

## Nr 14.

Ankom till riksdagens kansli den 24 maj 1945 kl. 12 m.

*Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion om utredning angående den framtida organisationen av handeln med brännolja m. m.*

I en inom riksdagens första kammare väckt, till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion nr 288 har herr *Lindström m. fl.* hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära en skyndsamt utredning angående den framtida organisationen av handeln med brännolja 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.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet i vederbörlig ordning inhämtat utlåtanden från statens bränslekommission, kommerskollegium, kommissionen för ekonomisk efterkrigsplanering, järnvägsstyrelsen och 1944 års drivmedelsutredning. Vidare hava följande organisationer och företag beretts tillfälle yttra sig i ärendet, nämligen Sveriges industriförbund, Kooperativa förbundet, Sveriges köpmannaförbund, Stockholms handelskammare, Handelskammaren i Göteborg, Skånes handelskammare, Smålands och Blekinge handelskammare och Handelskammaren i Gefle, Sveriges bensinhandlares riksförbund, Brännolja-centralen, Bensinaktiebolaget Pennco, Svenska kolimportörers förening 1939 u. p. a., Sveriges automobilindustriförening, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska transportarbetareförbundet samt Tjänstemännens centralorganisation (T. C. O.).

Kommerskollegium, som i sin tur hört Sveriges redareförening, har med sitt utlåtande överlämnat ett yttrande från nämnda förening. I anledning av remissen till Brännolja-centralen hava till utskottet avgivits dels ett gemensamt yttrande av Svenska petroleumaktiebolaget Standard, Aktiebolaget Svenska Shell och Svenska bensin- & petroleumaktiebolaget B. P., dels ett yttrande från ett vart av följande tre företag, nämligen Svenska Gulf oil company aktiebolag, The Texas company aktiebolag och Aktiebolaget Nynäs-Petroleum. Samtliga övriga organisationer, som beretts tillfälle yttra sig, hava begagnat sig därav, med undantag av Bensinaktiebolaget Pennco och Sveriges automobilhandlareförbund.

De av statens bränslekommission, kommerskollegium, kommissionen för ekonomisk efterkrigsplanering, Sveriges industriförbund, Kooperativa förbundet

*bundet, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges bensinhandlares riksförbund, bolagen Standard, Shell och B. P. samt Svenska kolimportörers förening* avgivna yttrandena finnas såsom bilagor (bil. 1—9) fogade vid utskottets utlåtande. För det huvudsakliga innehållet i övriga yttranden lämnas i det följande en kortfattad redogörelse.

*Järnvägsstyrelsen* har icke anledning förmoda, att ett statsmonopol på nu ifrågakvarande varuslag skulle vara till fördel för statens järnvägar såsom konsument med avseende å möjligheten att erhålla de för driften mest lämpliga kvaliteterna. För statens järnvägar gäller nämligen liksom för alla andra konsumenter av oljor och bränslen att det är av ekonomisk vikt och betydelse att för varje förbrukningsområde erhålla det varuslag, som bäst lämpar sig för detsamma. Mot det sätt, på vilket de enskilda företagen i detta hänseende tillmötesgått statens järnvägars fordringar, finnes enligt järnvägsstyrelsens erfarenhet intet att erinra. Järnvägsstyrelsen, som icke ansett sig böra göra något uttalande i frågan beträffande eventuella för- och nackdelar ur skatte- eller handelspolitisk synpunkt, finner icke för statens järnvägar ur företagsekonomisk synpunkt påkallat att införa statsmonopol för handeln med kol eller oljor.

*1944 års drivmedelsutredning* framhåller, att utredningen, som icke har att syssla med frågor rörande kol- och koks försörjningen, har i uppdrag att utreda hur drivmedelsförsörjningen i Sverige skall ordnas i fortsättningen. Enligt de för utredningen lämnade direktiven skall utredningen bland annat verkställa en omprövning av lagringsfrågan ur beredskapssynpunkt. Det är vidare förutsatt, att utredningen skall undersöka, på vad sätt eller i vilken utsträckning en återgång till den före krigsutbrottet rådande ordningen inom handeln och distributionen kan och bör ske. Hittills har utredningen huvudsakligen varit sysselsatt med undersökningar rörande beredskapslagring. Frågan om organisationen av handeln med brännolja har vid sidan härom emellanåt förberedelsevis diskuterats och de monopolutredningar, som verkställdes för omkring tio år sedan, ha studerats. Drivmedelsutredningen har på detta stadium i sina undersökningar icke kunnat finna, att något trängande behov av en radikal omläggning av oljehandeln för närvarande föreligger. Tvärtom saknas ej anledning sätta i fråga om det kan vara välbetänkt att under nuvarande förhållanden vidtaga en sådan åtgärd, låt vara att situationen i vissa avseenden kan te sig inbjudande. Ett av skälen härför utgör ovissheten på det handelspolitiska området. Denna ovisshet gäller icke blott utvecklingen inom världshandeln överhuvud utan även vilket resultat en del strävanden inom den internationella oljehandeln kommer att få. Att under sådana förhållanden införa statligt oljemonopol i Sverige förefaller att vara en åtgärd, vars följder äro svåra att förutse. Det handelspolitiska läget manar sålunda till försiktighet.

Vidare framhåller utredningen att samarbetet mellan oljebolagen och de svenska myndigheterna under avspärrningen i allt väsentligt utvecklats fullt tillfredsställande. Icke minst torde man inom vår försvarsmakt kunna intyga, att man haft stor nytta av bolagens vitt utgrenade distributionsnät liksom även av den sakkunskap som på olika sätt ställts till förfogande. Vissa former för den försörjning med flytande bränsle, importerade eller inhemska, som under krisåren kunnat äga rum för civila och militära ändamål, ha arbetat sig fram. Det naturliga synes vara att under den säkerligen besvärliga övergångstiden till mera normala förhållanden utnyttja

vinna erfarenheter och bygga vidare på det samarbete mellan myndigheter och enskilda, som ägt rum.

Enligt direktiven skall drivmedelsutredningen behandla även frågan om organisatoriska förändringar av vår oljeförsörjning. Den statliga regleringen av oljehandeln måste under alla förhållanden fortsätta till dess försörjningsläget gör ransoneringar överflödiga. En statlig kontroll, ehuru icke lika genomgripande, blir även därefter nödvändig ej blott ur skatteuppbörds- och möjligen också prispolitiska synpunkter utan även med hänsyn till den omfattande beredskapslagring, som torde böra upprätthållas. Om hur en sådan kontroll skall organiseras kommer drivmedelsutredningen att avgiva förslag, vilket måste ställas i relation till de övriga anordningar, utredningen funnit sig böra rekommendera.

*Stockholms handelskammare, Handelskammaren i Göteborg, Skånes handelskammare* samt *Smålands och Blekinge handelskammare* avstyrka motionen såväl i vad avser brännolja-handeln som i fråga om handeln med kol och koks. *Handelskammaren i Gefle* avvisar bestämt planerna på en monopolisering av handeln med brännolja men vill icke motsätta sig en opartisk utredning genom särskilda sakkunniga. Handelskammaren avstyrker förslaget om utredning rörande kol- och kokshandeln.

