

**[Finansministoren.]**

de var positivt indstillet over for at overtage opgaver også inden for det direkte skattesystems område.

Spørgsmål, der i øvrigt er rejst, egner sig vel mest til en udvalgsbehandling, men jeg har gerne villet gøre disse bemærkninger, fordi jeg tror, det tidspunkt nærmer sig, hvor vi ikke mindst igennem denne reform og denne rationaliseringsproces kommer nærmere til en effektiv ligning i almindelighed her i landet.

Jeg skal i øvrigt ikke gøre mange bemærkninger. Om de problemer, der er rejst vedrørende personalets trivsel og arbejdsklimaet, kan jeg sige, at jeg er rede til at drøfte disse spørgsmål under den kommende udvalgsbehandling, ligesom jeg naturligvis er rede til at drøfte spørgsmålet om kreditperioden. Den må ses i sammenhæng med momsens, og jeg skal ikke skjule, at udgangspunktet for det arbejde, der her er ved at blive afsluttet, var, at importørerne ikke fik den momskredit, som andre erhverv havde. Jeg kan huske, vi sad i folketingsudvalget i 1967 og var stærkt optaget af: hvordan kan vi sidestille importørerne med f.eks. den indenlandske producent med hensyn til kreditordninger? Det kunne vi ikke, og derfor fik vi to forskellige momssatser, en lavere moms på importen.

Jeg ser meget vel, at ét er, at man nu har fundet frem til et system, hvorved man kan magte kreditten, noget helt andet er, hvor lang den skal være. Men her må vi også se på, hvad der er praktisk i forbindelse med momsterminerne, for at skærpe kreditten i forhold til forslaget vil alt andet lige kun fordyre importen, og da størstedelen af vores import indgår i vores produktion, vil det altså have omkostningsmæssige virkninger og prismæssige følger, som vi ikke er interesseret i.

Med disse bemærkninger vil jeg gerne endnu en gang sige tak for den venlige behandling, lovforslaget har fået her ved den første førstebehandling, og erklære mig villig til under udvalgsbehandlingen at drøfte, hvad der måtte opstå af problemer.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om undersøgelse af benzinhandelens forhold [af Sigsgaard og Kjær Rasmussen].*

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XL) findes i tillæg A. sp. 3195, fremsættelsen i tidenden sp. 4256).

Forslaget sattes til forhandling.

**Handelsministeren (Knud Thomsen):** Indledningsvis vil jeg gerne sige, at jeg er helt opmærksom på, at landets forsyning med benzin er et stort og vigtigt spørgsmål. Der er her tale om en vare af stor betydning i forbruget og samtidig en vare, hvortil der knytter sig betydelige valutariske interesser. Det er derfor forståeligt, at den måde, hvorpå landet forsynes med benzin, fra tid til anden dukker op i den offentlige debat. Interessen for spørgsmålet stimuleres selvfølgelig også, fordi der er tale om et område, hvor forsyningen af det danske marked i det væsentlige foregår gennem datterselskaber af store internationale selskaber.

Det væsentlige og centrale problem i sagen må være, om de store benzinselskaber i Danmark udnytter deres monopolstilling til at tage urimeligt høje priser. Dette mener forslagsstillerne er tilfældet og hævder til støtte herfor, at der praktisk taget ingen pris konkurrence er mellem de store selskaber, samtidig med at nogle mindre selskaber holder lavere priser.

Der kan imidlertid også siges andet og mere om den sag. Hvis forslagsstillerne opfattelse skulle være rigtig, var det nærliggende at antage, at vi her i landet hævde højere priser på benzin end i andre vesteuropæiske lande, selvfølgelig når vi taler om prisen eksklusiv beskatning. Men det er ikke tilfældet. Fra monopoltilsynet har jeg skaffet mig materiale til belysning af prisniveauet for benzin i en række andre lande. Heraf fremgår det, at priserne i andre nord-

## [Handelsministeren.]

ske lande i hvert fald ikke er lavere end i Danmark. Også i andre vesteuropæiske lande svinger prisen omkring den danske pris. Der er imidlertid, som vi alle ved, forskelle i oktantal, som gør helt præcise sammenligninger vanskelige.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at monopoltilsynet gennem årene netop på dette prisområde særlig har holdt sig i kontakt med de andre nordiske lande for at sikre sig, at priserne her i landet ikke på baggrund af prisniveauet i andre nordiske lande kunne anses for at være urimelige. Dette materiale peger altså ikke i retning af, at de store selskaber prismæssigt udnytter de danske forbrugere.

Om den prismæssige betydning det har, om benzinpriserne i henhold til monopollovens bestemmelser er under monopoltilsynets kontrol og har været det i mange år, vil jeg gerne give nogle oplysninger i det følgende.

Af de internationalt integrerede olieselskaber, der arbejder på det danske marked, er tre selskaber, Esso, Shell og BP, optaget i monopoltilsynets offentlige register under hensyn til deres markedsandele. Disse selskabers markedsandele for benzin, som talen her er om, ligger for hvert af dem mellem 20 og 25 pct. og udgør for de tre selskaber tilsammen ca. 70 pct. I henhold til monopollovens § 24, hvorunder de er registreret, må disse virksomheder ikke forhøje deres priser uden monopoltilsynets forudgående godkendelse. Registreringen ifølge § 24 og dermed tilsynets indseende med priserne omfatter for alle tre selskaber ikke alene benzin, men også de øvrige olieprodukter. Som følge af disse registreringer har tilsynet i praksis indseende med hele prisdannelsen på disse områder, idet de konkurrerende ikke-registrerede virksomheder holder de samme eller lavere priser. De priser, der godkendes af monopoltilsynet, er både selskabernes priser ved levering i tankbil til forhandlerne og de vejledende forbrugerpriser ved salg fra pumpe fra forhandleren. For alle prisers vedkommende er tale om højeste priser. Tilsynets kontrol med disse priser har praktisk taget altid haft form af kalkulationsordninger, der giver adgang til prisreguleringer efter principper, der er fastlagt forud.

I marts 1969 tilbagekaldte monopoltilsynet

net en kalkulationsordning, der havde været gældende siden 1963. Tilbagekaldelsen skete på et tidspunkt, hvor selskaberne under et reklamefremstød midlertidigt havde nedsat benzinpriserne med 2 øre pr. liter. Konsekvensen blev derfor på det daværende tidspunkt, at selskaberne ikke uden tilsynets godkendelse kunne rette priserne op igen. Baggrunden for dette skridt var, at monopoltilsynet fandt det påkrævet at få ændret det noteringsgrundlag, der er udgangspunktet for prisansættelsen, og det er nu blevet tilfældet fra januar i år. Jeg skal ikke ved denne lejlighed give en dybdegående redegørelse for disse kalkulationsregler, men jeg tror, at både ordføreren for forslagsstillerne og andre vil vide, at der netop for nylig i Monopoltilsynets Meddelelser nr. 2 fra marts i år er kommet en meget dybtgående redegørelse om denne side af spørgsmålet. Fra tidligere år foreligger der offentliggørelser af samme art vedrørende disse forhold. Jeg kan bl. a. henvise til Monopoltilsynets Meddelelser nr. 9 fra juni 1962, der indeholder en omfattende redegørelse for handelen med olieprodukter i lighed med den svenske undersøgelse, som forslagsstillerne henviser til.

Jeg vil gerne fastslå én ting, som har givet anledning til mange misforståelser både i dette høje ting og i offentligheden, nemlig at det grundlæggende princip for monopoltilsynets prisfastsættelse er, at udgangspunktet for prisansættelsen ikke er kostprisen, altså ikke den pris, hvormed de udenlandske moderselskaber måtte levere til de danske datterselskaber, men er officielle pris- og fragtnoteringer. Det er meget omhyggeligt beskrevet i denne sidste meddelelse fra monopoltilsynet. Man benytter altså som udgangspunkt en fob-pris, der kommer det nærmeste ved en officiel notering, man kan komme i praksis. Det gør man ved, at man sammenvejer noteringerne i Den caraimiske Havbugt, som er et af de store udskibningscentre for netop benzin, med Rotterdammoteringen, idet Rotterdam i de senere år er blevet et andet centrum. Det er altså en ganske objektiv vurdering af det nærmeste, man kan komme en verdensmarkedspris, som monopoltilsynet selv fastsætter. Dertil lægges der fragttudgifter. Meget ofte befragter disse selskaber deres egne skibe; man kan derfor ikke regne med de

## [Handelsministeren.]

medgåede fragttudgifter, men monopoltilsynet vurderer selv fragtmarkedet og tager naturligvis hensyn til, at fragten må betales. Endvidere vurderer man søassurancen. Derefter kommer afgifterne til det offentlige, som selskaberne fornuftigvis også må lægge på prisen. Endelig kommer der et tillæg for svind, erfaringsmæssigt svind.

