

Nr 12

Allmänna beredningsutskottets utlåtande i anledning av väckta motioner om utjämning av priserna på flytande drivmedel i olika delar av landet.

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I:398 av herrar *Pålsson* och *Andersson, Lars*, och II:471 av herr *Larsson* i Hedenäset *m. fl.* hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en utredning i syfte att ernå en utjämning av priserna på flytande drivmedel i olika delar av landet.

I motionen framhålles, att ett utjämnande av levnads- och produktionskostnader mellan olika landsdelar är ett viktigt mål. Transportkostnaderna är i regel en belastning för landsbygden, där avstånden är betydande. Förhållandet accentueras av att drivmedelspriserna är högre i landets perifera delar. I fortsättningen redogöres för den behandling frågan fått under senare år och om olika möjligheter för ernående av en kostnadsutjämning. Motionärerna finner ej anledning förorda den ena eller andra utvägen utan begär en förutsättningslös prövning.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från statens priskontrollnämnd, länsstyrelsen i Norrbottens län, Sveriges oljekonsumenters riksförbund och Svenska petroleum institutet.

Priskontrollnämnden redogör i ett utförligt utlåtande till en början för distributionsvägarna och hur fraktkostnaderna påverkar priskalkylen samt lämnar uppgift om drivmedelsförbrukningen och om de s. k. zontilläggens förändringar från tiden före senaste kriget till nu. Nämnden hänvisar vidare till sina tidigare yttranden över väckta motioner, därvid nämnden avvisat tanken på en enhetlig prissättning. Skälen härför har varit:

»1. Enhetlig prissättning kan i sig inrymma fara för uppkomsten av pris-kartellering.

2. Det kan antagas, att incitamenten till distributionens rationalisering och förbilligande försvagades.

3. De ekonomiskt rationella förutsättningar, som betingat näringslivets lokala spridning, skulle kunna rubbas.

4. Konsumentgrupperna i områdena kring de normala importhamnarna skulle eventuellt komma i sämre läge än som vore transportekonomiskt betingat. Benägenheten hos konsumenterna av flytande drivmedel att såvitt möjligt förlägga sina inköp till en billigare zon skulle försvinna. Den långväga trafiken torde nämligen i allmänhet inköpa sitt drivmedelsbehov på de platser, där priset är lägst, vilket ur transportekonomiska synpunkter måste

anses vara en fördel, enär försäljningen därigenom koncentreras till sådana områden, där kostnaderna för drivmedelsdistributionen är lägst.

5. Oljeföretag skulle kunna utnyttja ett enhetspris genom att koncentrera distributionen till eller i närheten av de stora importhamnarna.

6. Ett system med enhetligt pris under nuvarande former för oljehandeln skulle förmodligen förutsätta, att oljeföretagen måste åläggas skyldighet att sälja inom hela landet.

7. Väsentliga praktiska svårigheter, främst av administrativ natur, skulle uppkomma vid en prisutjämning med nuvarande struktur i oljebranschen.

8. Nämndens yttranden i denna fråga sammanfaller för övrigt med de synpunkter, som framkom i nämndens utlåtande den 2 mars 1946 till riksdagens andra kammars tredje tillfälliga utskott beträffande frågan om för hela riket enhetliga varupriser.»

Nämnden förklarar sig i dagens läge ha än mindre anledning att frångå sin principiella inställning, vilken i korthet kan uttryckas så, att priserna bör anpassa sig efter kostnaderna, införstått kostnaderna vid rationellt arbetande företag. Under tider med samhällsekonomisk balans är nämligen en effektiv konkurrens i regel det bästa skyddet för konsumentintressena och bör nationalekonomiskt sett leda fram till en sådan struktur, där de produktiva resurserna på bästa sätt tillvaratages. Den organisation, som oljehandeln för närvarande har, torde, i de fall enhetliga priser infördes, förutsätta en långt gående clearing antingen i statlig eller enskild regi, såvida icke någon form av statssubvention tillgreps. Varje form av priskonkurrens skulle under sådana omständigheter av andra oljeföretag kunna åberopas som ett otillbörligt utnyttjande av en påtvungen konstlad prissättning. Oljeutredningen 1945 har på ett pregnant sätt angivit den enligt dess mening enda förutsättningen för införande av ett enhetspris, i det utredningen avslutningsvis framhåller: »Om handeln koncentreras till ett företag, exempelvis ett monopolföretag, som kan utjämna de totala fraktkostnaderna på försäljningen över hela landet, anse vi oss icke kunna tillstyrka en utjämning.»

