

Nr 288.

Av herr **Lindström m. fl.**, om utredning angående den framtida organisationen av handeln med brännoljor m. m.

Frågan om organisationen av import och distribution av brännoljor har sedan det första världskriget vid olika tillfällen varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet, och inför den förestående freden kommer denna fråga att erhålla förnyad aktualitet. Det är önskvärt, att den svenska inköps- och distributionsapparatusens anpassning till fredsförhållanden förberedes på så sätt, att såväl konsumenternas som det allmännas intressen bliva på bästa sätt tillgodosedda. Av liknande skäl ha motionärerna ansett, att frågan om handeln med andra bränslen, särskilt kol och koks, bör beaktas av statsmakterna.

Statsmakterna ha i samband med skattetekniska spörsmål samt ifrågasatta stödåtgärder för inhemsk motorsprittillverkning tagit upp frågan om en statlig reglering av brännoljeimporten samt av handeln med brännoljor inom landet. Det är i detta sammanhang av intresse att erinra om denna frågas tidigare behandling i regering och riksdag.

År 1917 ifrågasattes första gången en statlig reglering av brännoljeimporten, då Kungl. Maj:t genom remiss den 19 mars anbefalldes kommerskollegium att avgiva yttrande över vissa förslag, vilka inkommit från kommerskollegium, nykterhetskommittén och kontrollstyrelsen rörande bland annat åtgärder för sulfitspritudustriens befrämjande, och därvid särskilt överväga förslag, om statsmonopol i handeln med viss sprit lämpligen kunde genomföras utan införande i samband därmed av statsmonopol eller annan dylik anordning i fråga om importen av brännoljor. Kommerskollegium uttalade sig i avstyrkande riktning i sitt utlåtande den 27 augusti 1917, och förslagen föranledde ingen åtgärd.

I anledning av motioner vid 1932 års riksdag (I: 255 och II: 343), i vilka hemställdes om visst stöd åt den inhemska tillverkningen och avsättningen av sulfitsprit, blev monopolfrågan ånyo aktuell. I skrivelse nr 362, vari motionerna avslogos, anhöll riksdagen i enlighet med andra lagutskottets utlåtande (nr 42) över motionerna, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa den av utskottet föreslagna utredningen av spörsmålet, huruvida och på vad sätt tillverkningen och avsättningen av inhemsk sprit till motorbränsle kunde främjas.

Genom beslut den 17 februari 1933 tillkallades särskilda sakkunniga att verkställa den begärda utredningen. Utredningsuppdraget avsåg att klar-

lägga de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för framställningen inom landet av motorsprit och ävenledes klargöra de förhållanden, under vilka handeln med importerat motorbränsle arbetade. I samband med frågan om eventuella skattelättnader för att ernå ökad avsättning av inhemskt motorbränsle skulle utredningen kunna ge vid handen, huruvida importen av utländskt motorbränsle lämpligen borde underkastas kontroll eller annan reglering.

I det av de sakkunniga den 8 september 1933 avgivna betänkandet angående ordnandet av avsättningsförhållandena för inom riket tillverkad sprit m. m. (SOU 1933: 25) ingick en redogörelse för utredningen av frågan om en statlig reglering av brännoljaimporten. De sakkunniga anförde därvid de fördelar, som ett monopol skulle innebära för ett rationellt ordnande av beskattningen, samt framhöllo riskerna under det dåvarande systemet för en oskäligen uppskrivning av priserna och slutligen möjligheterna till ökade inkomster, som en förenklad och mera rationell organisation i monopolens form skulle kunna inbringa åt statsverket utan någon höjning av priset för konsumenterna. De sakkunnigas utlåtande till förmån för monopol grundade sig på en ingående undersökning av den inhemska brännoljaemarknaden. Denna undersökning hade visat, att handeln med importerade brännoljor i huvudsak bedrevs av ett mindre antal företag, vilka med ett undantag voro dotterbolag till utländska oljebolag. De sakkunniga kunde konstatera, att prissättningen på den svenska marknaden å bensen, brännolja och fotogen vid undersökningstidpunkterna icke kunde karakteriseras som en av fri konkurrens bestämd prisbildning. Fastmer hade en allt fastare samverkan i fråga om pris- och avsättningspolitik hos de svenska företagen blivit märkbar. Utredningen blottade ett flertal anmärkningsvärda missförhållanden i fråga om den svenska bensenmarknaden. Sålunda hade de utländska moderbolagen debiterat sina härvarande dotterföretag högre priser än vad som kunnat ske med hänsyn till moderbolagens självkostnader, och de sakkunniga gjorde i detta sammanhang gällande, att ett statligt importmonopol sannolikt skulle kunna erhålla avsevärt förmånligare prisvillkor. Importbolagen hade under undersökningsåren redovisat avsevärda förluster och följaktligen icke givit vare sig statsverket eller kommunerna några nämnvärda skatteintäkter. Samtidigt syntes emellertid de utländska moderbolagen ha haft goda vinster. Denna skatteflykt, vilken möjliggjorts genom de oreglerade förhållandena på bränslemarknaden, talade enligt de sakkunniga för ett ersättande av den privata bensenhandeln med ett statligt oljemonopol.