Hertil lægges der så et bruttotillæg til dækning af selskabernes omkostninger og avance. Med hensyn til reklameomkostningerne kan jeg i øvrigt oplyse, at monopoltilsynet ikke uden videre godkender disse indregnet i priserne med de beløb, der faktisk måtte være afholdt. Jeg kan yderligere oplyse, at dette bruttotillæg, hvoraf nettofortjenesten skal skaffes, har været uændret i ørebeløb pr. liter siden 1963, idet monopoltilsynet i den forløbne tid har afvist ønsker om forhøjelse. Ved godkendelsen i januar i år af den seneste kalkulationsordning, hvor man, som jeg allerede har sagt, ændrede noteringsgrundlaget, har tilsynet accepteret en mindre forhøjelse af bruttotillægget.

Det er altså en kendsgerning, at monopoltilsynet fører kontrol med benzinpriserne, og jeg kan derfor ikke acceptere den betragtning, at de store olieselskaber udnytter deres monopolstilling til at tage urimelige priser. Der er ingen af de foreliggende oplysninger, der indicerer det, og jeg har ingen grund til at betvivle, at monopoltilsynet opfylder sine forpligtelser som tilsynsmyndighed til at påse, at noget sådant ikke sker.

Også de store selskabers ejerforhold til flertallet af tankstationerne og de forpagtningskontrakter, der indgås med detailforhandlerne, er fra vid til anden dukket op i debatten. Må jeg herom anføre, at monopoltilsynet søger at sikre, at der ikke på denne måde stilles urimelige vilkår for benzinformandlernes erhvervsudøvelse. Dette kan gøres efter monopollovens §§ 11 og 12, ifølge hvilke monopoltilsynet kan gribe ind i tilfælde, hvor en undersøgelse viser, at konkurrencebegrænsninger medfører eller må antages at medføre urimelige priser eller forretningsbetingelser, urimelig indskrænkning i den frie erhvervsudøvelse eller urimelig ulighed i vilkårene for erhvervsudøvelsen. Citatet er fra loven og derfor knap så mundret, som man kunne ønske sig det. Tilsynet kan bringe sådanne forhold, hvis de konsta-

teres, til ophør ved forhandling med de pågældende virksomheder eller ved at give pålæg til disse. Tilsynet vil i medfør af disse bestemmelser altid kunne gribe ind over for benzinselskaberne med henblik på en beskyttelse af forhandlerne i forhold til selskaberne; dette gælder både kontraktbestemmelser som andre krav og vilkår fra selskabernes side.

Der er i de senere år dukket mindre benzinselskaber op, og jeg skal gerne bemærke, at jeg ganske deler den opfattelse, at de har øvet en gavnlig indsats ved at medvirke til at stimulere konkurrencen på priserne. Det er et sundt indslag på markedet, og det kan kun hilses med glæde. Men jeg tror, at man må være opmærksom på, at selv om en mindre del af det danske marked nu dækkes med benzin til lavere priser fra disse selskaber, der ligeledes køber benzinen til noget lavere priser, bl. a. fra uafhængige raffinaderier, så er det ikke givet, at det ville være muligt at forsyne hele det danske marked med benzin til tilsvarende priser. Jeg vil medgive enhver, der kan konkurrere på prisen, mine bedste ønsker om omsætningsfremgang.

Herudover møder man jævnlige spørgsmål om det rimelige i de store benzinselskabers investeringer i detaildistributionen, altså i serviceanlæg og tankstationer. Det er såre naturligt, fordi disse investeringer er særligt iøjnespringende. Man møder tankstationer fra de forskellige selskaber stundom side om side, og dette kan udmærket bevirke, at man reflekterer over, om der ikke er tale om investeringsspild, som kunne undgås. Heroverfor må jeg imidlertid sige, at jeg har ringe tro på, at der kan skabes et effektivt system med kontrol og styring af en rationel fordeling af disse service- og tankstationer. Jeg har svært ved at forestille mig, hvordan et særligt organ på en rimelig og hensigtsmæssig måde skulle kunne afgøre, hvor mange servicestationer og tankstationer der skal være, hvor de måtte være, og hvordan de skal fordeles mellem de forskellige selskaber.

Både af principielle og af de nævnte praktiske grunde mener jeg, at man ikke ved at dirigere disse investeringer kan nå et bedre resultat end det, der er betinget af konkurrencen.

Kritik er også rettet mod de store oliesel-

## [Handelsministeren.]

skabers skattemæssige forhold. En undersøgelse heraf ligger selvfølgelig uden for monopoltilsynets virksomhed og også uden for mit forretningsområde. Jeg skal imidlertid henvise til, at skattemyndighederne på foranledning af hr. Sigsgaards spørgsmål til mig her i tinget den 10. marts i år vil foretage en nærmere undersøgelse af dette skatte spørgsmål. Det fremgik af mit svar til hr. Sigsgaard ved den pågældende lejlighed.

Det er forståeligt og naturligt, at kritiske øjne må følge de store benzinselskabers forhold, men selv om man godtager dette, må man ikke glemme, at disse selskaber bidrager til den erhvervsmæssige og industrielle udvikling her i landet bl. a. ved anlæggene af de store raffinaderier, som en tidligere regering med fuld føje gjorde sig meget store anstrengelser for at få etableret, og som i valutamæssig henseende har haft stor betydning.

Det vil fremgå af mine udtalelser, håber jeg i det mindste, at jeg ikke mener, at der er behov for at iværksætte den foreslåede undersøgelse.

De forhold, der skulle omfattes heraf, er, hvad jeg også håber fremgår af det, jeg har sagt, i gode hænder i monopoltilsynet, og den anden fase er til undersøgelse hos skattemyndighederne.

Jeg kan derfor afslutningsvis ikke anbefale det høje ting at vedtage det fremsatte forslag til folketingsbeslutning.

**Bertel Pedersen:** Det foreliggende forslag til folketingsbeslutning om undersøgelse af benzinhandelens forhold vil naturligt have en vis interesse, da det kan være ganske nyttigt at få oplyst, hvordan denne branche rent konkurrencemæssigt fungerer i et samfund, der er meget stærkt afhængigt af den vare, denne branche formidler.

Det totale danske forbrug af olieprodukter var i 1968 14,5 mill. tons og i 1969 ca. 17 mill. tons, og en meget stor andel formidles af de tre største selskaber: Dansk Esso, Dansk Shell og BP Olie-Kompagniet. Disse tre selskaber dækkede i 1968 for benzins vedkommende 70 pct. og for motorgasoliens 50 pct. af landets forbrug. Da disse selskaber også forhandler brændselolier, havde de alene af fyringsolie 60 pct. og af let og svær fuelolie 50 pct. af det samlede forbrug.

Det er helt klart, som den ærede handelsminister bemærkede, at monopoltilsynet har et vist indseende med prisdannelsen på disse produkter, og monopoltilsynet har meddelt, som handelsministeren også sagde, at de ikke-registrerede virksomheder holdt de samme eller lavere priser.