*Sveriges redareförening* yttrar sig närmast över motionen i vad den berör sjöfartens intressen. Föreningen framhåller, att i den mån kolimportörerna lyckas anpassa befraktningen efter redarnas önskemål beträffande lossningsplats m. m., yppar sig möjlighet att erhålla lägre frakt. Detta förhållande ävensom konkurrensen mellan importörerna medverkar till ett rationellt utnyttjande av tonnaget. Då under normala förhållanden icke blott svenska utan jämväl ett tämligen stort antal utländska fartyg stå till buds för import av kol och koks, blir den internationella fraktmarknaden i sista hand utslagsgivande. Det kan icke vara någon fördel, att de svenska redarna nyttja sina fartyg för transport av kol och koks till svenska hamnar, om de med samma fartyg kunna få högre frakt för laster uteslutande mellan utländska hamnar. Ej heller kan det anses önskvärdt, att svenska kolimportörer betala högre frakt till svenska redare än de frakter, som den internationella marknaden erbjuder. Endast för det fall att konjunkturen äro sådana, att det svenska tonnaget blir utan sysselsättning, torde anledning förefinnas att reagera mot att införsel av kol och koks sker med utländska fartyg. Under de tider, då svårigheter funnits för svenskt tonnage att erhålla sysselsättning, hava emellertid från sjöfartsnäringsens sida röster icke höjts för att exempelvis genom statsingripande få till stånd ett monopol för svenska fartyg att till Sverige få transportera kol och koks. Man har i stället från denna närings sida städs hävdadt, att konkurrensen bör vara fri och att detta i längden är till förmån icke blott för näringen utan för landet i dess helhet. Då motionärernas uttalande om behovet av ett mera rationellt utnyttjande av det svenska handelstonnaget saknar reell grund och icke kan åberopas såsom stöd för den föreslagna utredningen, avstyrker föreningen motionen.

Yttranden i avstyrkande riktning hava även avgivits av *Sveriges automobilindustriförening, Sveriges trafikbilägares riksorganisation* samt bolagen *Svenska Gulf, The Texas company* och *Nynäs-Petroleum*.

*Svenska transportarbetareförbundet* anser, att väsentliga samhällseliga fördelar skulle stå att vinna genom införandet av statliga monopol i fråga om oljehandeln samt handeln med kol och koks. Förbundet framhåller, att även smörjolja böra omfattas av ett blivande oljemonopol. Då personalen vid

såväl oljebolagen som kolfirmorna i hög grad hava intressen att bevaka vid en utredning om ifrågavarande handels monopolisering, uttrycker förbundet en bestämd önskan, att personalen blir representerad i en eventuell utredning.

*Tjänstemännens centralorganisation (T. C. O.)* framhåller, att organisationen icke har anledning motsätta sig den föreslagna utredningen. I en sådan böra tjänstemännen beredas representation.

*Utskottet.* För egen del får utskottet anföra följande:

Förevarande motion avser den framtida organisationen av handeln med de för vårt lands försörjning så utomordentligt betydelsefulla varuslagen brännolja samt kol och koks.

Vad till en början angår brännoljahandeln, så har såsom framhålles i motionen frågan om organisationen av densamma varit föremål för utredning vid olika tillfällen. Dessa utredningar hava företagits under förkrigstiden. Förhållandena under krigsåren lämnas också i det följande åsido såsom varande av extraordinär natur. Vid ifrågavarande utredningar har framkommit, att brännoljahandeln i olika avseenden icke varit ordnad på ett ur samhällets synpunkt tillfredsställande sätt. Sålunda har det visat sig, att distributionsapparaten är betydligt överdimensionerad. Detta får anses sammanhännga med att de olika konkurrerande företagen inom branschen sökt lägga under sig så stor del av marknaden som möjligt. I detta syfte hava de förskaffat sig försäljningsorganisationer, som dragit oproportionerligt stora kostnader. Bland annat hava runt om i landet bensinstationer vuxit upp i en omfattning, som icke motsvarat behovet. Även om nu angivna missförhållanden gjort sig mera gällande under en tidigare period och i viss mån avtagit i styrka under tiden närmast före kriget, kvarstår dock intrycket, att distributionen skulle kunna förenklas och rationaliseras utan att skäliga krav på en tillfredsställande betjäning av allmänheten därför behöver eftersättas. Att en förenkling och rationalisering av distributionsapparaten måste påverka priserna i en för konsumenterna gynnsam riktning ligger i öppen dag. Därest efter nuvarande restriktioners upphörande distributionen fortfarande skulle handhavas av olika sinsemellan konkurrerande företag, föreligger enligt utskottets uppfattning risk för att även i framtiden någon tillfredsställande ordning icke kommer att åvägabringas i förevarande hänseende.

En annan olägenhet, som är utmärkande för brännoljahandeln, sammanhänger med att densamma i stor utsträckning behärskas av utländska intressen. Den ojämförligt största delen av importen och distributionen handhaves nämligen av företag, som äro dotterbolag till de stora utländska oljebolag, som dominera världshandeln. Sistnämnda bolag hava, såsom påvisats i förenämnda utredningar, betingat sig sådana priser av sina svenska dotterbolag, att dessa vissa tider gått med förlust och därigenom blivit undandragna beskattning inom landet. Det må vara sant, att så icke synes hava varit fallet under de senaste förkrigsåren, men det kan icke anses vara för-

enligt med en sund ordning, att handeln med brännolja är organiserad på ett sätt, som möjliggör för utländska företag att ensidigt bestämma, huruvida och i vad mån försäljningsverksamheten här i landet skall lämna någon vinst. Enligt utskottets uppfattning böra garantier skapas för att detta förhindras i framtiden. Överhuvud taget finner utskottet det vara otillfredsställande, att handeln med en så utomordentligt viktig vara skall i den omfattning som nu är fallet ligga i händerna på utländska intressen.

Vägande skäl kunna därför enligt utskottets mening åberopas för att staten ingriper och söker åstadkomma en mera rationell ordning av brännolja-handeln. Härvid kunna olika utvägar tänkas. Mycket talar emellertid för att ett statligt eller statskontrollerat monopol skulle utgöra den lämpligaste organisationsformen för ifrågavarande handel. Sålunda är att märka, att det här är fråga om en nödvändighetsvara av förhållandevis homogen natur, för vars erhållande vårt land praktiskt taget helt är beroende av import. Behovet av en förenkling och rationalisering av brännolja-handeln torde också bäst tillgodoses genom ett sådant enhetliggörande av handeln, som en monopolisering innebär. Ett dylikt monopol synes vidare utgöra det effektivaste medlet mot ett icke önskvärt inflytande från utländska trustintressens sida på den svenska marknaden. Sålunda ensam köpare av hela landets brännolja-behov lär ett enhetligt företag av detta slag besitta stora möjligheter att erhålla förmånliga inköpspriser. Även ur skatte-, handels- och försörjningspolitiska synpunkter synes en dylik ordning kunna innebära fördelar.

