

anskaffet, og ej heller nogen pligt til at yde godtgørelse for tab af kundekreds, siger det sig selv, at forpagterne/lejerne er i en særdeles svag position i forhold til leverandørselskabet.

Endelig for det tredje styres distributionen gennem de forhandlerejede benzinsalgssteder på den måde, at leverandørselskaberne i vid udstrækning i kraft af investeringer i driftsmateriel m.v. betinger sig meget langvarige bindinger af forhandlerne, hvis kontraktforhold typisk i en lang årrække er uopsigeligt fra forhandlerens side. Derimod kan leverandørselskabet i reglen sige op med forholdsvis kort varsel.

Det må understreges, at benzinforhandlerne i praksis har meget ringe mulighed for at undgå de nævnte bindinger, idet de fleste selskaber sælger produkterne til forhandlerne til sådanne priser, at forhandleravancen ikke kan finansiere det nødvendige udstyr. De enkelte forhandlere har således valget mellem at se deres benzinstation undergå en gradvis forældelse i sammenligning med konkurrenternes stationer – ofte med lukning af den forældede station som uundgåelig følge – eller at tage imod leverandørselskabets tilbud om modernisering med deraf følgende øget afhængighed.

3. Leverandørselskaberne styrer også på andre måder markedsudviklingen. Der er således næppe tvivl om, at den foran omtalte udvikling, hvorefter et stigende antal af benzinsalgsstederne er selskabsejede, hænger sammen med, at leverandørselskaberne på forskellig vis har begunstiget deres egne benzinsalgssteder, der således har kunnet udkonkurrere de forhandlerdrevne salgssteder.

Dette er dels sket på den måde, at de selskabsejede salgssteder enten er blevet moderniseret væsentlig tidligere end konkurrerende forhandlerdrevne eller ligefrem er blevet udstyret med materiel, som de selvstændige forhandlere ikke har kunnet opnå, f.eks. købekortautomatik, ligesom visse rabatorninger kun kan benyttes på særlig udvalgte salgssteder, typisk selskabsejede.

Og dels er udviklingen sket i kraft af de enorme økonomiske ressourcer, der er kendetegnende for i hvert fald de udenlandsk ejede leverandørselskaber. Disse har kunnet lade deres egne benzinsalgssteder deltage i en række »priskrige«, som har medført økonomisk svækkelse eller undergang for en række selvstændige benzinforhandlere, der i en række tilfælde helt eller delvis selv har måttet bære de i praksis påtvungne deltagelse i benzin-krigen.

En selvstændig benzinforhandler, der kommer ud for, at nærliggende selskabsejede benzinstationer iværksætter kraftige prisnedsættelser, har såle-

des i mange tilfælde haft valget mellem at følge prisnedsættelsen og sælge med tab eller at fastholde priserne og således miste salget, i begge tilfælde med økonomisk ruin til følge.

Endelig må nævnes, at leverandørselskabernes styring af detailledet i praksis har hindret også den fri konkurrence i leverandørledet, idet det stort set har været umuligt for nye leverandørselskaber at etablere sig.

De i dag gældende planlægningsmæssige regler i samfundet hindrer i det store og hele, at der oprettes nye benzinsalgssteder. En forudsætning for fri konkurrence i leverandørledet på basis af etablering af nye leverandørselskaber er således, at nye selskaber har mulighed for at overtage leverancerne til bestående benzinsalgssteder. Dette er imidlertid særdeles vanskeligt eller umuligt, idet benzinsalgsstederne som nævnt enten drives eller ejes af de eksisterende leverandørselskaber eller er bundet til disse i form af uopsigelige kontrakter.

4. De foran omtalte forhold har ikke undgået monopolmyndighedernes opmærksomhed.

Monopoltilsynet tog i 1973 initiativ til forhandlinger med henblik på en lempelse af vilkårene for branchens »detailhandlere«.

Der førtes i de følgende år forhandlinger mellem Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark på den ene side og de store udenlandsk ejede leverandørselskaber på den anden side. Forhandlingerne resulterede imidlertid ikke i et for monopoltilsynet tilfredsstillende resultat, og efter vedtagelse på monopolrådets møde i oktober 1979 meddelte monopoltilsynet de pågældende leverandørselskaber et pålæg af 25. oktober 1979. Dette pålæg er gengivet som bilag 2.

Det fremgår af dette pålæg bl.a., at varebindinger højst måtte omfatte motorbrændstoffer og smørelser, samt at der ikke i låne- og forhandlerkontrakter måtte forekomme bestemmelser om uopsigelighed for forhandlere.

Pålægget blev af leverandørselskaberne indbragt for monopolankenævnet, der afsagde kendelse den 18. november 1981. Kendelsen er gengivet i Monopoltilsynets Meddelelser 1981 s. 558–77.

Det fremgår af kendelsen i den nævnte sag, hvor benzinforhandlerne ikke var repræsenteret, at monopoltilsynets pålæg af 25. oktober 1979 ophævedes, idet sagen blev hjemvist til fornyet forhandling mellem parterne.

Det fremgår endvidere af kendelsen, at monopolankenævnet godkendte uopsigelige kontrakter, dog således at uopsigelighedsperioden maksimalt kan andrage 10 år (ad gangen), og således at uopsigelighedsperioden skal fastsættes i forhold til