

Nr 80

Utlåtande i anledning av motioner angående prissättningen på flytande bränsle i Norrland, m. m.

I de likalydande motionerna I: 105 av herr *Karl Pettersson m. fl.* och II: 118 av herrar *Petersson* i Gäddvik och *Nilsson* i Agnäs hemställas att riksdagen med beaktande av vad i motionerna anförts skall i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag om

1) prissättning av flytande bränsle och drivmedel i Norrland i likhet med vad som tillämpas i övriga delar av Sverige, och

2) utnyttjande av svenska statens beredskapsanläggningar i de norska isfria hamnarna för oljeimport till Sverige, framför allt till Norrland och dess inland.

Motionerna

Priserna på bensin och oljor i Sverige varierar, framhåller motionärerna, med hänsyn till en zonindelning som motiveras med att kostnaderna för oljebolagens distribution skulle vara olika i skilda delar av landet. Priserna blir härigenom högre i Norrland, särskilt dess inland, än i övriga delar av landet, något som ökar den belastning på Norrland som redan de långa transportavstånden och det kalla klimatet utgör. De tekniska svårigheter som kan vara förknippade med en prisutjämning till Norrlands fördel bör enligt motionärernas uppfattning kunna lösas, exempelvis genom en differentierad beskattning av flytande bränsle.

Av svenska staten bekostade anläggningar för beredskapslagring av flytande bränsle i norska isfria hamnar används, uttalar motionärerna vidare, icke för leveranser till Sverige, trots att transportavståndet från dessa till Norrlands inland är relativt kort. Import av flytande bränsle via isfria norska djupvattenshamnar skulle, menar de, vara fördelaktig vintertid och dessutom värdefull från miljösynpunkt med hänsyn till risken för oljeskador i Östersjön vid haverier där.

Uppgifter i anslutning till motionerna

Prisförhållanden

Prissättningen på bensin och dieselolja har behandlats av bensinhandelsutredningen i dess våren 1970 framlagda betänkande Rationell bensinhandel (SOU 1970: 24). Priserna på dessa produkter varierar geografiskt genom att oljeföretagen tillämpar frakttillägg. Områdena kring importhamnarna — ett tjugotal — kallas 0-zon, områdena närmast däromkring — större delen av Götaland och Svealand

samt Norrlands kustland — kallas 1-zon och de mera avsides belägna landsdelarna 2-zon. Pristillägget för de båda sistnämnda zonerna är 1 respektive 2 öre per liter. Tidigare fanns ytterligare zoner med upp till 5 öres pristillägg. Alla frakttillägg utöver 2 öre slopades emellertid år 1967.

Bensinhandelsutredningen har inte framlagt något förslag beträffande den här angivna prisdifferentieringen. Beträffande normalkonsumentens drivmedelskostnad påpekar utredningen att den enligt motororganisationernas kalkyler utgör ungefär en femtedel av den totala bilkostnaden och således inte är »så betydande som man vanligen föreställer sig».

Svensk lagringsanläggning för olja vid Trondheimsfjorden

I regi av det av svenska staten för ändamålet bildade AB Oljetransit byggdes 1957—1963 vid Trondheimsfjorden en skyddad lagringsanläggning för mottagning, lagring och transitering av oljor. Till en början uthyrdes hela anläggningen till svensk statlig myndighet. Från 1968 har en del av lagringskapaciteten uthyrts till ett norskt oljebolag, och ytterligare uthyrning till ett annat norskt enskilt oljeföretag har skett 1970. De norska bolagen lagrar produkter för distribution huvudsakligen i Norge.

Ifrågasatt oljeimport via Norge

I betänkandet Olja i rör (SOU 1970: 57) redovisar 1968 års utredning om rörtransport av olja och gas vissa överväganden rörande oljeimport till Norrland via Norge. Ett alternativ med oljeledning från Trondheim via Östersund till Sundsvall har bedömts överslagsvis, varvid jämförelse skett med nuvarande transportmetoder. Transport via rörledning Trondheim—Östersund och därifrån vidare med tankbil skulle enligt den av utredningen gjorda prognosen för oljekonsumtionen i Jämtlands län 1975 ställa sig ca 5 kr. dyrare per m³ än transport med konventionella metoder från Göteborg till de kommuner som kunde komma att försörjas av rörledningen. Konsumtionen i Sundsvallsområdet beräknas inte uppnå den minsta årliga förbrukning som normalt krävs för att få en rörledning lönsam jämfört med parallellgående järnvägs- eller lastbilstransporter. En rörledning utsträckt till Sundsvall med motiv att förse hela Norrlandskusten med olja bedöms inte vara lönsam med hänsyn till den ringa merkostnaden för fortsatt fartygstransport till hamnar norr om Sundsvall.

Med hänsyn till de låga kostnader som framkommit för transport av olja i stor skala på järnväg kan emellertid, anför utredningen, järnvägstransport från Trondheim visa sig utgöra ett realistiskt alternativ till nuvarande transportmetoder, om en samordning av olika företags transporter kan komma till stånd och om visst villkor i fråga om järnvägstarifferna uppfylls. Utredningen säger sig inte ha funnit skäl att inom ramen för sitt uppdrag i detalj klarlägga lönsamheten av samordnade järnvägstransporter på den berörda sträckan.

