

## Nr 30.

*Första kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande i anledning av väckta motioner dels om utjämning av de avståndsbedingade prisvariationerna beträffande bensin och andra flytande motorbränslen, dels om åvägbringande av ett enhetligt pris inom hela landet för flytande drivmedel till motorfordon, dels om åvägbringande av samma utförsäljningspris på bensin inom hela landet, dels ock om utjämning av priserna å flytande motorbränsle.*

I en inom första kammaren väckt, till dess allmänna beredningsutskott hänvisad motion, nr 124, ha herrar *Grym* och *Nyström* hemställt om en utredning om huruvida och på vad sätt en utjämning av de avståndsbedingade prisvariationerna beträffande bensin och andra flytande motorbränslen bör åstadkommas.

I en likaledes inom första kammaren väckt och till utskottet hänvisad motion, nr 278, har herr *Andersson*, *Jones Erik*, *m. fl.* hemställt om skyndsamt utredning av frågan om ett enhetligt pris inom hela landet för flytande drivmedel till motorfordon.

Vidare ha herrar *Lundgren* och *Bergh* i en inom kammaren väckt och till utskottet hänvisad motion, nr 279, hemställt om utredning rörande en sådan differentiering av bensinskatten att utförsäljningspriset på bensin kan sättas lika inom skilda delar av landet.

Slutligen har herr *Pålsson* i en inom kammaren väckt och till utskottet hänvisad motion, nr 350, hemställt om skyndsamt förnyad utredning angående utjämning av priserna å flytande motorbränsle i angivet syfte.

Det i motionerna berörda spörsmålet har tidigare varit föremål för riksdagens övervägande. Vid 1946 års riksdag hemställdes sålunda i två inom andra kammaren väckta motioner, nr 17 och 301, om skyndsamt utredning angående frågan om ett enhetligt pris inom hela landet å flytande drivmedel till motorfordon. En med motion II: 301 likalydande motion, nr 184, väcktes inom första kammaren. Därjämte hemställdes i två lika lydande motioner, I: 28 och II: 38, om utredning huruvida och i så fall på vilket sätt en utjämning de olika landsdelarna emellan av de avståndsbedingade prisvariationerna i fråga om flytande motorbränslen kunde åstadkommas. Sedan första kammaren bifallit motionerna I: 28 och I: 184, hemställde andra kammarens tredje tillfälliga utskott, att andra kammaren, med *Bihang till riksdagens protokoll 1950. 12 saml. Nr 30.*

## 2 Första kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande nr 30.

trädande av första kammarens beslut, måtte för sin del besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla om utredning, huruvida och på vad sätt en regional utjämning av priserna på flytande motorbränslen lämpligen kunde åstadkommas. Andra kammaren biföll utskottets hemställan.

Sedan riksdagen i skrivelse nr 472 till Kungl. Maj:t anhållit om utredning huruvida och på vad sätt en regional utjämning av priserna på flytande motorbränslen lämpligen kunde åstadkommas, uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 19 juli 1946 åt oljeutredningen 1945 att utreda nämnda spörsmål. I sitt den 18 februari 1947 avgivna betänkande angående handeln med olja, (SOU 1947: 14) har oljeutredningen anfört bl. a.:

Frågan om enhetliga priser på bensin, motorfotogen och motorbrännolja ingår som ett moment i det större ekonomiska sammanhang, som tar sig uttryck i olika levnadskostnader på olika orter. Prisutjämning på en enkata vara innebär ej nödvändigtvis, att man åstadkommer större rättvisa genom utjämningen. Detsamma gäller flytande bränslen. Dessa importeras till de stora hamnarna och alltså till orter, tillhörande de högre och högsta dyrorterna. En prisutjämning på motorbränslen skulle då medföra, att man finge ett förhöjt pris på dem i de i allmänhet dyrare orterna och ett sänkt pris i de i regel billigare orterna. Om man vidtager sådana åtgärder endast i fråga om dessa bränslen åstadkommer man beträffande levnadskostnaderna i stort sett icke en utjämning utan en skärpning orterna emellan.

Ses frågan om prisutjämning i ett större sammanhang, är det riktigare att angripa problemet med utgångspunkt från varor, som äro av större vikt för levnadskostnaderna än vad motorbränslen kunna anses vara. Det är ett allmänt intresse, att kostnaderna för transporter i Norrland hållas nere. Genom de stora avstånden har befolkningen i sådana trakter en börda, som är avsevärt större än den befolkningen i de mera tätbebyggda delarna av landet har att bära. Detta är emellertid ett norrlandsproblem, som bör behandlas i sitt särskilda sammanhang. En utjämning av priserna kan motiveras ur sociala och näringspolitiska synpunkter, men det tillkommer ej utredningen att ur dessa synpunkter bedöma, huruvida den ifrågasatta utjämningen bör komma till stånd.