De sakkunniga kunde vidare konstatera betydande och dyrbar överorganisation av oljebolagens verksamhet. Det i bolagen investerade kapitalet kunde betecknas som onaturligt högt, och överorganisationen kunde befaras verka stegrande på marginalen mellan inköpspriset och minuthandelspriset,

ett förhållande som enligt de sakkunnigas mening måste väcka tvivel om den oreglerade importhandelsrörelsens ändamålsenlighet.

Den 2 november 1934 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för finansdepartementet att tillkalla sakkunniga för att verkställa ytterligare utredning och avgiva förslag rörande inrättandet av ett statligt import- och partihandelsmonopol å brännoljor jämte därmed sammanhängande frågor. Utredningsuppdraget motiverades enligt departementschefens anförande till statsrådsprotokollet sagda dag främst av skattepolitiska hänsyn. Denne erinrade om tidigare utredningsresultat, vilka givit vid handen, att den privata bensinhandelns ersättande med ett statligt monopol skulle vara gynnsamt ur fiskalisk synpunkt, i så måtto att nedbringandet av kostnader för import och distribution skulle medföra ökat skatteutrymme utan att därför konsumenterna behövde åsamkas högre bensinpriser samt att skatteflykt till utlandet, vilket vore menligt ur såväl skatte- som valutapolitiska hänsyn, omöjliggjordes.

De sakkunniga, vilka antagit benämningen motorbränslesakkunniga, överlämnade med skrivelse den 7 november 1935 betänkande angående import- och partihandelsmonopol å brännoljor (SOU 1935: 61). De sakkunniga hade koncentrerat sin uppmärksamhet på en undersökning av möjligheterna att genom en förenklad och mera rationell organisation i monopolets form åt statsverket bereda ökade inkomster utan höjning av priset för konsumenterna. Med ledning av 1933 års utredning jämte kompletterande uppgifter från oljebolagen kunde en kalkyl uppgöras över ett monopols lönsamhet under förutsättning av en rationalisering inom alla led inom bensinhandeln. Rationalisering av anläggningar m. m., transport- och distributionsapparat, reklamverksamhet samt övrig administrationsverksamhet skulle nedbringa kostnaderna för import av brännoljor samt kapital- och driftkostnaderna.

1935 års brännoljekommitté, vilken den 13 december 1935 tillkallats för fortsatt utredning av frågan, överlämnade redogörelse för den verkställda undersökningen i betänkande den 9 november 1936 om rationaliserings- och ersättningsfrågor i samband med ifrågasatt införande av statligt brännoljemonopol (SOU 1936: 45). Utredningen hade föranletts av behovet av att belysa frågan om statsmonopolets införande ur två dittills icke beaktade synpunkter, nämligen frågan om de sociala verkningarna av en rationalisering av handeln med brännoljor samt frågan om detaljdistributionens ordnande.

Det synes sannolikt, att de i ovan refererade utredningar påtalade olägenheterna i stort sett bestått fram till krigsutbrottet. Under kriget har handeln med brännoljor genom importens bortfall praktiskt taget upphört. Vissa uppgifter rörande sysselsättningsutvecklingen inom handeln med drivmedel under åren 1939—1944 ha erhållits genom en undersökning rörande sysselsättningen inom bilismen, vilken verkstälts av Sveriges automobilindustri-

förening i samråd med kommissionen för ekonomisk efterkrigsplanering och i skrivelse den 5 januari 1945 överlämnats till chefen för finansdepartementet. Antalet sysselsatta inom distributionen för civila ändamål av flytande bränsle — som numera uppgår till en obetydlighet — samt av gengasbränsle för bilar uppgick den 1 juli 1939 till ca 8 200. Enligt vissa beräkningar hade antalet sysselsatta den 1 april 1944 sjunkit till ca 1 700.

