

Nr 29

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående viss utjämning av priserna på flytande drivmedel.

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I:64 av herrar *Uno Olofsson* och *Per Jacobsson* samt II:78 av herrar *Löfroth* och *Jönsson* i Ingemarsgården anhålles, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en utredning med uppdrag att förutsättningslöst pröva möjligheterna att ernå en utjämning av priserna på flytande drivmedel mellan olika delar av landet, så att främst de särskilda pristillägg som uttages i Norrland kan elimineras.

I motionerna redogöres för gällande zonindelning med olika priser på flytande bränsle i de skilda zonerna. Systemet med zontillägg drabbar främst Norrland. Avstånden är dessutom stora, vilket gör att transport- och resekostnaderna frånsett frakttilläggen blir mycket höga. Uppvärmningskostnaderna med användande av flytande bränsle blir även högre i dessa trakter. Trots svårigheterna är därför åtgärder i syfte att utjämna priserna mellan olika delar av landet starkt motiverade.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motion II:78.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från statens pris- och kartellnämnd, Svenska petroleum institutet, Svenska oljekonsumenters riksförbund (OK) och Motorbranschens riksförbund.

Pris- och kartellnämnden erinrar om sitt yttrande över motioner vid 1958 års riksdag angående avståndskostnadernas inverkan på levnads- och produktionskostnaderna i Norrland, vari nämnden bl. a. anförde, att den icke funnit det tillrädligt att för sin del söka företa en allmän genomgång av frågan huruvida och i vad mån det kunde vara befogat att vidtaga särskilda åtgärder för att i avsides eller avlägset belägna landsdelar sänka vissa produktions- och levnads-kostnader till närheten av en för riket genomsnittlig nivå. Nämnden ansåg sig därför endast böra anföra vissa synpunkter rörande avståndskostnadernas innebörd samt frågan om valet av de medel som skulle kunna ifrågakomma, för den händelse att det av samhällsekonomiska, lokaliserings- eller socialpolitiska skäl skulle befinnas motiverat att göra särskilda ingripanden i kostnadsutjämnande syfte. Nämnden anser sig icke ha något att anföra utöver de synpunkter nämnden framfört i förenämnda yttrande.

Petroleuminstitutet hänvisar likaledes till tidigare yttrandet, nämligen åren 1950 och 1951 samt 1956, över motioner i samma fråga. Vad då anfördes finner institutet alltså gilla. År 1956 anförde institutet bl. a.:

Ett enhetligt prissystem kan ej genomföras utan allvarliga avsteg från normala kommersiella principer. Redan sjötransporterna till de olika 0-zonerna medför olika kostnader, som hittills icke avspeglar 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 framhöll vidare, att företagen strävar efter att skapa en utjämning av drivmedelpriserna inom olika delar av landet, så långt detta låter sig göra inom ramen för affärsmässiga, korrekta principer. De av motionärerna omnämnda zontilläggen revideras fortlöpande. Zontilläggen har för Norrland minskats genom utbyggnad av oljehamnar och depåorganisation och därmed följande rationalisering av transporterna. För kuststäderna Luleå, Skellefteå och Umeå har tilläggen per liter under femtiotalet minskat från 3 till 1 öre. Upplandet kring dessa städer och Norrlands inland har även fått lägre tillägg i betydande utsträckning.

Institutet anför vidare:

Att ett enhetligt bensinpris för hela landet måste innebära ökning av de nuvarande priserna i 0- och 1-öres zon, där avsevärt mer än hälften av motorfordonsägarna bor. Det är att förmoda, att konsumenterna i dessa zoner härigenom skulle anse sig vara föremål för orättvisa, i all synnerhet som de kan göra gällande, att övriga bilkostnader — service, reparationer, garage m. m. — är högre inom centralt belägna tätorter än på landsbygden. Någon anledning att erinra mot zontilläggen på flytande bränslen kan desto mindre anses föreligga, då liknande prisdifferenser uttages för åtskilliga andra varor, i vilkas pris distributionskostnaderna utgör en betydande del.

Att i detta läge igångsätta en utredning om möjligheterna att ernå en utjämning av priserna på flytande drivmedel mellan olika delar av landet synes mindre välbetänkt, i all synnerhet som mot ett enhetligt pris föreligger de skäl, som ovan redovisats. En dylik utredning skulle i så fall avse åtminstone rese- och transportkostnaderna över huvud taget.

Avslutningsvis vill Institutet understryka, att en gemensam prissättning eller clearing ej är genomförbar annat än genom statlig clearing och skulle medföra omfattande arbete och draga synnerligen stora kostnader.

Institutet avstyrker motionerna.

OK hänvisar till 1945 års oljeutrednings uttalande, att en utjämning av priserna på dessa produkter icke skulle medföra någon utjämning av levnadskostnaderna utan tvärtom skärpa ojämnheter mellan olika orter emellan. Priserna för drivmedel liksom för eldningsolja är ju lägst i de stora importhamnarna, d. v. s. orter som i allmänhet tillhör de högsta dyrorterna. En prisutjämning på detta område skulle sålunda ha till följd en höjning av drivmedelspriserna på de i allmänhet dyrare orterna och en motsvarande sänkning på billigare orter. Den skulle dessutom kräva en omfattande administrativ apparat.

OK framhåller vidare att det inom ramen för gällande zonindelning skett en

ytterligare utjämning av priserna för flytande bränslen och drivmedel. En fortsatt utjämning av priserna förefaller sannolik.

Fullständigt slopande av zonindelningen kan däremot icke genomföras utan ett statligt ingripande. Om det är lämpligt eller önskvärt att statsmakterna medverkar är en fråga som berör många olika problemkomplex. Ett ställningstagande härtill förutsätter klarläggande av alla relevanta faktorer, varför OK icke vill motsätta sig en allsidig och förutsättningslös utredning.