I fråga om de tekniska möjligheterna att genomföra en prisutjämning och åtgärdens lämplighet ur denna synpunkt anför oljeutredningen, att om den nuvarande organisationen av oljehandeln bibehålles, torde införandet av enhetliga priser förutsätta antingen en clearing i statlig eller enskild regi eller statssubvention. Med hänsyn till den administrativa apparat, som då skulle erfordras, anser sig utredningen böra avstyrka, att åtgärden företages. Om handeln koncentreras till ett företag, exempelvis ett monopolföretag, som kan utjämna de totala fraktkostnaderna på försäljningen över hela landet, anser sig utredningen kunna tillstyrka en utjämning.

Utskottet har upptagit motionerna till gemensam behandling och har tagit del av yttranden från priskontrollnämnden, bränslekommissionen (BK), Sveriges oljekonsumenters riksförbund samt ett antal oljebolag över inom andra kammaren väckta likalydande motioner.

Vidare har utskottet tagit del av innehållet i en från länsstyrelsen i Jämt-

lands län till Kungl. Maj:t den 29 december 1949 ingiven framställning om en skyndsam förnyad utredning angående utjämning av priserna å flytande motorbränsle.

Priskontrollnämnden tillstyrker utredning såvitt den avser en partiell utjämning av ifrågavarande priser. Riksförbundet förordar utredning. BK och oljebolagen avstyrka motionerna.

Priskontrollnämnden åberopar som yttrande sitt utlåtande den 9 februari 1950 till Kungl. Maj:t över en framställning från länsstyrelsen i Jämtlands län om utredning angående utjämning helt eller delvis av priserna på bensin, motorfotogen och motorbrännolja.

Nämnden har i nämnda utlåtande anfört bl. a.:

Från och med den 1 mars 1947 är landet i och för handeln med bensin, fotogen och motorbrännolja uppdelat på zonerna 0—4 samt de s. k. frankoplatserna 4—6 mot tidigare zonerna 0—5 och frankoplatserna 5—7. Vid distribution av flytande bränslen till orter belägna utanför frankoplatserna lades den verkliga fraktkostnaden mellan frankoplatserna och förbrukningsorten till priset å frankoplatserna.

En fullständig utjämning av priserna å flytande bränsle skulle resultera i en höjning av priserna per liter i 0-zon med cirka 1,5 öre för bensin, 1,3 öre för motorfotogen och 1,2 öre för motorbrännolja samt en genomsnittlig sänkning på de dyraste frankoplatserna med respektive 4,5, 4,7 och 4,8 öre. Höjningarna och sänkningarna voro därvid beräknade på grundval av 1946 års prisnivå och vid den då tillämpade zonindelningen men torde i stort sett vara tillämpliga även vid nuvarande prisläge.

Vid tidigare utförda kostnadsberäkningar hade nämndens transportbyrå funnit, att en förändring av drivmedelspriset med 1 öre påverkade avgifterna i de tillämpade taxorna för motorfordonstrafiken med cirka en halv procent, dock att procenttalet steg vid långa transportsträckor till cirka en procent. Ifrågavarande utjämning skulle sålunda kunna medföra en höjning av taxorna med cirka en procent i 0-zon och en sänkning med ungefär tre procent på de dyraste frankoplatserna.

Vad därefter anginge skälen till en fullständig prisutjämning, visade en genomgång av samtliga utlåtanden och övriga handlingar vid frågans prövning inför 1946 års riksdag att de väsentliga grunder, som anfördes för eller emot en enhetlig prissättning å flytande bränslen, voro följande.

#### *För enhetspriser.*

Likvärdiga ekonomiska villkor borde eftersträvas för näringsliv och invånare inom olika delar av landet. Jordbruksintressen och norrlandsförhållanden betonades särskilt.

#### *Mot enhetspriser.*

1. Den fria handelns principer borde tillämpas, d. v. s. priset borde anpassas med hänsyn till inköpspris, frakt- och distributionskostnader samt skälig affärsvinst.

4 *Första kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande nr 30.*

2. Fara föreläge för uppkomsten av en priskartell.
3. Incitamentet till distributionens rationalisering och förbilligande borttoges.
4. Förutsättningarna för näringslivets lokalisering kunde förändras.
5. Konsumentgrupperna i områdena runt de normala importhamnarna komme i sämre ekonomiskt läge än som vore transportekonomiskt betingat.
6. Oljeföretag kunde utnyttja enhetspriset genom en koncentration av distributionen runt omkring de stora importhamnarna.
7. Oljeföretagen — vilka redan nu hade olika geografiska försäljningsområden — måste åläggas skyldighet att sälja inom hela landet.
8. Väsentliga praktiska svårigheter uppkommo vid en prisutjämning.