Nämnden framhåller vidare, att vad den sålunda anfört icke utesluter möjligheten, att nuvarande zonindelning kan vara fel avvägd. Nämnden har, sedan den verkställt viss utredning, i vissa fall ingripit och efter förhandlingar uppnått att oljebolagen vidtagit vissa mindre justeringar. I slutet av förra året igångsatte nämnden en förnyad utredning, främst i syfte att få klarlagt huruvida icke ett ytterligare antal hamnstäder bör kunna hänföras till O-zon. Utredningen bör även kunna belysa i vilken mån gällande zontillägg inom olika delar av landet motsvaras av faktiska fraktkostnader.

Nämnden avslutar sitt yttrande med att framhålla, att en utjämning av priserna på flytande drivmedel enligt nämndens mening endast kan bli av partiell natur och ske i den omfattning, som betingas av kostnadssänkningar till följd av rationalisering av transportteknik och anläggande av flera depåer. Nämnden vill icke motsätta sig en utredning i syfte att ernå en utjämning av priserna på flytande drivmedel i olika delar av landet, därest

icke den av nämnden igångsatta utredningen enligt utskottets mening kan anses till fyllest. Nämnden utgår dock från att direktiven, i den händelse den av motionärerna föreslagna utredningen kommer till stånd, utformas på så sätt, att av desamma klart framgår, att förutsättningarna för en effektiv konkurrens noga beaktas. Såvitt nämnden kan förstå, kan därför en dylik utredning icke syfta längre än till att ernå en sådan partiell utjämning av priserna, som motsvaras av det faktiska kostnadsläget.

Länsstyrelsen i Norrbottens län framhåller, att i länets inom vidsträckta områden glesa bebyggelse och med dess stora avstånd ett nedbringande av transportkostnaderna ur olika synpunkter framstår såsom synnerligen angeläget. Länsstyrelsen framlägger en del sifferuppgifter för att belysa transportkostnadernas betydelse. Ett förbilligande av drivmedelspriserna och transportkostnaderna är av sådan vikt för länets näringsliv, att den föreslagna utredningen snarast bör komma till stånd.

Oljekonsumenternas riksförbund anför, att allteftersom drivmedelsförbrukningen i landet stiger ökas möjligheterna att genom rationalisering och effektivisering av driften förbilliga lagring och transporter av flytande drivmedel. På så sätt kommer ett reellt underlag för en prisutjämning att skapas. Enligt förbundets mening kommer prisvariationerna i fråga om flytande drivmedel i olika delar av landet undan för undan att kunna nedbringas. Att fullständigt slopa nuvarande zonindelning för att åstadkomma enhetliga, hela landet omfattande priser kan icke genomföras utan ett statligt ingripande. Förbundet vill icke motsätta sig en allsidig och förutsättningslös utredning.

Petroleuminstitutet anför bl. a., att ett enhetligt prissystem ej kan genomföras utan allvarliga avsteg från normala kommersiella principer. Redan sjötransporterna till de olika O-zonerna medför olika kostnader, som hittills icke avspeglat sig i priset. Om man likväl skall diskutera frågan om ett enhetligt pris, måste den ses mot bakgrunden av dyrortsgruppering och levnadskostnader inom landsbygd respektive större samhällen. Problemet är alltså av allmän socialekonomisk karaktär, där sådana fundamentala faktorer som fastighetsvärden, hyreskostnader, lönelägen m. m. måste redovisas och vägas.

Institutet anför vidare bl. a. följande:

Genomförande av ett enhetspris skulle medföra en mängd allvarliga och för såväl företagen som konsumenterna orättvisa konsekvenser. För att erhålla ett enhetligt bensinpris erfordras att bensinpriserna i de s. k. O-zonerna ökas med omkring 1,5 öre per liter, varigenom förbrukarna i O-zon i sin tur skulle bli föremål för diskriminering gentemot förbrukare i landets inre delar. Förbrukarna inom storstäderna kan dessutom hävda, att övriga bilkostnader såsom utgifter för service, reparationer och garage etc. är väsentligt högre inom de centralt belägna tätorterna än på landsbygden.