Motorbranschens riksförbund anför bl. a. att huvuddelen av drivmedelskonsumenterna bor inom 0- och 1-zonerna — ca 70 procent. Endast omkring 10 procent bor inom zonerna 3—5 och av dem den dominerande delen inom zon 3. Förbundet anser det vidare vara av intresse, att konsumenterna i de biltätaste områdena ofta måste räkna med avsevärda ökningar av normalförbrukningen av drivmedel, vilket ofta medför en kostnadsökning överstigande frakttillägget om 5 öre/liter. Skulle priserna genom näringslivets egna åtgärder utjämnas, kan man förutse, att de från transportsynpunkt dyrare delarna av landet finge en avsevärt försämrad försörjning. Skulle utjämningen åstadkommas genom statens medverkan torde erfordras ett krävande clearing- och kontrollsystem. Förbundet anser därför de praktiska svårigheterna övermäktiga.

Frågor om utjämning av priserna på flytande drivmedel har under senare år i olika sammanhang behandlats i riksdagen. Sålunda väcktes vid 1958 års A-riksdag motioner om utredning av frågan om avståndskostnadernas inverkan på levnads- och produktionskostnaderna i Norrland och framställdes en interpellation i första kammaren om en partiell utjämning av priserna på flytande bränslen.

Över motionerna avlämnade allmänna beredningsutskottet utlåtande (nr 15/1958), däri utskottet hänvisade till den översyn av olösta norrlandsfrågor, som då pågick och som förutsattes komma att beakta i motionerna upptagna spörsmål. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets förslag att i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad utskottet anfört.

I svar på interpellationen framhöll statsrådet och chefen för handelsdepartementet, att prisfrågor enligt 1953 års lag om motverkande i vissa fall av konkurrensbegränsning inom näringslivet kan bli föremål för förhandling inför näringsfrihetsrådet i sådana fall, då ofullständighet i konkurrensen på ett från allmän synpunkt otillbörligt sätt påverkat prisbildningen. Förutsättning för statligt ingripande i det förevarande fallet vore således, att den prissättning oljebolagen tillämpade icke vore motiverad från kostnadssynpunkt samt att prissättningen berodde på en konkurrensbegränsning. Verkställd stiekprovsundersökning hade emellertid visat, att den genomsnittliga fraktkostnadsökningen översteg zon- respektive frankotilläggen, varför zonprissystemet innebar en utjämning av prisnivån till förmån för konsumenterna i Norrland. Någon konkurrensbegränsande överenskommelse var icke känd. Ingripande i prissättningen på flytande bränslen vore därför för det dåvarande icke motiverat.

Vid 1960 års riksdag väcktes motioner angående bl. a. enhetligt bensinpris för hela landet. I sitt utlåtande (nr 8/1960) över dessa motioner hemställde allmänna beredningsutskottet att motionerna måtte överlämnas till utredningen rörande den samhälleliga lokaliseringsverksamheten, vilket blev riksdagens beslut.

Riksdagen har jämväl behandlat frågor om utjämning av priserna på flytande drivmedel genom differentierad beskattning. Motioner härom vid innevarande riksdag har avslagits av riksdagen (bevillningsutskottets betänkande nr 9/1961).

Utskottet

Som framgår av ovan lämnade uppgifter om tidigare riksdagsbehandling av förevarande fråga har strävandena att åstadkomma en utjämning av kostnaderna för flytande drivmedel inom olika delar av landet sökt sig fram på två olika vägar, den ena innebärande en differentiering av skatten å drivmedel och den andra, såsom i de här föreliggande motionerna, innebärande en direkt ändring av priserna, främst i syfte att eliminera de pristillägg som nu uttages i landets nordliga delar. Såväl bevillningsutskottet, vilket haft att behandla skattefrågorna, som allmänna beredningsutskottet, dit frågorna om prissättningen hänvisats, har givit uttryck åt förståelse för den stora betydelse ifrågavarande problem har för därav berörda landsdelar. Senast vid förra årets riksdag behandlade allmänna beredningsutskottet motioner angående en utredning om avståndskostnadernas betydelse för Norrland och om prövning i samband därmed av möjligheterna att införa ett för landet enhetligt bensinpris. I sitt utlåtande (nr 8/1960) över motionerna framhöll utskottet bl. a. att lättnader i transportkostnaderna skulle kunna starkt bidra till den utveckling av det norrländska näringslivet som syntes angelägen. Utskottet fann emellertid dessa frågor i väsentliga hänseenden kunna betecknas som ett lokaliseringsproblem och hemställde att motionerna och utskottsutlåtandet skulle överlämnas till den då nyligen tillsatta utredningen rörande den samhälleliga lokaliseringsverksamheten. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Motionerna och utlåtandet har av Kungl. Maj:t överlämnats till utredningen för att tagas i beaktande vid utredningsuppdragets fullgörande. Då sålunda den i nu föreliggande motioner upptagna frågan redan är under prövning genom en sittande utredning, finner utskottet icke anledning till annan hemställan än,

att de likalydande motionerna I:64 och II:78 icke må för-
anleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 28 april 1961

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Möller*, Nestrup, Sörlin, Ringaby, Uno Olofsson, Nils-Eric Gustafsson*, Hellebladh, Ernst Olsson*, Eric Peterson;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herrar Johnsson i Skoglösa, Dickson, fru Jäderberg*, herr Svensson i Kungälv, fru Thunvall, herrar Carlsson i Huskvarna, Lundmark, Björkänge, Svenungsson*, fröken Anderson i Lerum, herr Enskog*.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herr *Uno Olofsson*.