I anledning av att farhågor uttalats för att en monopolisering av oljehandeln skulle komma att utnyttjas för att bereda ökade statsinkomster vill utskottet för sin del uttala, att denna möjlighet i lika mån föreligger med nuvarande anordning av beskattningen och att det riktiga hindret för en dylik utveckling synes ligga i riksdagens rätt att liksom nu begränsa här ifrågavarande statsinkomster för vissa bestämda ändamål. Det synes utskottet tvärtom möjligt — trots de höjda kostnader, varmed man på många punkter måste räkna — att oljepriserna skulle kunna återföras till samma nivå som före kriget, därest de olika möjligheter till rationalisering tagas till vara, som erbjuda sig vid organisation av distributionen, utan att därför kundservicen eftersättes.

Utskottet får alltså förorda, att frågan om den framtida organisationen av handeln med brännolja ur nu angivna synpunkter göres till föremål för en skyndsamt utredning. Att så sker med det snaraste, anser utskottet så mycket mera angeläget som, därest en omläggning av denna handel skall äga rum, densamma ur arbetsmarknadssynpunkt bör komma till stånd, innan brännolja-handeln hunnit återfå sin normala omfattning. Kan en omläggning verkställas, innan så har skett, torde vidare från statens sida stora besparingar kunna göras i fråga om ersättningar i samband med en eventuell inlösen av privata företag. Då, såsom förut framhållits, frågan om brännolja-handelns organisation redan varit föremål för flera utredningar, torde en ny utred-

ning närmast kunna få karaktären av kompletterande undersökningar till de tidigare utredningarna och kunna bli färdig i så god tid, att förslag om möjligt kan föreläggas 1945 års höstriksdag eller i alla händelser nästa lagtima riksdag.

I ett remissyttrande har påpekats, att även handeln med smörjoljor skulle vara i behov av reglering. Utskottet finner en utvidgning av den föreslagna utredningen till att omfatta även smörjoljorna önskvärd, då dessa oljor i stor utsträckning försäljas på samma ställen som brännolja.

Utskottet får härefter övergå till frågan om organisationen av handeln med kol och koks. På detta område hava tidigare icke företagits några utredningar motsvarande dem, som verkställts med avseende å brännoljahandeln. En skillnad förefinnes även såtillvida, att medan brännoljahandeln i stor utsträckning behärskas av utländska intressen, synas import och distribution av kol och koks handhavas av svenskägda företag. Å andra sidan finnas flera beröringspunkter mellan de två handelsgrenarna. I båda fallen är det fråga om importvaror av utomordentlig betydelse för vår försörjning. För båda varuslagen gäller vidare, att det är stora kvantiteter av förhållandevis homogen natur som årligen förbrukas inom landet. Även beträffande kolhandeln måste det därför anses vara ett statligt intresse att vaka över att den ur samhällets synpunkt är organiserad på ett rationellt sätt. Med hänsyn härtill anser utskottet sig böra biträda motionärernas förslag om en utredning rörande den framtida organisationen av kol- och kokshandeln. Enligt vad utskottet inhämtat har inom statens bränslekommission verkställts vissa undersökningar rörande kolhandeln. Den nu föreslagna utredningen torde kunna bygga vidare på nämnda undersökningar. Som riktlinjer för utredningen torde i övrigt kunna tjäna vad motionärerna anfört i ämnet. Sålunda torde böra undersökas behovet av ökad lagerhållning och på vad sätt detta bäst skall kunna tillgodoses. Frågan huruvida särskilda åtgärder påkallas med hänsyn till risk för prissamverkan bör, liksom frågan om den lämpligaste organisationsformen ur handelspolitiska synpunkter, ägnas uppmärksamhet. Vidare anser utskottet det vara av betydelse att få närmare undersökt, huruvida distributionen lämpligen kan förenklas. Den av motionärerna berörda frågan om tonnageets rationella utnyttjande bör jämväl beaktas.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att första kammaren för sin del måtte besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anholder

dels om en skyndsam, kompletterande utredning angående den framtida organisationen av handeln med brännolja och att det förslag, vartill utredningen kan föranleda, därefter snarast möjligt förelägges riksdagen, samt

dels om utredning på vad sätt handeln med kol och koks  
bör framdeles organiseras.

Stockholm den 15 maj 1945.

På utskottets vägnar:

IVAR EKSTRÖMER.

---

Närvarande: herrar Ekströmer, Heüman, Franzon, Nils Elowsson, Albert Andersson,  
Emil Petersson, Rosenberg och Ramberg.

---

#### Reservationer:

1) av herr Ekströmer, vilken ansett att utskottets utlåtande och hemställan bort ha följande lydelse:

»Förevarande motion avser den framtida organisationen av handeln med de för vårt lands försörjning så utomordentligt betydelsefulla varuslagen brännolja samt kol och koks.

*Handeln med brännolja* har under det senaste decenniet varit föremål för olika officiella utredningar, vilka delvis haft att taga ställning jämväl till spörsmålet om ett eventuellt överförande av denna handel till ett statligt monopol. För närvarande handhar 1944 års drivmedelsutredning uppgiften att utreda, huru drivmedelsförsörjningen skall ordnas i fortsättningen, och anvisningarna för sistnämnda utredning äro utformade på ett sådant sätt att de enligt utredningens egen uppfattning uppenbarligen innefatta också de frågor som berörts i den föreliggande motionen. Dessa omständigheter tala i och för sig för att en ytterligare utredning av oljehandeln näppeligen kan anses vara av behovet påkallad. I varje fall borde frågan härom få anstå tills drivmedelsutredningen framlagt ett väntat förslag rörande organisatoriska förändringar av vår oljeförsörjning samt angående omfattningen av den statliga kontroll som i fortsättningen kan visa sig vara erforderlig. För sin egen del har drivmedelsutredningen i anledning av den nu föreliggande motionen vitsordat, att samarbetet mellan oljebolagen och de svenska myndigheterna i allt väsentligt utvecklats fullt tillfredsställande under avspärrningstiden, och utredningen har, samtidigt som nödvändigheten av ett gott samarbete mellan samtliga berörda parter under övergångstiden starkt framhållits, funnit det ligga i öppen dag, att samarbetet skulle bli lidande, om samtidigt en utredning påginge i det mer eller mindre tydligt uttalade syftet att få till stånd

en radikal omläggning av oljehandeln. En praktisk lösning av övergångsproblemen skulle äventyras under sådana arbetsförhållanden. Detta är enligt utskottets mening en synnerligen beaktansvärd synpunkt i nu förevarande sammanhang.

