

[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 udviklet 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, hvorefter 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