Nu har jeg også læst monopoltilsynets redegørelse igennem, og jeg har selvfølgelig fundet de samme ting, som den ærede handelsminister nævnedes. Men jeg har også fundet nogle meddelelser om, at kontrollen med olieselskabernes priser praktisk taget altid har haft form af kalkulationsberegninger, som giver adgang til prisregulering efter forud fastlagte principper. Monopoltilsynet oplyser, at den normale fremgangsmåde er, at salgsprisen for en vare bliver kalkuleret på grundlag af den faktiske kostpris eller fremstillingsprisen, men for oliebranchens vedkommende er dette et meget usikkert grundlag. De tre omtalte store selskaber hører nemlig til internationale koncerner; som selv leverer råvarer eller færdige produkter til egne raffinaderier og har egne salgssteder, og transporten foregår i egne skibe. Herved bliver varepriser og fragter rent interne afregningspriser, der hverken behøver at være udtryk for kostpris eller markedspris, men kan være ansat helt vilkårligt eller ud fra valutariske eller skattemæssige hensyn, der er prisdannelsen uvedkommende. Da disse interessante oplysninger altså foreligger fra monopoltilsynet, vil det vel ikke være urimeligt, at man, som forslagsstillerne foreslår, nedsætter et sagkyndigt udvalg, der kan se på disse forhold, og derfor kan socialdemokratiet anbefale forslaget og vil støtte dets videre gang i folketinget.

**Jørgen Jensen:** Det er en kendsgerning, at benzinmarkedet herhjemme domineres af nogle få store selskaber. Det er allerede sagt her i eftermiddag, at de tre største tilsammen har ca. 70 pct. af markedet. De er hver for sig så store, at de er indregistrerede i monopoltilsynet og må følge monopollovens bestemmelser. Tilsynet har i henhold til den gældende, jeg synes selv ret strenge lov fuldt indseende med disse selskabers virksomhed bl. a. og ikke mindst i prismæssig henseende. Enhver prisforhøjelse skal godkendes. Kontrollen sker, som handelsmini-

[Jørgen Jensen.]

steren udførligt har omtalt det her, på basis af kalkulationsregler, hvis overholdelse der holdes meget nøje øje med.

Offentligheden går øjensynligt nok, hvilket man finder ud af ved at læse beretninger desangående, ud fra, at de store selskaber sely kan bestemme, hvad der skal være kostprisen for deres varer — altså importprisen eller den grundlæggende fremstillingspris, hvis det er dansk produceret benzin. Denne antagelse har handelsministeren i dag, synes jeg, meget grundigt dementeret.

Det er klart monopoltilsynet, der på et objektivt grundlag, nemlig i henhold til foreliggende internationale noteringer, fastsætter kostprisen. Det samme gælder om fragtomkostningerne m. v. Det forekommer mig, at monopoltilsynet har været temmelig påholdende, når det oven på importpris, fragt og forsikringer har fastholdt bruttotillægget til omkostninger og avance på samme ørebeløb fra 1963 og til i år. Først for nylig er der foretaget en lille forhøjelse heraf — sådan forstod jeg handelsministerens oplysninger — men hvor store stigninger i omkostninger er der dog ikke i de samme 7 år sket i samfundet som helhed.

Monopoltilsynet har også ret til at gribe ind over for urimelige forretningsbetingelser, hvis der skønnes at foreligge sådanne eksempelvis i kontraktforhold mellem selskaberne og deres forhandlere, tankstationer og mange flere. Også her mener jeg at monopoltilsynet er meget vågent.

Det er svært for mig at se, hvorfor forslagsstillerne har krævet en undersøgelse af specielt benzinhandelens forhold, når denne erhvervsgren hele tiden har været under kontrol og opsyn ganske som andre grene af erhvervslivet, hvor der ikke hersker fri konkurrence. Vi er vel alle sammen enige om, at et samfundsmæssigt tilsyn er berettiget og påkrævet, hvor konkurrencen ikke er eller kan være fri. Hvorfor så netop trække benzinselskaberne frem til en særlig undersøgelse og en særlig kontrol? Jeg indrømmer, at det kan være populært i visse øren. På den ene eller anden måde er vi jo alle benzinfbrugere, og hertil kommer, at de store selskaber og flere mindre med er datterselskaber af udenlandske selskaber. De vil altid af nogle være under særlig mistanke.

Men der føres altså, som skildret af han-

delsministeren og repeteret af mig, faktisk en skarp kontrol med dem af det statsorgan, vi har sat til at administrere priser og mange andre erhvervsforhold. Ligesom handelsministeren kan jeg kun se med sympati og velvilje på de mindre selskaber, der begiver sig ind på dette marked og ønsker at konkurrere med de store; men jeg tror ikke, at disse mindre eller små ville kunne slå de helt store ud, og jeg vil betvivle, at den lave pris, de nu kan holde, ville kunne blive den almindelige pris, hvis de opnåede en meget væsentlig del af markedet.

Så er der beskatningen af olieselskaberne. Jeg går som en selvfølge ud fra, at selskaberne overholder alle gældende skattelove og -bestemmelser. De skal naturligvis ikke have nogen som helst favør, og skattemyndighederne sørger vel helt selvfølgelig for, at de heller ikke får det. Også på dette område føres der løbende kontrol med benzinselskaberne. Desuden er det for nylig stillet i ud-sigt, at de centrale skattemyndigheder vil foretage en nærmere undersøgelse af disse skattespørgsmål.

Det forekommer mig herefter, at der ingen saglig begrundelse er for at vedtage det foreliggende forslag til folketingsbeslutning om undersøgelse af benzinhandelens forhold. Mit parti kan ikke give tilslutning hertil.

**Niels Andersen:** Det fremgår af de oplysninger, der foreligger, at 80 pct. af landets energiforbrug dækkes af benzin og olie, og derfor er hele det danske erhvervsliv naturligvis meget interesseret i, at disse priser er så fornuftige og så lave som muligt.

I anledning af, at vi skulle have denne debat her i dag, har jeg henvendt mig til et af de store selskaber, Dansk Esso, hvor jeg har fået nogle meget interessante oplysninger. Disse oplysninger går bl. a. ud på, at prisen for benzin er faldet. Fra 1960 til 1970 er der for Esso Ekstra sket den udvikling, at prisen til forhandlerne er gået ned fra 34 øre til 30,9 øre i dag, altså et fald på 3,1 øre, og for Esso Regular er der sket en tilsvarende nedsættelse af prisen fra 29 øre i 1960 til 25,2 øre i 1970. Med andre ord: i en periode, hvor detailpristallet er steget med over 75 pct. og arbejdslønnen med 240 pct., er prisen for motorbenzin faldet med 10-12 pct., og samtidig er kvaliteten forbedret væsentligt. Årsagen hertil er den særdeles aktive

[Niels Andersen.]

konkurrence, der har tvunget olieselskaberne til at sænke prisen, i nogen grad muliggjort af en betydelig forøgelse af produktiviteten og forbedring af effektiviteten.

At dette i høj grad er kommet især den danske forbruger til gode, fremgår af det forhold, at priserne uden afgifter og skatter ligger lavt i Danmark i forhold til andre lande. Danmark ligger i den laveste halvdel, ikke mindst når kvalitetsforskelle og transportafstand til råolieproduktionslandene tages i betragtning. Det samme billede får man i øvrigt for alle olieprodukter. Der er ikke tvivl om, at Danmark i kraft af den frie og aktive konkurrence og den frie import af olieprodukter nyder godt af nogle af de laveste energipriser i Europa, ikke mindst da når over 80 pct. af landets energiforbrug dækkes af olie.

For en vare som motorbenzin, der udbydes og efterspørges i nogenlunde ensartede kvaliteter, er der en naturlig tendens til ensartede priser på markedet, sådan som vi også kender det med cigaretter og andre mærkevarer. Den uhyre afgiftsbyrde på 225-250 pct. af varens nettopris gør det særlig bekosteligt at præstere prisreduktioner, der kan mærkes af forbrugerne. For tiden reflekteres den skarpe konkurrence selskaberne imellem dog i en betydelig prisdifferentiering på det danske marked.

Pris- og avanceforholdene omkring motorbenzin kontrolleres i øvrigt effektivt af monopoltilsynet, sådan som det er fremhævet af handelsministeren her i dag. Der er nylig godkendt en ny kalkulationsordning, der i højere grad afspejler pristendenser på det europæiske marked, og som har medført yderligere prisfald på benzin, til trods for at benzinforhandlernes bruttoavance samtidig godkendtes forhøjet til 10,2 øre pr. liter.

