

Nr 209

Av herr **Svedberg, Lage, m. fl.**, om *viss utredning rörande oljehandeln.*

(Lika lydande med motion nr 255 i Andra kammaren)

Frågan om utjämning av priserna på flytande bränsle och livsmedel är ett steg i rätt riktning mot lika ekonomiska villkor mellan alla delar av vårt land och främst då mot de särskilda pris- och zontillägg å brännolja, som f. n. uttages i Norrland.

För att göra rättvisa i prishänseende bör hela oljehandeln omställas enligt 1947 års oljeutredning och därigenom rationalisera bort mellanhandsvinsterna. Av denna ordning skulle i likhet med handeln med tobak, vin och sprit bli följderna att priserna i stort blir lika över hela landet. Systemet med nuvarande zontillägg drabbar främst Norrland. Stora avstånd bidrar till att transport- och resekostnader blir mycket större, uppvärmningskostnaderna med nuvarande system blir också mycket höga i dessa bygder. Dessutom finns ett antal s. k. frankoplatser, där frakttillägget är 4 å 5 öre per liter. Zontilläggen drabbar svårast de mer avsidens liggande platserna. För näringslivet i berörda landsdelar är de högre drivmedelspriserna en avgjord nackdel ur konkurrenssynpunkt. Därtill kommer — något som berör både privat och allmänt näringsliv — att de stora avstånden gör fraktkostnaderna mycket höga. Kort sagt så beror gängse prissystem på vad konsumenterna orättvist får betala för flytande bränsle på vilken plats de än bor i landet. Därför är åtgärder i syfte att få en prisutjämning starkt motiverade.

Om man närmare granskar de olika oljebolagens fördelning inom landet finner man att dessas ungefärliga marknadsandelar är följande:

ESSO	19 %
Shell	20 %
Caltex	11 %
Gulf	14 %
BP	10 %
NYNÄS	6 %
IC	11 %
Koppartr.	4 %
Mobil	5 %

Dessa bolag företräder till största delen utländska intressen. Eftersom förhållandena inom denna del av vårt näringsliv står i beroendeställning till dessa icke svenskägda bolag måste den prispolitik som råder med godtyckliga rabattsystem och kartellprissättningar ej vara förenligt med någon svensk konsumenters intressen. Ett förstalligande av oljehandeln skulle helt eliminera dyra omkostnader genom enhetlig import och samordning av inköp, administration och distribueringskostnader. Detta förbilligande skulle komma konsumenterna till godo. Staten kan bättre fördela lagringsplatserna till ett billigare pris inom landet. Depåer kan fördelas på ett mera effektivt sätt genom samgående planering, med större spridningsområden av olika, i rätt storleksordning anpassade lagringsplatser från norr till söder, eget transporttonnage kan anskaffas för både import och distribuering utefter egna kuster m. m. Detta måste givetvis inverka på priserna i nedåtgående riktning och komma konsumenterna till godo, något som är totalt omöjligt för alla de olika oljebolagen. Ett hinder för genomförandet av åtgärderna kan näppeligen ett eventuellt medlemskap till EEC vara, tvärtom skulle en samlad oljehandel betydligt underlätta samarbetet.

I Norrland kan dessa åtgärder även skapa nya arbetsförhållanden. Industrien, som trots god tillgång på råvaror och arbetskraft flyttar söderut som en direkt följd av fördyrande bränsle- och fraktkostnader, kan med lokaliseringsutredningens hjälp inrätta nya fullgoda industrier; vad detta innebär för norrlandsbefolkningen behöver ej nämnas. Även för staten bör det vara en god affär.

I detta sammanhang bör även påtalas missförhållandena att antalet bensinstationer stadigt ökar över hela landet. Det finns otaliga platser där bensinstationerna är placerade tre och fyra bredvid varandra och äges av olika bolag. Detta är inte förenligt med god nationalekonomisk planlösning. Kostnaderna är enorma. Pengarna kunde användas till mer allmännyttiga byggnader som t. ex. bostäder, skolor, industrilokaler m. m. För fördelningen över landet av nuvarande antalet bensinstationer, ca 13 376 st., hänvisas till uppgifter från överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap, bränslebyrån. Det har visat sig från en undersökning gjord under år 1963 att endast hälften av stationernas kapacitet tas i anspråk under rusningstid. Att en onormal utbyggnad sker är således uppenbart. Kostnadsberäkningen för en bensinstation är ca 250 000—300 000 kronor inkluderande inredning, utom tomtpriset. Man får även betänka vilka enorma kostnader som kommer att uppstå för ny- och ombyggnader av alla dessa bensinstationer vid omläggningen till lögertrafik.

Allt talar för en begränsning av antalet bensinstationer utmed riksvägarna samt inom städer och större samhällen. Vägförvaltningarna och andra berörda myndigheter hyser en viss önskan att kunna reglera antalet bensinstationer men är enligt nuvarande lagstiftning förhindrade att göra detta.

Ett enkelt och rationellt sätt att få rätsida på detta byggnadsraseri vore

att hela denna spekulativt kostnadskrävande apparat lades under statlig regi. En bensinstation, efter förhållandena tillräckligt stor, kan ge lika bra service som flera bredvid varandra liggande stationer med några och korta arbetstoppar.

Det torde därför vara befogat att statsmakterna föranstaltar om en ny översyn av all handel med flytande bränsle.

På grund av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en skyndsam utredning för komplettering och översyn av 1947 års utredningsförslag om oljehandeln samt att förslag i ämnet snarast förelägges riksdagen.

Stockholm i januari 1964

Lage Svedberg

Thure Dahlberg

Gunnar Rönnerberg

Thore Sörlin

Lennart Wanhainen

Sigurd Lundin

Emil Näsström

V. Wikner

Karl Damström