Men även om man bortser ifrån de med övergångstiden efter kriget förknippade svårigheterna och angelägenheten av att vårt lands möjligheter att snarast erhålla olja med stöd av hittillsvarande förbindelser på brännoljemarknaden ej försvåras genom hotet om en radikal omläggning av hela oljehandeln, föreligga starka skäl att icke ingripa med statlig tvångsmakt på nu ifrågavarande område. Ett sådant ingrepp måste vara grundat på klara och ovedersägliga bevis för att det är nödvändigt med hänsyn till förhållandena. En sådan bevisföring har emellertid icke såvitt utskottet kan finna blivit presterad. Motionärernas farhågor för att en fri konkurrens mellan flera bolag skulle medföra en avsevärd överdimensionering av hela den svenska oljedistributionsapparaten har visat sig vara betydligt överdrivna. I den mån en sådan överdimensionering förekommit under oljehandelns expansion i början av 1930-talet, torde emellertid en väsentlig utjämning sedermera hava skett under åren närmare före kriget *dels* till följd av oljefirmornas egna åtgöranden i rationaliseringssyfte, *dels ock* till följd av den stegrade omsättningsvolymen. Den påtalade ekonomiska betydelsen av överdimensioneringen har för övrigt varit så ringa, att den kan mätas i bråkdelar av öre per liter bensin. Den nuvarande distributionsformen torde, såsom bland andra Kooperativa förbundet framhållit, tåla jämförelse med de allra billigaste på något område av varudistributionen. Det rikt differentierade svenska distributionsnätet med en mångfald spridda smärre försäljningsställen har emellertid inte endast tillgodosett rent affärsekonomiska synpunkter utan därtill också konsumenternas berättigade anspråk på en lätt tillgänglig och god service, varjämte det har en icke ringa betydelse ur försvars- och luftskyddssynpunkt. På de håll, där man anser sig ha befogade erinringar att göra mot en förment överdimensionering av distributionsapparaten, bortser man alltför mycket från fördelarna i nu nämnda hänseenden. När det gäller möjligheten att avväga antalet detaljförsäljningsställen för motorbränsle efter de föreliggande behoven, kan man inte räkna med att en sådan planering genom statliga centralorgan skulle medföra bättre resultat än de hittills uppnådda. Såväl importen av petroleumprodukterna, vilka ständigt äro föremål för prisfluktuationer, som distributionen av dem, kräva en smidighet, påpasslighet och anpassningsförmåga, vilka karakterisera den i fria former arbetande företagsamheten, men vilka sannolikt icke komma att vara tillfinnandes hos en statlig förvaltning.

Vad härefter angår importen av brännolja giva de av utskottet inhämtade yttrandena vid handen, att den hittills gällande organisationen på området icke givit anledning till sådana betänkligheter, att en mera radikal förändring av densamma får anses påkallad. Redan 1934 års bränslekommitte-



rade kunde konstatera, att de amerikanska moderbolagen debiterat sina svenska dotterbolag priser, vilka i stort sett motsvarat de officiella golfnoteringarna. Överhuvud taget har bensinpriset efter avdrag av skatt varit relativt lågt här i landet under det senaste decenniet, och något skäl att räkna med att förhållandena härvidlag skola undergå en förändring framdeles har icke visats föreligga. Om man efter krigets slut skulle behöva räkna med strävanden hos de stora koncernföretagen att i möjligaste mån uppträda gemensamt på vår bekostnad, kan detta givetvis vålla svårigheter, men ett sådant uppträdande skulle med ännu högre grad av sannolikhet kunna förväntas, därest ett statligt importmonopol infördes. Den relativt ringa storleksordningen av den sammanlagda svenska oljekonsumtionen — vilken under åren närmast före kriget uppgick till allenast 0,4 % av den totala världsförbrukningen — ger vid handen att inte ens ett statligt oljemonopol skulle representera någon betydande faktor på världsmarknaden med möjligheter att för vårt land erhålla förmånligare priser än som motsvara de officiella noteringarna. För övrigt skulle ett statligt monopol för Sveriges del innebära, att den svenska staten vid förhandlingar med de säljande världskoncernerna skulle uppträda såsom affärspartner gentemot dessa, och detta skulle många gånger kunna handelspolitiskt medföra ömtåliga lägen. Oljan måste ju alltid importeras till vårt land, och oljehandeln måste därför, hur än distributionen i Sverige ordnas, alltid behärskas av utländska intressen. Att dessa hittills genom att undandraga sig en riktig beskattning eller på annat sätt missbrukat sin dominerande ställning har ej kunnat påvisas. Om de svenska statsmakterna det oaktat gå in för ett förstatligande i syfte att omöjliggöra eller försvåra vinstöverföringar, föreligger risk för att man i oljekoncernernas länder, vilka äro av den största betydelse för vår utrikeshandel över huvud, uppfattar en sådan åtgärd som diskriminatorisk och i överensstämmelse därmed vidtager retaliationsåtgärder.

Vad här ovan anförts med avseende på handeln med brännolja äger i väsentlig mån tillämpning jämväl beträffande *handeln med kol och koks*. Att ett statligt monopol även på detta område skulle medföra risker och olägenheter i handelspolitiskt hänseende är uppenbart. Just i fråga om kol- och koksimporten har erfarenheten visat värdet utav en fri marknad vid handelsförhandlingar med utlandet.

De av motionärerna anförda argumenten till förmån för ökat statsinflytande på kol- och kokshandeln kunna icke anses bärande. En önskad ökad lagerhållning kan ordnas genom överenskommelser med förbrukarna ungefär i den ordning som före och under det pågående kriget förekommit vid reservförrådsnämndens lagring, och utgör icke något skäl för en radikal förändring av nu ifrågavarande handel. De erfarenheter som hittills vunnits av den svenska kolhandels verksamhet under fredstid stödja alls icke tron på den enskilda driftens underlägsenhet på detta område. Vad de fasta importbränslena angår har kungl. järnvägsstyrelsen för statens järnvägars vidkom-

mande i sitt yttrande framhållit, att enligt styrelsens erfarenhet priserna hållits mycket låga tack vare en skarp konkurrens de enskilda importörerna emellan. Enligt inhämtade upplysningar åtnjöto de svenska konsumenterna under förkrigstiden lägre priser än konsumenterna i flertalet andra jämförbara länder. Även inom kolbranschen är prisbildningen utsatt för tvära och kraftiga fluktuationer. För ett mera tungt arbetande statsmonopol måste det givetvis vara väsentligt svårare att driva verksamhet, där de spekulativa inslagen äro så framträdande, än vad detta är för fria enskilda företag. Härtill kommer att kolhandeln är en starkt säsongbetonad bransch, vilken vanligen är kombinerad med andra näringsgrenar såsom handel med järn, kemikalier, byggnadsmaterial o. s. v., eller spedition, skeppsmäkleri och stuveri etc. Motsvarande i hög grad kostnadsbesparande kombinationer torde vara uteslutna för ett statsmonopol. Vidare har järnvägsstyrelsen framhållit att det ej heller är särskilt troligt, att distributionskostnaderna genom kolhandels överlämnande till ett monopolföretag skulle nämnvärt nedbringas och därmed försäljningspriset för konsumenterna, dit statens järnvägar räkna sig, bliva billigare. Kungl. järnvägsstyrelsens synpunkter torde delas av det alldeles övervägande antalet större konsumenter i landet. Över huvud taget torde kunna sägas, att distribution och service inom kol- och kokshandeln hittills varit så effektiv och smidig att man svårligen kan tänka sig att härutinnan någon förbättring skulle kunna åstadkommas genom att denna handel anförtros åt statliga organ. Inte heller den av motionärerna framhållna tonnagefrågan torde kunna åberopas för en monopolisering på området. Det ligger ju i de enskilda redarnas intresse att tonnaget utnyttjas så väl som möjligt även i vad avser kolimporten. Den fria konkurrensen tvingar importörerna att eftersträva billigast möjliga frakter, vilket leder till att tonnaget söker den mest lönande verksamheten, varvid i regel kolbefraktningen till Sverige kombineras med annan utgående fraktfart. Statliga ingrepp i fråga om tonnaget erfordras endast då tillgången på tonnage för svenska ändamål icke förslår för alla samhällseliga behov, men sådana ingrepp stå inte i direkt samband med frågan om kolhandels organisation.