Selskabernes faktiske fortjeneste er et særdeles kompliceret forhold, dels fordi avancen på grund af den vertikale integration i branchen opbygges over grænserne i alle led fra produktion gennem skibstransport og raffinering til salgsleddet, dels fordi

alle fraktioner, der udvindes af olien, ifølge sagens natur må og skal afhændes og forskellen produkterne imellem derfor ikke kan opgøres objektivt. At der imidlertid er tale om særdeles moderate avancer, fremgår bl. a. af Standard Oil's årsregnskaber, der i 1969 for hele verden viser en indtægt på 10,7 pct. af egenkapitalen og 7,1 pct. af de samlede nettoaktiver. I 1968 var tallene 11,3 og 7,6 pct. Det europæiske markeds bidrag hertil ligger væsentligt under disse tal.

Der findes i dag i Danmark ca. 8.000 service- og benzinstationer, og det er for mange. Årsagerne hertil er flere. Dels er det et resultat af den almindelige liberale indstilling til erhvervslivet, hvorefter det overlades til den enkelte at etablere sig efter evne, dels har myndighederne forhindret en længe tiltrængt koncentration i større og mere effektive anlæg. Nu er denne udvikling dog i gang. Eksempelvis har Dansk Esso alene de sidste 3 år nedlagt 300 anlæg. For at dække nye veje og nye bysamfund må nye servicestationer naturligvis samtidig oprettes, men sidste år beløb nyoprettelserne sig kun til en snes stykker.

Denne udvikling bekræftes også af tendensen i selskabernes investeringer. I 1969 udgjorde investeringen i servicestationsanlæg således kun 28 pct. af i alt 70 mill. kr., og heraf medgik en tredjedel til modernisering af eksisterende anlæg. Resten gik til udbygning af produktions- og distributions-systemet.

Det hævdes, at når enkelte mindre selskaber kan sælge til en lavere pris end flertallet af branchen, er priserne for høje. Man overser således, at dette forhold er helt naturligt i et liberalt erhvervsliv. Næsten alle brancher har en vis prisdifferentiering derved, at enkelte dygtige og initiativrige forhandlere ser deres chance ved at oprette udsalg med lave priser, stor omsætning og lave omkostninger i omhyggeligt udvalgte markeder. Man kan ikke heraf slutte, at de, der lægger vægt på landsdækning til ensartede priser, udstrakt service osv., kan holde samme lave priser. Sådan har de store olieselskaber

[Niels Andersen.]

hidtil ment at tjene markedet bedst — og at der har været forbrugertilslutning til denne politik, fremgår af, at lavprisbenzinselskaberne i løbet af en halv snes år kun har opnået en markedsandel på ca. 12 pct.

Efter de oplysninger, der her foreligger, og ikke mindst efter det, der blev fremført af handelsministeren, mener jeg ikke, at vi fra venstres side ser os i stand til at efterkomme den opfordring, der ligger i forslaget om en undersøgelse af benzinselskabernes forhold.

**Dagmar Andreasen:** Benzinselskaberne har ofte været i offentlighedens søgelys, og nu har hr. Sigsgaard og hr. Kjær Rasmussen foreslået, at regeringen skal undersøge deres forhold. Jeg tror ikke, forholdene omkring benzinselskaberne afviger særlig meget fra de forhold, der gælder for andre datterselskaber af udenlandske koncerner. Men det kunne måske nok engang ved lejlighed være på sin plads at undersøge, om der er en rimelig ligestilling mellem dansk- og udenlandskejede firmaer, og få belyst hele problematikken ved, at så mange firmaer i disse år bliver solgt til udenlandske koncerner. Konsekvenserne har mig bekendt aldrig været gjort til genstand for debat her i folketinget, årsagerne heller ikke.

Hvis vi kunne få den problematik belyst, kunne det blandt andet tænkes, at forslagsstillerne og ligesindede fandt ud af, at kapitaldannelse og opsparing også kan indebære visse fordele. Det er i hvert fald min opfattelse, at mangel på risikovillig kapital er årsagen til, at mange danske firmaer i disse år må sælge til pengestærke koncerner, og dem har vi som bekendt ikke så særlig mange af her i Danmark.

Det er vistnok en kendsgerning, at der for en bilist ikke er påviselig forskel på kvaliteten af de forskellige mærker, og at indtil for nylig 80-90 pct. af benzinen blev solgt til ensartede priser, medens resten solgtes 5-10 øre billigere. I den sidste tid er der dukket lidt flere prisdifferencer op, men de er meget små. Indtil 12. februar var de godkendte, vejledende priser i hovedtræk for almindelig benzin 1 kr. 29 øre, for super 1 kr. 35 øre; men når man trækker afgifterne fra, kommer vi ned på 37,6 øre for almindelig benzin og 43 øre for super for selve benzinen til forbrugeren. Da afgifterne på benzin er så

store, og da de er ens for både billig og dyr benzin, vil 5 øre i nedslag i udsalgsprisen ikke virke særlig kraftigt over for forbrugerne, idet det kun er 3-4 pct. af udsalgsprisen, selv om det er en forskel på 11-12 pct. af benzinprisen før afgifterne. Det er nok derfor, at de, der sælger billigere, ikke har fået mere end 10-15 pct. af markedet.

For at fremme priskonkurrencen har det været foreslået fra motororganisationernes side, at man skulle omlægge benzinafgiften helt eller delvis til en værdiafgift; så ville et udslag på 5 øre i selve varens pris give et større udslag i salgsprisen inkl. afgift. Administrativt er det imidlertid langt besværligere, og vi har ikke engang nogen garanti for, at det i det lange løb vil give lavere benzinpriser. Men den debat bliver det vel nok for indviklet at komme ind på her.

Jeg har måske knap så stor tillid til monopoltilsynets muligheder, som flere af de tidligere talere og handelsministeren har, for selv om der er nogle udenlandske, offentlige noteringer, finder der jo ingen egentlig fri prisdannelse sted for benzin. Dertil er det vel nok for få, der ejer oliekilderne eller retten til at udnytte dem.

Ethvert datterselskab har mulighed for at overføre sit overskud til moderfirmaet, hvis det er mere hensigtsmæssigt, og der kan være mange forskellige motiver til at overføre beskatningen til et andet land end værtslandet: billigere skatter, behov for investeringer i olieboringer osv. Men man kommer ikke uden om, at det stiller danske selskaber ringere i konkurrencen, når de er tvunget til at betale skat i Danmark, hvormod deres konkurrenter ikke er det. Der findes en regel i skattelovene om, at udenlandskejede firmaer kan beskattes af en fikseret indkomst. Jeg er ikke klar over, hvorfor den ikke benyttes, for mig bekendt er der kun et enkelt af de store benzinselskaber, der har betalt lidt selskabsskat i Danmark i de senere år; de andre har slet ikke.

Benzinselskaberne kritiseres ofte for, at de investerer i for mange tankstationer med en for ringe udnyttelse. Her føler jeg mig lige så lidt som handelsministeren overbevist om, at det ville nytte, at vi greb ind over for disse investeringsmuligheder. Jeg føler mig for det første ikke overbevist om, at prisen faldt, selv om vi fik færre tankstationer, og forudsat at benzinselskaberne



[Dagmar Andreasen.]

ikke låner pengene til disse investeringer på det danske lånemarked, er det jo et spørgsmål, hvad vi overhovedet kunne få ud af at forbyde et så stort antal. Vi skal i hvert fald passe på, at vi ikke fastlåser den nuværende størrelsesfordeling imellem benzinselskaberne; det ville hindre de billige mærker i at brede sig og være til størst gavn for de selskaber, der sidder på 20-25 pct. af markedsandelen. Som det blev sagt af venstres ordfører, er der en reduktion af udsalgsstederne i gang, men det sker, fordi benzinselskaberne ser deres fordel i at nedlægge købmandens og smedens tank og få en stor servicestation i stedet.

Jeg tror nok, man nogle gange er tilbøjelig til at glemme den konkurrence, der føres på god service; men man kommer til at værdsætte den, når man i et østland, hvor benzinhandelen er nationaliseret, opdager, at der er uhyggelig langt mellem tankstationerne; og risikerer, når man når dem, at benzinen er udsolgt eller tankpasseren taget i byen. Noget sådant oplever vi i hvert fald aldrig herhjemme.