Vid övervägande av de grunder, som åberopats för och emot enhetspriser på förevarande område, hade nämnden funnit, att vissa skäl talade för framställningen, men att motskälen voro betydligt starkare. Nämnden ansåg sig sålunda icke böra frångå det avstyrkande utlåtande, nämnden avgivit i mars 1946 till andra kammarens tredje tillfälliga utskott. Däremot vore det inte omöjligt, att en utjämning delvis kunde åstadkommas inom branschen i fråga utöver den som med nämndens medverkan vidtagits i mars 1947. Det vore således exempelvis ej uteslutet, att ett antal 0-zoner skulle kunna inrättas i Norrland. Härför erfordrades förmodligen någon form av kostnadsutjämning.

På grund av det anförda ansåg sig nämnden kunna tillstyrka bifall till länsstyrelsens framställning om utredning såvitt den avsåg en partiell utjämning av ifrågavarande priser.

Bränslekommissionen erinrar om sitt till andra kammarens tredje tillfälliga utskott år 1946 avgivna yttrande, däri kommissionen anfört bl. a. följande:

Zontilläggen, som uteslutande vore betingade av transportkostnaderna, hade tillämpats i Sverige alltsedan flytande bränslen började försäljas i större utsträckning. Samma system begagnades i de flesta övriga länder, där organiserad försäljning av oljor utbildats. Distributionsproblemet för flytande bränslen vore i viss utsträckning komplicerat på grund av den transportgeografiskt sett ojämna fördelningen av konsumtionen, varför den i förhållande till landarealen mycket spridda konsumtionen i Norrland minskade förutsättningarna för anläggande av ett större antal oceanupplag vid de norrländska hamnstäderna.

Inlandsdistributionen inkluderade — förutom merkostnaderna för transporter av oljor till inlandsförbrukare — jämväl kostnaderna för regionala depoter jämte speditionersättningar m. m. Dessa kostnader, som icke fått komma till uttryck i zontilläggen, inrymdes i bolagens ordinarie handelsmarginal. En viss utjämning av distributionskostnaderna hade följaktligen redan skett genom att ifrågavarande depotkostnader och speditionersättningar m. m. fördelats på alla konsumenter — oavsett var de vore lokalise-

rade. Transportkostnaderna spelade vid priskalkylering för flytande bränslen en betydande roll, då dessa kostnader utgjorde en avsevärd del av oljans försäljningsvärde. För vissa varuslag — exempelvis en del märkesvaror — uppginge transportkostnaderna till blott en ringa del av försäljningsvärdet, varför det givetvis måste vara rent rationellt att beträffande dessa utbilda ett enhetspris för hela landet. För de flesta övriga varugrupper hade transportkostnaderna däremot fått ta sig uttryck i priset, om ock ej alltid på samma officiella sätt som för flytande bränslen.

I sitt nu avgivna yttrande erinrar BK om att frågan om enhetliga priser på flytande bränslen över hela landet vid flera tillfällen varit föremål för diskussion. Att praktiskt lösa detta problem på ett rättvist och ekonomiskt godtagbart sätt har visat sig förenat med mycket stora svårigheter. Varje lösning måste ge utrymme för spekulationer i såväl över- som underpriser. Ej heller får man i detta sammanhang bortse från det förhållandet att alla konsumentgrupper, som äro lokaliserade till områdena kring de normala importhamnarna, skulle vid ett genomförande av enhetliga priser komma att försättas i ett sämre ekonomiskt läge än som nu är fallet och som vore transportgeografiskt betingat. Detta skulle innebära en icke oväsentlig rubbning i de förutsättningar, som betinga näringslivets lokala spridning.

Sveriges oljekonsumenters riksförbund framhåller, att den nuvarande zonindelningen i det stora hela på ett riktigt sätt avspeglar kostnadssammanhanget, och anser, att ur den synpunkten någon anmärkning mot pris-sättningen icke kan göras. Ernäendet av ett enhetspris över hela landet eller en minskning av zontilläggen kan icke ske på annat sätt än genom ett statligt ingripande i någon form, varigenom oljeimportörerna subventioneras av bilskattemedel eller på annat sätt för sina leveranskostnader utanför 0-zonerna. Om man ej vill riskera, att oljeimportörerna upphöra med sin försäljning i vissa områden, kommer ett enhetspris att kräva en mycket omständlig kostnadsclearing, som skulle medföra betydande administrationskostnader och även motverka importörernas intresse av att rationalisera sin distribution. En minskning av zontilläggen genom en subventionering av vissa sjöfrakter är ur administrativ synpunkt enklare och skulle icke inverka på konkurrensförhållandena och leveransvilligheten i avlägsnare trakter. Å andra sidan skulle den relativt obetydligt påverka de högsta zontilläggen, som äro betingade av mycket långa landtransporter. Frågan huruvida statsmakterna böra medverka till en utjämning av prissättningen av en så stor konsumtionsvara som bensin, berör många skilda problemkomplex: bensinprisets relativa andel av bildriftskostnaderna i olika delar av landet, dyrortsgrupperingen i allmänhet och bensinprisets inverkan härpå, bilskattemedlens storlek och fördelningen härav olika landsdelar emellan o. s. v. Ett ställningstagande till detta spörsmål förutsätter ett klarläggande av alla faktorer.