Såsom motionärerna framhållit förekom prissamarbete tidigare endast i begränsad omfattning inom kolbranschen. En ökad prissamverkan efter kriget med en ty åtföljande icke önskvärd prisutveckling är säkerligen icke att befara, ty den på statens initiativ bildade sammanslutningen för genomförande av den av krishushållningen betingade marknadsregleringen är endast av tillfällig natur. Det är en uttrycklig förutsättning att en återgång skall ske till friare förhållanden så snart läget åter är normalt.

I anledning av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion, I: 288, icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.»

2) av herrar *Emil Petersson* och *Albert Andersson*, som ansett, att utskottets utlåtande och hemställan bort ha följande lydelse:

»Motionärerna ha som stöd för sin framställning om utredning angående den framtida organisationen av handeln med brännolja m. m. åberopat vissa anmärkningar mot det sätt, på vilket denna handel före kriget varit ordnad. Anmärkningarna gälla särskilt de internationella bolagens maktställning och distributionsapparaters överdimensionering. Vad först angår den senare av dessa anmärkningar må erinras, att distributionsapparaten under kriget torde i betydande utsträckning ha inskränkts, och att läget efter krigets slut snarare torde påkalla en återuppbyggnad av densamma än en sådan rationalisering, som tagit sig uttryck i ytterligare nedläggande av depåer, servicestationer och andra hjälpmedel för försäljningen. Enligt utskottets mening ligger det i motorismens intresse att ha ett vitt utgrenat distributionsnät till sitt förfogande. En allt för stark koncentration av försäljningsställenas antal med långa avstånd från varandra medför onödiga körsträckor och tidsförlust med stora olägenheter för trafiken. Detta gäller särskilt landsbygden, medan däremot i städer och större tätorter en viss koncentration lättare kan genomföras. Det bör också bemärkas, att detaljförsäljningen på landsbygden till betydande del sker till låga kostnader. Detaljhandeln med brännolja bedrivs nämligen här i stor utsträckning av affärsmän och andra näringsidkare såsom bisysselsättning utan att härför anställts någon särskild personal. Kostnaderna för en sådan distribuering torde mer än väl uppvägas av de vinster ifråga om bekvämlighet och lättillgänglighet, som därigenom tillföras konsumenterna. Ifråga om bolagens obehöriga utnyttjande av sin maktställning på den svenska marknaden kan erinras, att denna dock icke under tiden före kriget kunde hindra förekomsten av en konkurrens, som medförde en för de svenska konsumenterna mycket gynnsam prisutveckling. Det torde dock vara obestriddt, att de stora oljekoncernerna alltjämt ha en betydande styrka på den svenska marknaden, och det är icke uteslutet, att deras strävanden efter krigets slut skola gå ut på att i största möjliga mån uppträda gemensamt för att behärska marknaden. Huruvida ett statligt importmonopol, som motionärerna förutsätta, skulle vara ett effektivt skydd däremot, förefaller dock i högsta grad tveksamt. De stora koncerner, vilka gemensamt i stor utsträckning behärska exporten på världsmarknaden, skulle därav snarare föranledas att genom avtal uppdelas på så sätt centraliserade svenska marknaden än att underbjuda varandra. Redan före kriget påbörjades emellertid en samverkan mellan bensin- och oljekonsumenterna i landet, vilken visade sig vara ett betydelsefullt hinder mot marknadens monopolisering. Denna samverkan har under kriget ytterligare utbyggts och torde för framtiden ha ännu större möjligheter att tjänstgöra som motvikt mot befarade monopoliseringssträvanden från de stora koncernernas sida.

Enligt utskottets mening äro således de av motionärerna åberopade skälen

för en ny utredning om den framtida organisationen av handeln med oljor icke i och för sig bärande. Då det emellertid med hänsyn till den diskussion, som förts i frågan, synes önskvärt, att de i motionen berörda förhållandena helt klarläggas, vill utskottet icke motsätta sig en utredning, som avser att belysa oljefrågans läge i vårt land.

För handeln med kol och koks slöts ett avtal mellan staten och Svenska kolimportörers förening år 1939, innebärande reglering av importen och priserna. Den sålunda träffade anordningen har, såvitt utskottet har sig bekant, icke föranlett några erinringar utan synes fungerat på tillfredsställande sätt. Ur handelspolitisk synpunkt kunna icke några bärande skäl anföras för att ett bättre handelsläge skulle uppkomma genom förefintligheten av ett statligt monopol. Kravet på en ökad lagerhållning kan tillgodoses oberoende av om kolhandeln är fri eller socialiserad. Då någon anledning antaga, att tonnaget skulle kunna utnyttjas bättre vid ett statsmonopol än under fri handel, eller att distributionsapparaten genom ett statsmonopol skulle kunna förbilligas, ej heller synes föreligga, kan utskottet icke ge sin anslutning till utredningsyrkandet i denna del.

Utskottet vill alltså i anledning av motionen föreslå,

- 1) att första kammaren för sin del ville hos Kungl. Maj:t anhålla om en förutsättningslös utredning angående den framtida organisationen av handeln med brännolja;
  - 2) att motionen i vad den avser utredning om den framtida organisationen av handeln med kol och koks ej måtte föranleda någon första kammarens åtgärd.»
-

## Bilaga 1.

## STATENS BRÄNSLEKOMMISSION

Kommissionen hänvisar först till yttrande från 1944 års drivmedelsutredning i fråga om handeln med brännolja och fortsätter därefter:

-----

**Handeln med stenkol och koks efter kriget.**

I motionen föreslås skyndsamt utredning i frågan huruvida och på vad sätt kolhandeln (ordet kol användes i detta yttrande såsom en sammanfattande benämning på stenkol och koks) bör »samhälleligt organiseras» i syfte att på bästa sätt tillgodose samhällets behov.

Motiveringen tar sikte på följande huvudpunkter, nämligen lagerhållning avpassad för orostider, kolimporthandelns utrikespolitiska aspekter, tonnageets rationella utnyttjande samt prisbildningen på hemmamarknaden.