Der er én ting, som det kunne være meget interessant at få oplyst, hvis det overhovedet er muligt, og det er, hvor stor en del af benzinselskabernes overskud — her tænker jeg på selve concernernes og ikke de danske datterselskabers overskud — der bliver brugt til reinvestering. Det er ikke småpenge, der skal investeres i olieboringer, tankskibe, raffinaderier og distribution, og det er mit indtryk, at olieselskaberne på hele produktions- og transportsiden kører meget rationelt. Måske er ca. 40 øre pr. liter for selve benzinen til forbruger ikke nogen særlig høj pris. Jeg er ikke i tvivl om, at benzinfirmaerne tjener godt og måske oven i købet tykt på det, men måske er de fortjenester ikke gået forbrugerens næse forbi alle sammen; for man kan jo ikke rationalisere uden fortjeneste, og man har intet motiv til at gøre det, hvis man ikke får fortjeneste ved det. Vi kender ikke rigtig forholdet imellem den investerede kapital, risikoen og fortjenesten. Jeg synes, det kunne være interessant at kende den, selv om vi her i Danmark ikke ville være i stand til at gøre meget ved det, hvis vi fandt ud af, at fortjenesten måske var lidt rigelig høj. Vor hovedopgave må være at sørge for, at vi får en

rimelig skat af indtjeningen her i landet og gør, hvad vi kan for at fremme konkurrencen på prisen. Men svært er det, når alle ved, der fås billigere benzin, og alligevel mellem 80 og 90 pct. er parat til at betale en højere pris.

Til slut har jeg lyst til at være lidt drilsk. Der var så mange, der var forargede, da benzinselskaberne startede lotterierne. For mig var der én god ting ved benzinlotterierne: indtil de kom, havde man ustandseligt hørt, at det var frygteligt, at husmødre var så dumme, at de lod sig påvirke af sæbelotterier. Shells salgsstigning beviste, at alle mennesker er ens, og at mandfolk i den retning er lige så lette at lokke som kvinder.

**Poul Dam:** Jeg tror, fru Dagmar Andreasen har overset, at stigningen i benzinlotterierne fandt sted i en periode, hvor antallet af kvindelige bilførere er steget meget stærkt — uden at jeg på nogen måde vil benægte det rigtige i det, fru Dagmar Andreasen i øvrigt sagde om folks temmelig komiske spillelyst.

Denne debat er jo interessant som så mange debatter her i salen. Jeg har med stor glæde konstateret, at hr. Sigsgaards og hr. Kjær Rasmussens forslag synes at være overflødigt, da både handelsministeren, den konservative ordfører og venstres ordfører synes at vide alt om benzinhandelen. Alle problemer er klarlagt og se: alt er såre godt — i hvert fald hos Esso, forstod jeg på hr. Niels Andersen.

Det var måske en særlig glæde at høre hr. Niels Andersen. Hvis man kan en lille smule politisk historie og ved, hvad partiet venstre igennem hele sin snart 100-årige historie har ment om monopoler og monopollignende foreteelser, og husker, at et andet meget liberalt parti, som hr. Niels Andersen tidligere har repræsenteret her i tinget, havde en meget betydelig uvilje mod den slags ting, måtte man jo glæde sig over den omvendelse, der her var sket. Der kan altså ske noget nyt også fra den side — nå ja, den slags nyt har vi oplevet en del af i den senere tid.

Jeg synes, hr. Sigsgaard og hr. Kjær Rasmussen har gjort en fortjenstfuld gerning ved at fremsætte dette forslag, dels fordi vi har fået denne debat, dels fordi der kan være mening i at se noget nærmere på sagen



[Poul Dam.]

i et udvalg, så man kan blive helt klar over, hvorledes vandene egentlig skilles i dansk politik. Er det meningen, at man uden videre, fordi man her møder en international, storkapitalistisk organisation, lægger hænderne i skødet og siger: ja, det er da vist meget godt, og vi kan da i hvert fald glæde os over, at den monopolistiske udnyttelse af det danske marked ikke er helt så stærk som den monopolistiske udnyttelse af andre markeder — for det er jo det, sagen drejer sig om. Når benzinen er billigere i Danmark end i visse andre lande, er dette udtryk for en ganske lokal analyse af situationen: hvad kan markedet bære her? Sådant kender vi det på alle internationale kartellers områder. Man undersøger det enkelte marked, og det enkelte markeds situation er basis for, om prisen er lidt højere eller lidt lavere det enkelte sted.

Jeg er ikke i tvivl om, at vi kunne opnå en meget betydelig besparelse på dette område, hvis vi virkelig ville. Vi kunne få afsløret en hel del ting om den internationale kapital's placering i Danmark, om dens måde at virke på, hvis vi virkelig ville undersøge det. Vi ser, at man i Sverige har villet undersøge det. Egentlig er forskellene i Danmark og Sverige ikke så forfærdelig store. Hvad kan være årsagen til, at man i Sverige er gået i gang med at undersøge det, at man har liggende en betænkning om det, men i Danmark siger: det er ganske overflødig, det er helt unødvendigt, vi behøver det ikke? Ja, man kan antyde et eller andet om en større dansk end svensk afhængighed af udlandet. Det ved jeg såmænd ikke. Jeg tror, vi er lidt frygtsomme på dette område, at vi stikker hovedet i busken lidt for meget, nægter at se kendsgerningerne i øjnene.

Der var engang i 1920'erne og 1930'erne, hvor man i den nationaløkonomiske teori var vældig optaget af alle mulige former for monopoler og monopollignende forhold. Det synes man ikke at være mere, og det er trist, for det betyder, at det går ud over forbrugerne, går ud over samfundet som helhed, og det skulle ingen være interesseret i, ej heller de i gamle dage så liberale partier.

Jeg vil anbefale forslaget, og jeg håber, vi får lejlighed til at se på det i et udvalg.

**Hanne Reintoft:** Jeg skal ikke føje mange bemærkninger til, hvad der allerede er sagt. Vi kan absolut og fuldt støtte det foreliggende forslag, selvfølgelig med den tilføjelse, at den foreslåede kontrol med alle de store udenlandske monopulers forhold, deres profit og ikke mindst deres beskatning burde udvides og effektiviseres ganske betydeligt.

Som fremhævet er det rigtigt ikke alene for benzinhandelens vedkommende, men også for en række andre firmaer, at de udelukkende konkurrerer på serviceområdet; medens de i enighed plukker befolkningen ved priser, der burde og kunne være langt lavere. Det er i høj grad den siddende regerings ansvar. Et effektivt tilsyn, en mere effektiv og gennemført aktieselskabsbeskatning, kontrol med udenlandske selskabers overtagelse af danske virksomheder — det er alt sammen noget, man godt kunne bringe i orden, hvis man ville.

Medens lønmodtagerne beskattes særdeles hårdt af hver indtjent krone, ved man, at meget store summer unddrages beskatning. 30 pct. af byerhvervenes indtægter beskattes ikke, så det stemmer ikke på nogen måde, når det konservative folkepartis ordfører står her og bedyrer, at man kan regne med, at skattevæsenet sørger for, at der bliver beskattet, som der skal. Vi så for nylig i en avis, at en af de ledende erhvervsfolk inden for benzinhandelen selv udtalte, at selvfølgelig betalte man ikke den skat, man egentlig skulle, for hvorfor skulle benzinhandelen betale, når andre store firmaer ikke skulle? Man vil her give befolkningen en absolut falsk tryghed med hensyn til skattemyndighederne. Det er fuldstændig klart påvist af borgerlige økonomer, at 30 pct. af byerhvervenes indtægter aldrig kommer til beskatning. Der er faktisk ingen undskyldning for det, da effektiv ligning kunne gennemføres, og der kunne selvfølgelig også gennemføres ikke alene priskontrol, men også på ny et pris- og avancementstop. Monopoltilsynet er ingen garanti, og man har lige fra regeringens side under finanslovedebatten afvist et forslag om at udvide monopoltilsynets personale og arbejdsmuligheder.

