

[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 caraibiske 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