I den del av motionen, som avser kolhandeln, nämnes icke direkt införandet av ett statligt monopol i syfte att tillgodose statens finansiella synpunkter. Att tanken på ett statsmonopol även härvidlag föresvävat motionärerna synes dock vara sannolikt. Ett eljest tänkbart alternativ till en »samhälleligt organiserad» kolhandel efter kriget skulle väl vara en i större eller mindre utsträckning statsreglerad handel, inom vars ram den enskilda kolhandeln inpassats. Sistnämnda system har som bekant tillämpats under nu pågående världskrig, varvid samverkan mellan staten och den fria kolhandeln reglerats genom en överenskommelse, det s. k. statsavtalet av den 20 september 1939. Detta avtal gäller intill dess Kungl. Maj:t förklarar att detsamma skall avvecklas.

Beträffande kolhandelns statsavtal hänvisas till bifogade VPM av den 2 november 1944, utarbetad av kommissionens vice ordförande, överdirektören K.-G. Ljungdahl (här ej tryckt). I promemorian undersöktes i vad mån statliga åtgärder och ingripanden med avseende på kolimport och kolhandel fortfarande vore nödvändiga eller kunde förenklas eller slopas. Målsättningen för statens politik i dessa avseenden i ett fortsatt skede av knapphet eller brist beträffande kolvaror angavs i denna VPM på följande sätt:

upprätthållandet av tillräcklig kolimport;  
organiserandet av kolimport och kolhandel på sådant sätt  
att fobpriser och fraktkostnader inte bli högre än nödvändigt,  
att import och lagring av kol kan ske utan importintresset hämmande risker,  
att den inhemska kolprisnivån inte blir högre än nödvändigt samt  
att kolens fördelning på förbrukarna kan regleras med hänsyn till det allmännas intressen.

Den kritiska analysen gav vid handen bl. a.  
att man i kolhandelns statsavtal har ett smidigt instrument för statens grepp över kolimport och kolhandel, som tills vidare bör bestå;  
att statens medverkan med avseende på åtgärder att åter få kolimport till stånd inte kan undvaras och bör lämnas genom handelsförhandlingar och andra åtgärder av handelspolitisk art, som åsyfta såväl varor som tonnagefrågor;

- att importförbud och licensförfarande med avseende på införsel av kol till riket ha en viktig uppgift att fylla beträffande importprinsnivån och därför böra behållas;
- att en utjämning av importkostnaderna för kol fortfarande är erforderlig och lämpligen bör uppnås genom clearingförfarandet, som alltså ännu icke kan avskaffas;
- att inte heller den utjämning av kolpriserna i lagerhandeln, som åstadkommes med tillhjälp av det s. k. subventionsförfarandet, ännu kan undvaras.

I promemorian konstateras, att denna målsättning på ett fullt tillfredsställande sätt tillgodoses genom nuvarande reglering av kolhandeln, och kommissionen delar denna uppfattning. Såsom framgår av vad ovan sagts om statsavtalets giltighetstid föreligger intet hinder att, om statsmakterna så finna lämpligt, denna arbetsordning får bestå så länge som på grund av fortsatt knapphet på kolvaror statliga regleringsåtgärder på bränsleområdet överhuvud taget befinnas erforderliga.

Motionen åsyftar emellertid uppenbarligen en fortsatt reglering av kolhandeln även efter ett sådant knapphetsskede.

-----

Då man i motionen framför ett önskemål om ett rationellare utnyttjande av tonnaget, saknas hållpunkter för bedömande av vilka jämförelsenormer motionärerna haft i tankarna. Tonnagets rationella utnyttjande är ju närmast en redarnas angelägenhet. Medan den fria kolhandeln å sin sida ur konkurrenssynpunkt måste eftersträva att ernå billigast möjliga sjöfrakter, söker tonnaget den mest lönande verksamheten, varvid i regeln kolbefraktningar till Sverige kombineras med annan utgående fraktfart. En del kolhandlare äro själva redare, vilket även är fallet med vissa storindustrier, vilka för egen räkning importera kol. Dessa torde förstå att väl utnyttja tonnaget även i vad avser kolimporten. Att göra statliga ingrepp i de svenska rederiernas tonnagedispositioner torde endast kunna vara erforderligt i ett läge, då tillgången på tonnage för svenska ändamål icke förslår för alla samhällseliga behov. Men dylika ingripanden synas icke stå i direkt samband med frågan om kolhandelns organisation. Det må även erinras därom, att under fredstid den svenska kolimporten till betydande del försiggått på utländska fartyg, varvid snart alla europeiska och en del utomeuropeiska länder plägat vara representerade.

I motionen anföres vidare, att distributionsapparaten för stenkol och koks — liksom inom bensinhandeln — före kriget led av en splittring, som måste verka fördyrande. Då huvuddelen av importerade kol i normala fall går direkt från fartyg till förbrukare, kan motionen i detta stycke endast åsyfta den mindre del av kolimporten, som går genom kollagerhandeln. Dennes årsomsättning hade närmast före kriget stigit till ca 3 milj. ton (mest koks) — alltså ungefär tredjedelen av kolimporten — och omfattade leveranser till husuppvärmning, smärre industrier o. dyl. samt bunkring av fartyg. Kollagerhandeln bedrivs av ej fullt 150 företag, fördelade på närmare 60 orter, nästan samtliga importhamnar. Flera av dessa företag ha gemensam ägare (t. ex. större grossist, Kooperativa förbundet etc.). Många av dem bedriva även annan affärsverksamhet, vilket naturligtvis betingas därav, att kollagerhandeln till stor del är säsongbetonad och ensam icke kan ge däri anställd personal möjlighet till full sysselsättning hela året om.

En stor del av distributionen i lagerhandeln sker genom s. k. återförsäljare, vilkas antal f. n. uppgår till omkring 4 000, fördelade på närmare 1 500 orter i landet. Dessa återförsäljare bedriva kolhandel i de allra flesta fall endast som

en relativt obetydlig del av sin affärsrörelse. Deras ersättning utgår i form av återförsäljarrabatt, vars storlek i regeln är oberoende av omsättningen. En eventuell nedskärning av återförsäljarnas antal lär knappast kunna påverka distributionskostnaderna men väl minska kolhandelns möjligheter att stå allmänheten till tjänst.

Lagerhandlarnas upplag i importhamnar med tillhörande sorteringsanordningar utgöra distributionsapparaten kärna. Med hänsyn till kolhandelns säsongbetonade karaktär måste denna apparat vara så högt dimensionerad, att även vid starkare påfrestningar — under vintermånaderna — leveranserna kunna fylla förbrukarnas berättigade anspråk. Bostadshusen i vårt land, framför allt i de större samhällena — där huvuddelen av kollagerhandelns avsättning är koncentrerad — äro i allmänhet icke så disponerade, att någon större del av årsbehovet av bränsle kan lagras. Bostadsuppvärmningens upprätthållande ställer därför betydande anspråk på kollagerhandelns leveranskapacitet under en del av året. Bränslekommissionen har den uppfattningen, att det ingalunda varit karakteristiskt för den svenska kollagerhandeln före kriget, att den varit överdimensionerad. En koncentring av lagerplatser, sorterings- och distributionsanläggningar medför bl. a. ur beredskapssynpunkt påtagliga risker och bör av denna anledning i varje fall icke drivas för långt.