Der har i de senere år her i tinget været rig lejlighed til at komme det overdrevne reklameapparat til livs og indføre faste reg-

[Hanne Reintoft.]

ler for reklamens form, udgifterne til den og disse udgifters overførsel på varepriserne. Det har man heller ikke villet. Nu kan jeg forstå på hr. Niels Andersen, at Standard Oil efterhånden er et slet foretagende, og hvis det overhovedet ikke giver nogen for tjeneste — det sidste i liberalismens hellige navn — synes jeg, man skulle forære det til medarbejderne. Det ville være nærliggende, det ville i hvert fald være mere moderne.

Benzinhandelen er et af de grovere eksempler på monopolernes tyranni og deres prissvind, og man kan dertil føje — jeg ved ikke, om handelsministeren er opmærksom på det — at de store udenlandske benzinselskaber for øjeblikket behandler deres personale, ikke mindst deres forpagtere af benzinstationer, særdeles slet. Der er mange mennesker, der kommer ud i meget store vanskeligheder ved den måde, personalepolitikken drives på for øjeblikket.

Som sagt kan vi anbefale forslaget, selv om jeg er bange for, at det bliver svært at finde de i forslaget fremsættelse nævnte uvildige og kyndige personer. Jeg synes, vi skal prøve at finde dem — men de fleste, der måske starter med at være uvildige, plejer at blive alvorligt forskrækkede, når de får fingrene i klemme mellem statsmagt og monopoler, og den forskrækkelse er desværre endnu aldrig, så vidt jeg kan se, kommet den udvidede folkelige kontrol med monopolerne til gode.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Sigs-gaard):** Der er, så vidt jeg kan se, ca. 15 af tingets 179 medlemmer til stede på dette tidspunkt. Jeg ved ikke, om det er udtryk for, at tinget ligesom erkender, at man, når det kommer til stykket, ikke rigtig har noget at skulle have sagt over for de monopoler, som vi her taler om, eller at man i hvert fald ikke rigtig vil have noget at skulle have sagt.

Jeg vil gerne takke for modtagelsen af forslaget. Jeg vil både takke dem, som kunne gå ind for det, og dem, som gik imod det, for de holdt nogle meget, meget interessante taler. Jeg har sjældent hørt store monopolars synspunkter advokeret så klart og tydeligt direkte fra folketingets talerstol, som da jeg hørte venstres og de konservati-

ves ordførere her i dag. Det var meget oplysende for mange, tror jeg.

Hr. Poul Dam sagde, at vandene skilles ved en sådan sag. Ja, det er rigtigt til en vis grad, selv om jeg lige skal knytte den bemærkning til, at under tidligere regeringer har man altså heller ikke gjort noget ved spørgsmålet her. Men sent er jo bedre end aldrig, og jeg synes, det var meget positivt, at så stor en del af folketingets medlemmer tilsyneladende står bag eller ville gå ind for forslaget her.

Handelsministeren sagde, at spørgsmålet er: udnytter de store selskaber deres monopolstilling til at tage for høje priser? Han mente, at hvis nu priserne i andre lande er lige så høje, som de er her, er den god nok, så er der ingen ko på isen. Det har hr. Poul Dam egentlig svaret på. De samme monopoler, som gør sig gældende her i Danmark, gør sig også gældende i Norge og Sverige. Derfor er priserne i Norge og Sverige selvfølgelig af omtrent samme højde som her. Det er der ikke noget underligt i. Det beviser ikke noget som helst. Men i Norge og Sverige, hvor man har samme priser som her, har myndighederne i modsætning til handelsministeren åbenbart ment, at selskaberne udnyttede deres monopolstilling, eller at alt måske ikke var helt, som det skulle være, for både i Norge og Sverige er man gået i gang med undersøgelser. De svenske undersøgelser er nævnt i forslaget — jeg har brugt nogle sætninger fra dem i min skriftlige fremsættelse. I Norge er der også en undersøgelse i gang, for nylig iværksat af den borgerlige regering, og dér har man samme vilkår for benzinhandelen som her i Danmark. Når den danske regering i modsætning til den norske og svenske ikke ønsker benzinhandelen nærmere undersøgt, kan man nemt få en mistanke om, at regeringen ser det som en opgave at beskytte disse selskabers monopolstilling.

Men lad os forlade Norge og Sverige for et øjeblik. Alene de danske forhold viser jo, at monopolstillingen udnyttedes. Hvordan skulle ellers de små selskaber kunne sælge benzin væsentligt billigere end de store selskaber — det er der ikke givet nogen fornuftig forklaring på — til trods for de store forskelle i beskatningen og andre forskelle på de store og de små selskaber, som jeg skal tage op ved en senere lejlighed?

[Sigsgaard.]

Ministeren og jeg har en modsat opfattelse af disse forhold. Dette understreger netop behovet for en uafhængig undersøgelse. Ministeren vil sikkert erkende, at der er megen uklarhed omkring disse spørgsmål. Der er også stor offentlig interesse omkring dem. Mange mennesker langt, langt uden for mit og andre partiers rækker mener, at der er noget om det, vi siger her. Hvorfor må det så ikke blive undersøgt? Hvis der ikke er noget at skjule, hvis alt er så godt og rigtigt, som ministeren siger, hvorfor så ikke imødekomme ønsket fra dette brede udsnit her i folketinget om en undersøgelse? Hvad er det, der ikke må komme frem?

Ministeren gjorde meget ud af at omtale monopoltilsynets store arbejde med at kontrollere benzinpriserne. Arbejdet er stort, men jeg er ikke enig i, at det er tilstrækkeligt. Dels har tilsynets direktør, hr. Banke, for et par år siden, da vi havde den første benzinkrig, udtalt, at tilsynets muligheder for en effektiv kontrol er alt for begrænsede, og det passer jo ikke så godt med, at handelsministeren og regeringspartiernes ordførere står og siger, at alt er i den skønneste orden, dels ved jeg fra dagspressen, at benzinhandlerforeningen gennem flere år har bedt om en undersøgelse af benzinhandelens forhold, men at tilsynet indtil for nylig på grund af manglende penge, mandskab osv. har måttet afvise at foretage en undersøgelse. Som sagt tror jeg heller ikke, at tilsynet er det rette organ til at gennemføre den omfattende undersøgelse, som jeg har foreslået, og som går langt ud over monopoltilsynets sædvanlige arbejdsrammer. Jeg tror, det skal være et lille, uafhængigt udvalg, der bør foretage undersøgelsen efter at have indhentet oplysning fra benzinhandlerforeningen, benzinselskaberne, motororganisationerne og forbrugerorganisationerne om, hvilke områder de ganske særlig ønsker undersøgt, så det virkelig bliver en bred og omfattende historie.

Fru Dagmar Andreasen, som havde en vis sympati for forslaget, men ikke rigtig måtte gå ind for det, undrede sig over, at selskabslovens § 12 — det er nemlig § 12 — ikke bliver brugt. Det gør jeg sandelig også, og jeg har taget det op her i folketinget tidligere. Der står nemlig i § 12, at skattemyndighederne skal sætte selskaberne i skat ef-

ter skønnede overskud, når de har forhold som dem, olieselskaberne har. De skal gøre det. Alligevel gør de det ikke, og alligevel har de praktisk taget aldrig gjort det. Det vil altså sige, at skattemyndighederne bryder loven, ligesom de bryder kontrollovens § 10, som jeg var inde på ved en tidligere lejlighed her i dag, og de gør det med skiftende regeringers — også denne regering — og skatterådenes godkendelse. Vi står i den situation, at man forlanger, at almindelige mennesker skal overholde de love, der gives her i landet, men regering, skattemyndigheder osv. overholder dem ikke.

Andre ordførere har talt om, at benzinpriserne i forhold til andre priser snarest er faldet i de senere år. Det er helt uvedkommende; det er køleskabspriserne også og en hel masse andre priser. Spørgsmålet er: er priserne for høje? Hvor meget udbyttes forbrugerne? Det har ikke noget at gøre med benzinpriserens udvikling gennem årene.