Oljebolagen ha i ett gemensamt avgivet yttrande anført bl. a.:

Frågan om ett enhetligt pris fordrar en bedömning i ett större sammanhang, d. v. s. i förhållande till rikets dyrortsgrupperingar och levnadskostnaderna inom respektive landsbygd och större städer. Fördelen av lägre priser på vissa varuslag i centralt belägna städer och samhällen elimineras i allmänhet av högre priser på dessa orter för andra varuslag och tjänster jämförda med landsbygden. Problemet blir av allmän socialekonomisk natur, där sådana fundamentala faktorer som fastighetsvärden, hyreskostnader, lönelägen m. m. måste redovisas och vägas.

Bolagen framhålla, att de i princip sträva efter att skapa en utjämning av drivmedelspriserna inom olika delar av landet så långt detta låter sig göra inom ramen av affärsmässiga, korrekta principer. Den nuvarande geografiskt spridda och ojämna drivmedelsförbrukningen inom landet försvårar emellertid detta syfte. Ett enhetligt prissystem innebär emellertid ett direkt avsteg från konkurrensfrämjande principer och måste även leda till en försvagning av en ständigt fortgående rationaliseringsprocess. Ett enhetspris kräver prisutjämningsbidrag, vilkas fördelning kommer att kräva en omfattande och kostsam clearing. Förbrukarna inom de centralt belägna delarna av landet komme genom ett clearingförfarande att belastas med ett högre drivmedelspris än som motsvaras av de verkliga kostnaderna. Dessa förbrukare kunna samtidigt hävda, att övriga bilkostnader, såsom utgifter för service, reparationer och garage etc. äro väsentligt högre inom de centralt belägna tätorterna än på landsbygden.

Oljebolagen påpeka vidare, att av landets totala vägnät, ca 90 000 km, redovisar Norrland 25 000 km, d. v. s. ca 28 procent. Inom de fyra norrlandslänen äro emellertid icke fullt 10 procent av landets totala bilpark registrerade. På grund av det norrländska vägbehovet fördelades av riksdagen för budgetåret 1947/48 ca 27 procent av samtliga bilskattemedel för vägunderhåll till de fyra norrländska länen, vilket för varje inom Norrland registrerad bil innebär en vägunderhållskostnad av ca 1 300 kronor mot omkring 500 kronor för hela riket. Den nuvarande fördelningen av vägunderhållskostnaderna innebär sålunda, att bilismen i landets centralare delar redan nu bidrager till den norrländska biltrafiken.

*Utskottet* vill erinra om att så sent som 1946 en utredning av hithörande spörsmål uppdrogs åt den då arbetande oljeutredningen, vilken i sitt år 1947 avgivna betänkande framhöll att en prisutjämning i enlighet med den tankegång, som utvecklas i de föreliggande motionerna, kunde tillstyrkas endast under förutsättning att oljehandeln bleve koncentrerad till ett företag av monopolkaraktär. Utredningen har icke föranlett några åtgärder.

Utskottet anser att det kunde vara önskvärt att likvärdiga ekonomiska villkor för näringsliv och invånare inom olika delar av landet vore för handen. Men beträffande de flesta varuslag råda för närvarande mellan

olika områden prisskillnader, vilka betingas bl. a. av gällande skiljaktigheter i fraktkostnaderna, och det kan ifrågasättas om en prisutjämning till förmån för orter med långa avstånd speciellt på motorbränslen skulle vara mera motiverad än en liknande utjämning beträffande priset på andra förnödenheter. Härtill kommer att betydande praktiska svårigheter skulle inställa sig för ett genomförande av i motionerna påyrkad åtgärd.

Med hänvisning till vad som anförts får utskottet hemställa,

att motionerna nr 124, 278, 279, och 350 ej måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 27 april 1950.

På utskottets vägnar:

BERNHARD NÄSGÅRD.

---

*Närvarande:* herrar Näsgård, Sandberg, Birger Andersson, Lundqvist, Johannesson\*, Einar Eriksson, Lars Andersson, Carl Eric Ericsson, Göransson, Hesselbom och Nyström.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

#### Reservation

av herrar *Lars Andersson* och *Nyström*, som ansett att utskottet bort tillstyrka motionerna.

---