Utredningens betänkande remissbehandlas f. n.

Tidigare behandling av frågorna

Prissättningsfrågan

Kommittén för näringslivets lokalisering föreslog i betänkandet Aktiv lokaliseringspolitik (SOU 1963: 49), att förhandlingar skulle upptas med oljebranschen i syfte att få till stånd en utjämning av fraktkostnaderna på drivmedel, dock endast avseende zonerna 3—5. Skulle denna väg inte vara framkomlig, borde möjligheten att införa en clearing i statlig regi övervägas. I propositionen 1964: 185 anförde chefen för inrikesdepartementet bl. a. att frågan om dessa frakttillägg behandlats i riksdagen ett flertal gånger och att förslag om utjämning av bensinpriset genom skattedifferentiering därvid tillbakavisats. En allmän prisutjämning enligt kommitténs förslag skulle komma att innehålla inslag av permanent driftssubvention som inte borde förekomma. Härutöver framhölls att, om det kunde påvisas företagsekonomiska skäl för en utjämning av drivmedelspriserna, initiativ härtill torde komma att tas av berörda intressenter. Bankoutskottet avstyrkte och riksdagen avsåg motionsyrkanden som i anslutning till propositionen framfördes om en differentiering av bensinskatten i prisutjämnande syfte (BaU 1964: 48).

I motioner 1965 upptogs den nyssnämnda kommitténs förslag om förhandlingar med oljebranschen i det angivna syftet. Bankoutskottet erinrade om vad chefen för inrikesdepartementet uttalat föregående år och avstyrkte motionerna, som också avsågs av riksdagen (BaU 1965: 6). På bevillningsutskottets hemställan avsågs samma år en motion om differentiering av bensinskatten (BeU 1965: 16). År 1966 avvisade bankoutskottet och riksdagen ett förslag att den då aviserade bensinhandelsutredningen skulle få i uppdrag att pröva frågan om en för inlandet och glesbygden fördelaktigare differentiering av drivmedelspriserna (BaU 1966: 12). Utskottet framhöll dock att utredningen kunde väntas framlägga material av betydelse för en bedömning av prisutjämningsfrågan. I svar på en enkel fråga vid 1969 års höstriksdag meddelade chefen för finansdepartementet att inga förslag till åtgärder för att utjämna bensin- och oljekostnaderna för de inre och nordliga delarna av landet var under övervägande (AK:s prot. nr 34, s. 10).

Frågan om oljeimport via Norge

I en motion vid 1969 års riksdag framfördes samma argument som i de nu behandlade motionerna för transport av flytande bränsle från Trondheimsfjorden till Mellannorrland och hemställdes att motionen skulle för beaktande överlämnas till 1968 års utredning om rörtransport av olja och gas. Statsutskottet (utl. 1969: 38) framhöll att utredningen enligt sina direktiv hade att närmare undersöka behovet av att anlägga pipelines för olja eller naturgas i Sverige samt att studera de allmänna tekniska och ekonomiska förutsättningarna för anläggning och drift av sådana ledningar. Utskottet sade sig utgå från att utredningen därvid komme att överväga olika alternativ med avseende på transportvägar m. m. Motionen ansågs därför inte påkalla någon riksdagens åtgärd. De avsågs också av riksdagen.

Utskottet

Den differentiering av drivmedelspriserna som förekommer genom frakttillägg baserade på avståndet till importhamnarna är numera mindre än tidigare. Fram till 1967 var det högsta tillägget 5 öre per liter bensin eller dieselolja, men det har nu reducerats till 2 öre. Liksom tidigare finner utskottet att ett initiativ av berörda intressenter är den enda framkomliga vägen att uppnå en utjämning av drivmedelspriserna. Utskottet avstyrker därför förslaget om en utredning i ämnet.

Frågan om en oljeimport till Norrland via Norge — varvid svenska statens lagringsanläggning för petroleumprodukter vid Trondheimsfjorden måhända skulle kunna utnyttjas — har som ovan redovisats blivit uppmärksammas av 1968 års utredning om rörtransport av olja och gas. Utredningen har framhållit att järnvägs-transport av olja från Trondheim skulle kunna vara ett realistiskt alternativ till nuvarande sätt att transportera olja till vissa delar av norra Sverige. Utredningens propå kommer efter remissbehandlingen att bli föremål för överväganden inom Kungl. Maj:ts kansli. Något initiativ i detta ämne från riksdagens sida finns det i nuvarande läge inte anledning till.

Åberopande vad här anförts hemställer utskottet

att riksdagen avslår motionerna I: 105 och II: 118.

Stockholm den 8 december 1970

På bankoutskottets vägnar:

C. G. REGNÉLL

Närvarande:

från f ö r s t a kammaren: herrar Ståhle (s)*, Åke Larsson (s), Palm (s), Åkerlund (m), Lundin (s), Annerås (fp) och Thorsten Larsson (cp)*;

från a n d r a kammaren: herrar Regnéll (m), Hagnell (s), Bengtsson i Landskrona (s), Börjesson i Glömminge (cp)*, Löfgren (fp), Svensson i Eskilstuna (s)* och Brännström (s).

*) Ej närvarande vid justeringen.