Jeg skal lige gentage nogle af de ting fra bemærkningerne til forslaget, som jeg ønsker undersøgt, og som understreger behovet for en undersøgelse. Jeg har sagt, at hvis benzinprisen kunne sættes ned med 5 øre — øvre i Vejle er der endda et selskab, der sætter den ned med 12 øre — ville forbrugerne spare 100 mill. kr. om året. Det er ikke småpenge. Lad os få det undersøgt. Investeringerne i nye servicestationer har efter min opfattelse været alt for store i de senere år. Øvre i Randers har man 58 servicestationer, og byrådet har for nylig givet tilladelse til endnu 2, så får man 60. Er der nogen som helst mening i det? Efter min mening er det simpelt hen det glade vanvid. Lad os få det undersøgt.

Den svenske undersøgelse viste, at de store selskabs tankanlæg udnyttes meget ringe, ikke engang halvt så godt som det kooperative OKs anlæg. Hvordan er det i Danmark? Man kan have en opfattelse af, at det er det samme i Danmark. Masser af benzinforhandlere kan ikke eller vanskeligt leve af at bestyre servicestationerne i dag. Lad os få det undersøgt. Det vil man desværre ikke rigtig.

Hvordan er de udenlandsk dominerede selskabs forhold til moderselskaberne? Vi ved meget lidt om det. Monopoltilsynet ved meget lidt om det. Lad os få det undersøgt.

[Sigsgaard.]

Og lad os så i øvrigt få aktieselskabsloven ændret, så vi kan få mere indsigt i det. Priserne på de ydelser, man kan få på servicestationerne, varierer kolossalt. Det har man tal for i Sverige, hvor prisen på samme slags batteri varierede fra 90 kr. til 190 kr. Hvordan er det i Danmark? Hvordan tages vi ved næsen her? Lad os få det undersøgt.

Hvad med reklameomkostningerne? Jeg fik forleden besked om, at en bestemt virksomhed, ganske vist uden for denne branche her, brugte 25 pct. af omsætningen på reklame. Hvordan er det i benzinbranchen? Lad os få det undersøgt. Hvordan er profitudviklingen, hvordan er beskatningen? Endelig burde det undersøges, hvilke særattaler de store udenlandske selskaber eventuelt kan have med offentlige myndigheder her i landet. Hvis der er sådanne særattaler, bliver det desværre nok svært at få det frem.

Lad mig til slut sige, at nu er der ikke meget at gøre. Regeringspartierne beskytter som sædvanlig de kapitalistiske selskaber imod forbrugernes interesser. Men det giver anledning til eftertanke, at selv om en meget stor del af tingets medlemmer ønsker en undersøgelse — bare en undersøgelse; der skal ikke træffes nogen beslutning — nægter man undersøgelsen, sådan forstod jeg ordførerne. Ministeren og regeringspartierne sagde smukke ord om de små selskaber, men sandheden er, at også myndighederne favoriserer de store selskaber på de smås bekostning. Også det skal jeg vende tilbage til; jeg skal dokumentere, hvad jeg her står og siger.

Ministerne og ordførerne kan slet ikke se nogen grund til at foretage en undersøgelse. Jeg kan trøste med, at de nok er de eneste, der ikke kan se det. Alle andre ved, at de store selskabers priser ligger højt over de smås. De ved, at selskaberne kun betaler meget lidt i skat; i mange år betaler mange af dem slet ingenting trods en omsætning på hundreder af millioner kroner. De ved, at selskaberne kan flytte deres overskud ud af landet ved at købe for dyrt fra moderselskaberne. De ved, at det koster os et valutatab på i hvert fald 100 mill. kr. om året, og de ved, at meget store millionbølber postes i helt overflødige servicestationer, medens langt mere nødvendige investeringer i skoler, sociale institutioner osv. må vente.

Og efter debatten i dag ved de også, hvem der her i folketinget forsvarede de forhold.

**Johan Philipsen:** Venstres ordfører, hr. Niels Andersen, er gået, og jeg skal ikke svare på hans vegne. Jeg skal oplyse, at jeg ikke optræder som advokat for de store monopoler, men jeg har vel i 15 år forsøgt på andres vegne at købe olie og deslige billigst muligt, og jeg er for tiden formand for et olieindkøbsselskab og et tanklager og har vist egentlig en relativt ordentlig baggrund for vurdering af prisniveauet for disse produkter her i landet og i de øvrige vesteuropæiske lande. I den anledning vil jeg gerne sige følgende:

Når man bruger udtrykket monopoler, er det med en vis begrænsning. Vi har de engelsk-amerikanske selskaber, vi har mulighed for at købe fra OK i Sverige, vi har mulighed for at købe fra det statsjede italienske selskab ENIT, vi har mulighed for at købe fra russerne og polakkerne. Det er rigtigt, når det er sagt af hr. Niels Andersen og fru Dagmar Andreasen, at prisniveauet på disse produkter her i landet sammenlignet med andre lande er lavere. Når hr. Poul Dam brugte udtrykket: de fastsætter de priser, som markedet kan bære, er det næppe rigtigt, for hvorfor skulle markedet ikke kunne bære lige så høje priser i Danmark som i de andre lande?

Opfordringen til handelsministeren er af en art, som ingen handelsminister i Danmark kan efterkomme. Jeg går da ud fra, at det stadig må være således, at danske myndigheder kun kan undersøge, hvad der foregår på dansk jord, og bestræbelserne for at frembringe det lavest mulige prisniveau — det er der enighed om — må altså gå på at understøtte den konkurrence, der foregår i verden.

Må jeg så i øvrigt om kritikken af olie-selskaberne sige, at efter min opfattelse er det således, at for ca. 10 år tilbage havde selskaberne relativt let ved at finansiere eftersøgningen efter olie overalt i verden af de årlige overskud. Det har de ikke haft nær så let ved i de senere år. Når man mener, at prisniveauet for olie er så exceptionelt højt, må jeg bede om, at man vil lægge mærke til, at udviklingen for den anden alternative energikilde, kullene — i mange år var det jo kul og olie, der fulgtes

[Johan Philipsen.]

ad — har været den, at kulpriserne og specielt kokspriserne nu ligger væsentligt højere end oliepriserne. Jeg kan derfor ikke med min bedste vilje se, at der er baggrund for denne voldsomme anstrengelse.

**Handelsministeren (Knud Thomsen):** Jeg kan ganske give tilslutning til det, hr. Johan Philipsen just omtalte, nemlig at vi ikke kan undersøge forhold, der ligger uden for Danmark. Jeg må oven i købet erindre om, at andre landes interesse for f. eks. at skaffe oplysninger om danske erhvervsforhold, bl. a. inden for søfartserhvervet, medførte, at vi for nogle år siden indførte en lov, i kraft af hvilken jeg kan forbyde i dette tilfælde rederne at give de af andre landes myndigheder ønskede oplysninger. Dette kun for at illustrere, hvordan forholdene ligger.

Jeg skal til hr. Sigsgaard kun komme med to bemærkninger. Man kan ikke alene sammenligne de danske priser med priserne i Norge og Sverige og sige, at priserne ikke er højere dér. Jeg nævnte også andre europæiske lande, der dels har nogen egenproduktion, dels har indslag af uafhængige olieleverandører. Her kan det være vanskeligt at sammenligne bl. a. på grund af oktantallet.

Hr. Sigsgaard stillede sig uforstående over for, hvordan de mindre olieselskaber faktisk kunne sælge billigere. Svaret derpå er ganske simpelt, hvis man i øvrigt har nogen som helst forstand på varer, produktion og deres bevægelse: der er noget, der hedder overskudsperioder, og der er noget, der hedder underskudsperioder. Når der er overskudsperioder inden for benzinproduktionen, sælges der noget billigere, det er et ganske almindeligt fænomen, og det er hovedsagelig, meget ofte i alt fald, partier, der kan opkøbes af de mindre olieselskaber, hvilket sætter dem i stand til at sælge billigere.

