

[Trafikministeren]

For Fredericia Havns vedkommende er forholdene så specielle, at den generelle takstfastsættelse har måttet suppleres med en konkret fastsættelse af taksten for råolie.

Baggrunden herfor er, at en anvendelse af den generelle takst for olieprodukter ville give Fredericia Havn et fuldstændig urimeligt provenu, som der ikke findes noget sidestykke til i de offentlige danske havne.

Efter de stedfundne forhandlinger med Fredericia Havn og Sammenslutningen af Danske Havne, jf. mit svar på spørgsmål nr. S 770, besluttede ministeriet derfor, at der skulle tilstræbes et provenu af denne omsætning på 8 mio. kr.

Ved det her anlagte skøn er ministeriet bestemt ikke gået Fredericia Havns økonomi for nær. Et lavere skøn kunne meget vel have været forsvaret.

Havnens investering i forbindelse med overtagelsen i 1984 af Dansk Shells hidtidige private havneanlæg på Skanseodde var ca. 12 mio. kr. Havnen fik garanti for en årlig indtægt på 2,5 mio. kr. i en periode på 15 år. Det samlede garantibeløb blev fastsat til 37,5 mio. kr. Som følge af stigningen i råolieproduktionen havde Fredericia Havn imidlertid allerede ved udgangen af 1987 haft en vareafgiftsindtægt på ca. 52 mio. kr., og det forekom som nævnt helt uholdbart, at Fredericia Havn fortsat skulle indkassere mere end 20 mio. kr. om året på denne omsætning.

Efter det af havnen oplyste har den faktiske indtægt fra råolien i form af skibs- og vareafgifter i 1988 været 12,5 mio. kr.

Spm. nr. S 769

Til trafikministeren (13/4 89) af:

Poul Nielson (S):

»Betyder fastsættelsen af havneafgiften for råolie i Fredericia for 1989, at Trafikministeriet indestår for, at havnen opnår skibs- og vareafgiftsindtægter for råolieomsætningen på 8.320.000 kr., således at ministeriet, f.eks. i tilfælde af en mindre mængde råolie, gennemfører en kompenserende justering af taksten?«

Begrundelse

Det fremgår af Trafikministeriets skrivelse af 20. marts 1989 til Sammenslutningen af Danske Havne, at det netop er på grund af, at taksten

blev fastsat således, at havnens provenu ville blive på dette niveau i 1989, at en »yderligere forelæggelse for Landshavnerådet eller drøftelser med havnesammenslutningen og kommunalbestyrelsen ikke (var) nødvendig.«

Medmindre der er tale om en forvaltning, der grænser til det vilkårlige, skulle der være tale om en sådan sammenhæng som indeholdt i spørgsmålet.

Svar (20/4 89):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Trafikministeriet indestår ikke for, at havnen i 1989 opnår en skibs- og vareafgiftsindtægt fra råolien på 8.320.000 kr. Ligeledes har ministeriet ikke i forbindelse med fastsættelsen af de almindelige skibs- og vareafgifter i provinstrafikhavnene indestået for, at et tilsigtet provenu bliver opnået.

Jeg skal i øvrigt i denne forbindelse henlede opmærksomheden på, at for 1988, hvor det tilsigtede provenu var 8 mio. kr., jf. mit svar på spørgsmål nr. S 768, blev det faktiske provenu ifølge det af havnen oplyste 12,5 mio. kr.

Ministeriet har da heller ikke stillet krav om, at dette utilsigtede merprovenu på 4,5 mio. kr. tilbagebetales.

Spm. nr. S 770

Til trafikministeren (13/4 89) af:

Poul Nielson (S):

»I skrivelse af 20. marts 1989 (J.nr. C 10-5-70-87) fra Trafikministeriet til Sammenslutningen af Danske Havne er anført følgende om takstfastsættelsen for råolieudskibningen fra Fredericia Havn: »Idet taksten blev fastsat således, at havnens provenu inkl. skibsafgifter i overensstemmelse med principbeslutningen i brevet af 18. februar 1988 skulle blive ca. 8 mio. kr. med tillæg af 4 pct. svarende til den pr. 1. januar 1989 gennemførte generelle forhøjelse af skibs- og vareafgifterne i provinstrafikhavnene, var en yderligere forelæggelse for Landshavnerådet eller drøftelser med havnesammenslutningen og kommunalbestyrelsen ikke nødvendig.« Hvorledes harmonerer denne procedure med § 11 i lov om trafikhavne, således som denne i praksis har været administreret?«