

[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 selvfølgeligt for, at de heller ikke får det. Også på dette område føres der løbende kontrol med benzinselskaberne. Desuden er det for nylig stillet i udsigt, 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