Dernæst har jeg lyst til at spørge både hr. Sigsgaard og andre, der anbefaler den undersøgelse, der er foreslået, om man har gjort sig bekendt med undersøgelsen af 1962. Man fremholder, at man i Sverige har lavet en undersøgelse, og at man i Norge er i færd med det. Ja men vi har altså gjort det for 8 år siden her i landet. Er man bekendt med den undersøgelse eller ej? Den gennemgår benzinhandelens forhold og en række af de andre forhold, der her er tale om, ganske

nøje. Så kan man sige, at den er forældet. Jeg foretrækker at sige, at vi har været 8 år forud for de andre lande. Når jeg gerne vil fremhæve dette, er det, fordi de herrer anbefalere af en videregående undersøgelse ved at foreslå et undersøgelsesudvalg af uvildige og kyndige personer nedbryder respekten for det organ, monopoltilsynet, der er nedsat i enighed af dette folketing i sin tid, og som er gjort uafhængigt. Monopoltilsynets og monopolrådets afgørelser kan ankes til monopolankenævnet og til domstolene. Man har udtrykkelig ønsket at give monopoltilsynet denne af lovgivningsmagten helt uafhængige stilling i sin administration. Nu vil man nedsætte et sagkyndigt uvildigt udvalg, som skal overundersøge monopoltilsynet; vil man dermed sige, at monopoltilsynet ikke er uvildigt og ikke er sagkyndigt? De herrer, som vil have et sådant udvalg, må være klar over, at det er det, de siger, og at de medvirker til at nedbryde respekten for dette organ. Jeg tror slet ikke, det er de herrers mening, men det bliver tilfældet. Det skal man også tænke på.

Må jeg endelig for at komme til et andet emne, som skal berøres ganske kort, sige, at jeg desværre ikke tror, fru Dagmar Andreasen havde ret i sin tanke om reklamelotterierne. Jeg tror, det er gået mange dengang, som det gik mig, nemlig at da de første reklamelotterier var startet, kunne jeg ikke længere for min kone få lov til at købe benzin dér, hvor jeg plejede; da blev jeg kommanderet hen til de steder, hvor der var lotteri.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Sigsgaard):** Nu siger ministeren, at han sandelig nævnte andre lande end Norge og Sverige, da han drog sammenligninger mellem benzinpriserne forskellige steder. Jeg mener ved nærmere eftertanke nok, jeg hørte ministeren sige: bl. a. Norge og Sverige, eller noget i den retning. Men der blev ikke nævnt navne på andre lande, og jeg mener da ikke, der findes lande i Vesteuropa, hvor ikke nogle af de store selskaber: Esso, BP, Shell osv., er dominerende, det tror jeg gælder alle vesteuropæiske lande. Argumentet gælder altså stadig væk ikke. Der er ikke noget underligt i, at benzinpriseniveauet i disse europæiske lande ligger på samme højde som her i Danmark. Det viser ikke noget

[Sigsgaard.]

som helst om, at vores prisniveau er i orden. Det viser bare, at vi er i samme situation som en hel række andre lande. Det fælles træk, der gælder de fleste europæiske lande, er jo netop, at uanset hvor man kommer, ligner byerne hinanden, for de er domineret af skilte for en hel masse store internationale koncerner: BP, Esso, Shell osv. og en hel masse andre.

Så ville ministeren belære mig om, at forklaringen på, at visse selskaber kunne køre med lavere priser, var, at i perioder var der et stort udbud af olie, og så kunne disse småselskaber købe ind og få olien til billigere pris. Det kan der selvfølgelig være lidt om. Men når vi nu tænker på, at et selskab som OK i Sverige har en markedsandel på 18 eller 20 pct. — det er væsentlig mere, end f. eks. BP har herhjemme — så gælder argumentet ikke rigtig længere. OK er også ved at få en vis markedsandel herhjemme, Uno-X har en ikke helt ringe markedsandel herhjemme; de kan ikke alene køre på sådan nogle tilfældige indkøb indimellem. Så vidt jeg ved, er forskellen i markedsandel, hvad benzinhandelen angår, mellem f. eks. BP og Uno-X ikke så forfærdelig stor, så den argumentation gælder ikke så meget mere, og det kan ikke være den eneste argumentation, man fører frem. Deroverfor står nemlig — og det er det, jeg gerne vil have lejlighed til at vende tilbage til — at på en række punkter favoriseres de store selskaber; de har bedre vilkår end de små. Endelig skulle man også tro, at de store selskaber kunne tilrettelægge deres virksomhed mere rationelt end de små; vi hører så meget om på alle mulige andre områder, at bare firmaerne er store nok, bliver det så vældig rationelt alt sammen.

Ministeren nævnte undersøgelsen af 1962. Der er det ved den undersøgelse, at den ikke på langt nær omfatter alle de forhold, jeg har nævnt i mit forslag. Men lad os da få den på bordet, og lad os sætte os ind i den. Nu kommer jeg ikke i udvalget — jo, der er vist noget med, at jeg får lov til at kigge

ind, når det er et forslag, jeg selv har fremsat. Lad os se på den undersøgelse; men jeg understreger allerede nu, at der er en række forhold, der ikke omfattes af den, så man kan ikke feje vort forslag af bordet bare ved at henvise til en undersøgelse af 1962.

Så siger ministeren endelig, at vi — jeg tror, det var hr. Poul Dam og mig — nedbryder respekten for monopoltilsynet, når vi siger, at det skal være et andet organ end monopoltilsynet, der skal gennemføre undersøgelsen. Jeg sagde udtrykkelig heroppefra før, at den undersøgelse, som VS her har stillet forslag om, omfatter en række forhold, som ikke hører under monopoltilsynets traditionelle arbejdsområde, og i øvrigt er jeg opmærksom på gennem meddelelser i dagspressen, at monopoltilsynet har måttet afvise undersøgelser af lignende art som den, jeg her har foreslået, på grund af pengemangel, så hvem det er, der nedbryder respekten for monopoltilsynet eller ødelægger dets arbejdsmuligheder, kan der være flere meninger om. I marts måned foreslog jeg her, at monopoltilsynet skulle have en ekstrabevilling på 1 mill. kr., fordi det klart af finanslovens bemærkninger fremgik, at tilsynet ikke kunne opfylde sine forpligtelser i henhold til loven ordentligt. Hvem stemte imod den million ekstra til monopoltilsynet? Det gjorde regeringspartierne. Så lad os ikke snakke mere om, hvad hvem har tilovers for monopoltilsynet.

**Dagmar Andreasen:** For en gangs skyld er handelsministeren og jeg helt uenige. Nu skal man altid være varsom med at dømme ud fra sit eget område, det er vi jo udsat for begge to; men jeg har i hvert fald spurgt på en tankstation, og dér sagde man, at mændene dumpede i fuldt så godt som kvinderne, og i min bekendtskabskreds var der i hvert fald heller ikke noget i vejen med spillelysten blandt mænd.

**Formanden:** Uden at blande mig i denne debat må jeg sige, at de ikke-nærværende jo ikke kan forsvare sig.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Forslagets overgang til anden (sidste) behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring af vandløbsloven [af Vivike m. fl.].*

Valgt blev: *Birgdorf, Knud Bro, Juul-Madsen, Niels Ravn, Kristen Østergaard, Jens Chr. Christensen, Arne Christiansen, Amtoft, Jens Peter Jensen (Agerskov), Nordqvist, Chr. Thomsen, Kaj Andresen, Kampmann, K. Ael Nielsen, Buchart Petersen, Teichert og Vivike.*

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlem af folketinget Poul Dam har meddelt mig, at han ønsker til handelsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren enten fremsætte lovforslag, hvorefter handelen med statens præmieobligationer forbeholdes de offentlige kasser, bankerne og sparekasserne, eller sammen med justitsministeren og finansministeren overveje andre foranstaltninger, der kan forhindre privates alt for indbringende udnyttelse af interessen for statens præmieobligationer?“

Medlem af folketinget Dagmar Andreasen har meddelt mig, at hun ønsker til indenrigsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Hvornår agter ministeren at fremsætte forslag til nye regler for deklaration af vitaminer i levnedsmidler?“

Medlem af folketinget Skovmand har meddelt mig, at han ønsker til handelsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren overveje en indskriden over for olieselskabernes misbrug af tinglysningsloven?“

Spørgsmålene vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 23. april, kl. 11 med følgende dagsorden:

1) *Redegørelse af ministeren for Grønland.*

2) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov om udøvelse af lægegering.

3) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om offentlig forebyggende børnetandpleje [af Karl Max Rasmussen m. fl.].

4) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til toldlov.

5) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til folketingsbeslutning om undersøgelse af benzinhandelens forhold [af Sigsgaard og Kjær Rasmussen].

Mødet hævet kl. 15.57.