När importen av brännolja efter kriget kommer i gång, följer därmed sannolikt, att den under kriget nedlagda distributionsverksamheten ånyo kommer att svälla ut. Eftersom ett av de argument, som tidigare rests mot införande av statsmonopol, har varit, att vissa arbetsmarknadspolitiska olägenheter skulle uppstå genom rationalisering av bensenmarknaden samt att ersättningskostnader m. m. till de vid oljebolagen anställda skulle bli betydande för statsverket, vore — därest ett förstatligande av brännoljehandeln anses befogat — det nuvarande tidsläget lämpligt för en sådan reform.

Utvecklingen efter kriget bör ävenledes tagas i beaktande för ett bedömande av frågan. Det möter givetvis stora svårigheter att nu förutse, hur marknadsorganisationen kommer att gestalta sig i framtiden, om intet samhälleligt ingrepp sker. När importen kommer i gång, kan man kanske antaga, att situationen i stort sett blir likartad med den, som rådde före kriget. I fråga om marknadsorganisationens utveckling äro två alternativ tänkbara. Det ena alternativet skulle innebära fri konkurrens mellan ett flertal bolag om den svenska marknaden. En dylik konkurrenssituation skulle sannolikt medföra en betydande överdimensionering av hela distributionsapparaten, vilket icke kunde anses vara rationellt ur samhällelig synpunkt. Eftersom det här är fråga om en synnerligen homogen vara och därtill en nödvändighetsvara, skulle en fri konkurrenssituation på distributionens område sålunda icke vara odelat fördelaktig för konsumenterna, vilka i sista hand få bekosta onödiga kostnader för reklam, försäljning m. m. Det andra alternativet vore ett privat monopolföretag eller en kartell, som behärskade hela den svenska marknaden. Man kan då befara onödigt högt uppskrivade importpriser, höga minuthandelspriser, fortsatt skatteflykt med flera olägenheter. Ur såväl skattepolitiska som valutapolitiska hänsyn samt med hänsyn till konsumentintressena skulle enligt vår åsikt ett statligt monopol vara att föredraga framför ett privat monopol, vilket dessutom kunde behärskas av utländska intressen. Ett statligt monopol borde såsom ensam köpare ha vissa möjligheter att erhålla lägre inköpspriser än ett privat bolag eller en kartell, som kontrolleras av utländska trustintressen, och det skulle vidare ha större möjligheter att ordna import och distribution med hänsyn till samhällets olika behov.

Sammanfattningsvis vilja vi anföra,

att verkställda utredningar visat, att handeln med brännolja fram till

mitten av 1930-talet icke varit ordnad på ett ur samhällets synpunkt ändamålsenligt sätt;

att man har att räkna med liknande missförhållanden efter kriget, för den händelse denna handel alltjämt skall bedrivas av enskilda företag;

att väsentliga fördelar ur statens finansiella och försörjningspolitiska synpunkter med största sannolikhet skulle stå att vinna genom införande av ett statligt brännoljemonopol; samt

att det ur arbetsmarknadssynpunkt vore fördelaktigt att införa ett dylikt monopol, innan handeln med brännoljor hunnit svälla ut till normal omfattning.

I fråga om kol och koks är det liksom beträffande bensin önskvärt att i framtiden sörja för en i orostider ökad lagerhållning av helt andra dimensioner än den som förekom före kriget. På grund av framtida förhållanden inom utrikeshandeln är det sannolikt, att den statliga handelspolitiken måste i högre grad än under föregående fredsperiod äga kontroll över kol- och koksimporten. Ett kraftfullare uppträdande på utlandsmarknaden än vad som var möjligt för de många splittrade importintressena före kriget blir säkerligen nödvändigt. Ett rationellare utnyttjande av tonnaget är ett annat önskemål. Distributionsapparaten inom landet led före kriget liksom inom bensinhandeln av en splittring, som måste verka fördyrande. Prissamarbete förekom tidigare inom kolbranschen endast i begränsad omfattning. Hur utvecklingen på denna punkt kommer att bli efter kriget kan för närvarande icke förutsägas, men en viss tendens till ökad prissamverkan förefaller icke osannolik med hänsyn till att handeln under kriget fått en fastare organisation. Det synes önskvärt, att statsmakterna beakta frågan om kolimportens och kolhandelns framtida former särskilt med hänsyn till att kol är en nyckelvara för näringslivet, en betydelsefull konsumtionsvara och en av de varor, vilka på ett otal punkter påverka hela prisbildningen.

På grundval av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära en skyndsam utredning angående den framtida organisationen av handeln med brännoljor samt huruvida och på vad sätt handeln med kol och koks efter kriget bör samhälleligt organiseras i syfte att på bästa sätt tillgodose samhällets behov.

Stockholm den 23 januari 1945.

Rickard Lindström.

N. Elowsson.

Birger Andersson.

Emil Ahlqvist.

Oscar E. Mattsson.