I motionen uttalas till sist farhågor för en ökad prissamverkan efter kriget, vilken säges icke förefalla osannolik med hänsyn till att handeln under kriget fått en fastare organisation. Detta vore givetvis en icke önskvärd utveckling, vilken dock — enligt de erfarenheter kommissionen har — icke kan betecknas som sannolik. Det har nämligen hittills varit kännetecknande för svensk kolhandel, att det rått en stark konkurrens mellan företagarna i branschen. Det samgående, som ägt rum under nu rådande utomordentliga förhållanden, har varit kolhandeln påtvingat, och kommissionen har haft många tillfällen att iakttaga tydliga tecken på att sammanhållningen sannolikt icke kommer att bestå längre än den statliga regleringen av kolhandeln. Det kan även förtjäna att framhållas, att med avseende på lagerhandeln med koks — som utgör ungefär två tredjedelar av kollagerhandelns varor — en kraftigt prisreglerande faktor ligger i konkurrensen mellan lagerhandelns importkoks och de praktiskt taget helt kommunala gasverkens såsom biprodukt vid gasframställningen utfallande koks.

Ehuruväl det — ur de synpunkter kommissionen har att företräda — saknas anledning att principiellt ställa sig avvisande gentemot en utredning av i motionen föreslagen art, torde de synpunkter kommissionen här ovan framlagt beträffande i motionen framförda motiv för utredningen knappast ge stöd för ett antagande, att en utredning skulle ge anledning till ett sådant ingripande på kolhandelns område, som motionärerna synas åsyfta.

---

Stockholm den 3 april 1945.

Statens Bränslekommission

ERIK LUNDH

T. Ström.

KUNGL. MAJ:TS OCH RIKETS  
KOMMERS KOLLEGIUM

Kollegium redogör först för tidigare utredningar och fortsätter därefter:

---

Nämnda utredningar hava sålunda icke ingått på de handelspolitiska och andra allmänna synpunkter, som i ärendet böra anläggas och därvid tillmätas avsevärd betydelse. Med hänsyn härtill vill Kollegium icke motsätta sig att spørsmålet underkastas en förnyad förutsättningslös utredning.

Kollegium anser sig emellertid härvid böra framhålla, att de synpunkter, som framförts rörande möjligheterna för ett monopolföretag att ernå sänkta inköspriser, icke synas vara övertygande. Det torde vara ostridigt att bensinprisen i Sverige under 1930-talet lågo på en nivå, som jämfört med förhållandena på andra håll i Europa får anses hava varit låg. Kollegium vill icke förneka att inom ifrågavarande område i början av 1930-talet förefanns en viss, delvis med konjunkturdepressionen sammanhängande överorganisation, men vill erinra att denna, särskilt vad angår läget inom detaljdistributionen, medfört fördelar för den förbrukande allmänheten genom att bensinen blivit lättare tillgänglig. Genom att bensinförbrukningen under 1930-talet starkt ökades och genom åtgärder från oljefirmornas sida torde därjämte överkapaciteten hava minskats. Det föreligger därför skäl att vid övervägande av rationaliseringsåtgärder icke räkna med allt för långt gående hopkrympning av distributionsapparaten och därav härrörande minskning av distributionskostnaderna.

Kollegium vill även erinra om att 1944 års drivmedelsutredning har i uppdrag bland annat att i samband med frågorna om beredskapslagring och avsättning av en inhemsk produktion undersöka på vad sätt och i vilken utsträckning en återgång till den före krigsutbrottet rådande ordningen inom handeln och distributionen bör ske. Utredningsmännen hava sålunda direktiv att åtminstone i viss utsträckning ingå även på det genom motionen aktualiserade spørsmålet.

Vad vidare angår frågan om organisationen av handeln med kol och koks hava utredningar på detta område icke förekommit i motsvarande omfattning. Spørsmålet synes vara mera komplicerat, redan därför att det är fråga om en mindre homogen grupp av varor, vadan organisationssvårigheterna icke böra underskattas. Bland annat må även erinras om att bränslehandeln är underkastad starka säsongvariationer, varför dess kombinerande med annan rörelse, såsom för närvarande ofta är fallet, ställer sig fördelaktigt.

Det torde icke möta svårigheter att ordna beredskapslagring av fossila bränslen med bibehållande av den fria handeln. Då en spridning av lagren är önskvärd, synes det vara lämpligt att anlita större förbrukares, däribland statliga organs, lagringsmöjligheter och eventuellt särskilt iordningställda statliga lagringsplatser samt undvika att allt för mycket taga i anspråk importörernas lagringsmöjligheter i importhamnarna, där för övrigt brist på utrymme mångenstädes kan lägga hinder i vägen.

Man torde kunna utgå ifrån att bränsleimporten under åtskillig tid efter fientligheternas upphörande kommer att bliva beroende av mellanstatliga



avtal och att den i samband därmed måste underkastas vissa direktiv och kontroll från statens sida. En centralisering av importhandeln kan då tänkas medföra vissa fördelar. Utvecklingen hittills under krishushållningsperioden har emellertid visat, att erforderlig reglering av handeln kunnat genomföras på tillfredsställande sätt genom avtal med kolhandlarna. Huru importmöjligheterna komma att ställa sig på längre sikt och vilken avsättningspolitik de kolproducerande länderna komma att föra torde nu vara svårt att förutse. Vid de förhandlingar rörande kolimporten, som förekommo under 1930-talet, synes det hava varit en fördel, att den svenska kolhandeln var fri. Om man analogivis kan antaga att förhållandet blir detsamma framdeles är väl tvivelaktigt men icke osannolikt.

Vad angår tonnageets rationella utnyttjande må erinras att kolimport och rederirörelse i ett flertal fall bedrivs av ett och samma företag. Att under sådana förhållanden tonnageet utnyttjas så rationellt som möjligt torde kunna förutsättas, och jämväl i övrigt synes anledning saknas antaga, att kolhandelns nuvarande organisation skulle i någon avsevärd utsträckning medföra oekonomisk disposition av tonnageet. Såsom av Sveriges redareförening framhålles får det icke i och för sig anses vara ett intresse, att kolimporten sker med svenska fartyg, utan snarare att den internationella fraktmarknadens möjligheter utnyttjas, såväl av importörer som av svenska redare på det sätt, som vid varje tillfälle ställer sig ekonomiskt fördelaktigt. Det stora antalet kollaster, beräknat till 5 000 à 6 000 per år, och kolimportens säsongkaraktär skulle säkerligen komma att ställa mycket stora fordringar på ett centralt dirigerande organ.

Huruvida distributionsapparaten före kriget led av allvarliga brister, som verkade fördyrande, torde icke utan en närmare undersökning kunna konstateras. Att detaljdistributionen var uppdelad på ett stort antal företag behöver i och för sig icke betyda att den var överdimensionerad, enär kolhandeln, såsom redan anförts, i mycket stor utsträckning var kombinerad med annan rörelse.