Avslutningsvis uttalar institutet:

Skulle en gemensam prissättning eller clearing komma i fråga — något

som vi ej anser genomförbart annat än genom statlig clearing med de kostnads- och arbetskrävande åtgärder, som en dylik skulle medföra — är det icke osannolikt, att vissa avlägsna avnämare av flytande drivmedel kunde få svårigheter att få sina behov täckta. Under svåra vinterförhållanden, då de fastställda zontilläggen icke tillnärmelsevis motsvarar de stora extra transportkostnaderna, skulle vid övergång till ett annat prisbildningssystem de avlägset belägna konsumenterna kunna bli ställda i ett sämre läge än nu.

Institutet avstyrker motionen.

Beträffande frågans tidigare behandling i riksdagen får utskottet särskilt hänvisa till allmänna beredningsutskottets utlåtanden i första kammaren nr 6/1951 och nr 2/1952 samt i andra kammaren nr 12/1951 och nr 4/1952.

Utskottet. Vid bl. a. 1951 och 1952 års riksdagar väcktes motioner om utredning i syfte att åstadkomma ett enhetligt bensinpris för hela landet. Vad gäller de utlåtanden, som vederbörande utskott avgav i anledning av motionerna, vilka icke föranledde någon riksdagens åtgärd, må här erinras om att utskotten bl. a. uttalade sig positivt beträffande en prövning av frågan om jämkning av den zonindelning, varå prisdifferentieringen grundar sig. Det framhölls emellertid att frågan lämpligen borde handhavas av priskontrollnämnden och att någon särskild utredning sålunda icke behövde tillsättas. Nämnden igångsatte också år 1952 en undersökning av mindre omfattning, i första hand inriktad på mottagningsförhållandena i Sundsvall, Gävle, Norrköping och Oxelösund. Utredningen avsåg även frågan om tillförseln av olja till de s. k. frankoplatserna i övre Norrland. I anledning av att utredningen ansågs visa, att zontilläggen för ovannämnda orter var högre än som vore ur transportkostnadssynpunkt motiverat, upptog nämnden förhandlingar med oljeföretagen. Några mera vittgående resultat nåddes icke vid dessa förhandlingar, bl. a. enär oljeföretagen ansåg ändringar i zonindelningen böra ske först sedan en allsidig utredning beträffande zonindelningen för landet i dess helhet genomförts.

Priskontrollnämnden har i sitt yttrande över nu föreliggande motioner meddelat, att oljeföretagen till följd av den under senare år väsentligt ökade oljekonsumtionen utökat sin hamnkapacitet i ett flertal hamnstäder utmed hela kusten. Vidare har transportmedlen för flytande drivmedel blivit alltmer ändamålsenliga. Nämnden har därför i december 1955 igångsatt en förnyad utredning, främst syftande till att klarlägga, huruvida icke ett ytterligare antal hamnstäder bör kunna hänföras till O-zon. Utredningen är dessutom så upplagd, att den i stort bör kunna belysa i vilken mån gällande zontillägg inom olika delar av landet motsvaras av faktiska fraktkostnader. Nämnden har för avsikt att i den mån utredningen därtill föranleder upptaga förhandlingar med oljebolagen.

Utskottet finner skäl tala för att jämkningar i den nu gällande zonindelningen är befogade. Enligt utskottets mening lär man genom priskontroll-

nämndens utredning kunna erhålla utgångssynpunkter för vidare åtgärder i detta syfte. Det torde vara av värde för denna utredning att nämnden nu har möjlighet att tillgodogöra sig vissa utredningsresultat beträffande exempelvis frågor rörande transportkostnadernas betydelse för varudistributionen och rörande landets transportförsörjning, vilka nyligen framlagts eller inom kort kommer att framläggas av olika statliga kommittéer.

Som av det ovanstående torde framgå kan den inom priskontrollnämnden pågående utredningen ytterst komma att leda till sänkning av priserna på flytande drivmedel för vissa konsumenter. Utskottet finner resultatet av denna utredning böra avvaktas innan ytterligare åtgärder överväges och får förty hemställa,

att de likalydande motionerna I:398 och II:471 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 13 mars 1956

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

PATRIK SVENSSON

Närvarande: Se under utlåtande nr 11.