggende sag.

Jeg vil gerne slå fast, at det, Uno-X ønsker, er et havneanlæg, der skal bruges til anløb af store oceangående både, og de importerede varer skal så derefter i mindre tankbåde sejles til selskabets importanlæg på Sjælland og i Norge og Sverige. Skulle selskabet anvende de bestående havne hertil, skulle der betales vareafgift, såvel når de store både skal sejle ind i havnene, som når de små går ud. Hvem skal så betale disse afgifter? Det skal naturligvis i første række selskabet selv, men det bliver da givetvis forbrugerne, der i sidste ende kommer til at betale. For selskabets vedkommende ville anlæg i bestående havne være en investering, som under ingen omstændigheder kunne betale sig, idet en konkurrent som Shell — det drejer sig her om Fredericia havn — kan tage sine varer ind uden afgifter, medens Uno-X skal betale 4 kr. pr. t olie og 7 kr. pr. t benzin.