Såsom av det anförda framgår finner Kollegium det tvivelaktigt, huruvida en monopolisering eller centralisering på annat sätt av handeln med kol och koks — i den mån detta i motionen avses — kan vara till gagn. Då emellertid, såsom ovan antytts, frågan om organisationen av denna handel icke tidigare varit föremål för närmare utredning, som kan belysa frågans olika aspekter, vill Kollegium icke motsätta sig en förutsättningslös sådan, varvid de handelspolitiska synpunkterna torde särskilt beaktas.

STIG SAHLIN.

HARALD CARLBORG.

C. G. Hindbeck.

KOMMISSIONEN FÖR EKONOMISK  
EFTERKRIGSPLANERING

Såsom i den remitterade motionen framhålles, var bensinhandeln före kriget organiserad på ett i vissa hänseenden mindre tillfredsställande sätt. Den låg övervägande i händerna på internationella bolag, som ofta samarbetade för att hålla priserna uppe och som länge tillämpade en sådan politik gentemot de i Sverige verksamma dotterföretagen, att dessa icke erhöilo några vinster som kunde beskattas, medan de utländska moderföretagen däremot lämnade överskott. Dessutom ledde konkurrensen mellan de olika företagen till att distributionsnätets kapacitet avsevärt översteg vad som var erforderligt för den svenska marknaden. Det är exempelvis väl bekant, hurusom service- och pumpstationer tillhörande olika företag ofta lågo tätt intill varandra. Enligt uppgift i en utredning av inom finansdepartementet tillkallade sakkunniga (Rationaliserings- och ersättningsfrågor i samband med ifrågasatt införande av statligt brännoljemonopol, SOU 1936: 45) funnos i mitten på trettioalet icke mindre än 13 505 bensindistributörer, varav 1 227 servicestationer, 8 051 singlepumpar och 4 227 fat- eller flaskförsäljare. Under förutsättning att distributionen organiserades genom ett monopol skulle vid dåvarande förhållanden enligt av samma sakkunniga verkställd överslagsberäkning antalet distributionsställen kunna nedbringas till 4 225, varav 610 servicestationer, 3 015 singlepumpar och 600 fat- eller flaskförsäljare. Oljehandelns fördelning på flera företag vålade även extrakostnader för löner, transport- och lagringsanordningar, central och regional administration samt reklam.

Under trettioalets senare del var utvecklingen jämförelsevis gynnsam, vilket delvis torde ha berott på att bolagen i viss mån beaktade den kritik som framkommit såväl i nyssnämnda som i tidigare (SOU 1935: 25 och SOU 1935: 61) utredningar. Sålunda genomfördes en viss rationalisering av distributionen av oljebolagen själva. Därjämte ökades konsumtionen under senare delen av trettioalet så mycket, att även detta bidrog till att minska överkapaciteten. De internationella dotterbolagen i Sverige började redovisa vinster, som kunde beskattas. Efter hand framträdde allt flera fristående importföretag, vilka bedrevo konkurrens med de samverkande internationella storföretagen delvis under samarbete med den kooperativt organiserade Bilägarnas inköpscentral och därtill anslutna inköpsföreningar. Bensinpriset höll sig också på en väsentligt lägre genomsnittlig nivå än under tjugotalet. Distributionskostnaden var begränsad till i regel mellan en tredjedel och en fjärdedel av detaljpriset (inklusive skatt) för bensin.

Denna gynnsamma utveckling torde dock icke ha fortskridit så långt som skulle ha varit önskvärt. Alltjämt låg bensinhandeln till större delen i händerna på samarbetande internationella bolag, vilka icke kunde antagas vara primärt inriktade på att tillgodose den svenska marknads intressen. Trots rationaliseringen och konsumtionsökningen förekom fortfarande, att flera bensinstationer voro belägna i omedelbart grannskap till varandra, utan att detta var erforderligt med hänsyn till konsumtionens intressen. Om priset

också å ena sidan var förhållandevis lågt, var det å andra sidan så stabilt att det förefaller oviss huruvida konkurrensen verkligen var fullt effektiv.

Därefter har frågan kommit i nytt läge genom att den personalstyrka, som är knuten till företag avsedda för bensindistribution, starkt reducerats efter genomförande av krigsavsparningen och detta trots inkallelser och personalåtgång för gengasdistributionen. Därigenom försvinner eller försvagas för tillfället ett av de argument mot en rationalisering och omorganisation av driften, som oftast framfördes under 1930-talets bensinmonopoldebatt. Vidare har distributionsnätet i stor utsträckning reducerats, i det att ett stort antal under kriget överflödiga bensinpumpar för översyn och förvaring hämtas hem av bolagen. Det föreligger därför ökade möjligheter att anpassa distributionsnätet efter behovet. Läget har även förändrats så tillvida som utsikterna till en effektiv konkurrens nu te sig gynnsammare än tidigare. Kooperativa förbundet, som äger vissa oceananläggningar, vilka emellertid äro uthyrda till ett internationellt bolag, kommer, enligt vad kommissionen erfarit, vid hyreskontraktets utlöpande år 1947 att återförvärva förfoganderätten till desamma. Dessutom har nyligen organiserats en större kooperativ sammanslutning för import, handel och raffinering av olja, nämligen Sveriges oljekonsumenters riksförbund, vari ingå följande organisationer: Kooperativa förbundet, Bilägarnas inköpscentral, Svenska lantmännens riksförbund, Svensk andelsfiskförening u. p. a. och Västkustfiskarnas centralförbund.

Kommissionen vill understryka angelägenheten av att bensin- och oljehandeln helt eller till övervägande del ligger i händerna på ett eller flera organ, som äro beredda att gentemot utländska storbolag och andra främmande inflytanden tillvarataga den svenska marknadens intressen. Detta ter sig nu desto viktigare, eftersom det föreligger fara för att världshandeln kommer att bli mycket starkt påverkad av olika internationella och nationella regleringar. I detta sammanhang måste också krigsberedskapssynpunkten beaktas. Det ter sig numera uppenbart, att stora lager av olja behöva lagras inom landet för att en verklig försvarsberedskap skall uppnås. Då råoljan är bensinen vida överlägsen i fråga om lagringsduglighet, betyder detta, att vårt land i väsentligt ökad utsträckning måste övergå till import av råolja och att stora lagrings- och raffineringsanläggningar måste åstadkommas. Även om vår kapacitet för oljeraffinering redan ökats och en ny sådan ökning planerats, förtjänar dock övervägas, om icke ytterligare åtgärder i denna riktning äro behövliga.

Det är sålunda ur olika synpunkter erforderligt att frågan om bensinhandelns organisation underkastas en omprövning. Härvid bör även övervägas huruvida fara föreligger för att distributionsnätet ånyo kan få en för stor kapacitet i förhållande till behovet. Visserligen är det mycket möjligt eller till och med sannolikt, att en ytterligare expansion av bilismen kan medföra, att ett distributionsnät av den omfattning som fanns under trettio-talet kan bli fullt utnyttjat. Just konkurrensen mellan olika företagsgrupper — vilken ur andra synpunkter är förmånlig — kan emellertid medföra, att utbyggandet av distributionsnätet kan försiggå hastigare än vad som svarar mot förändringarna i behovet, så att en överkapacitet i alla fall upprätthålles. Den nya kooperativa organisationen kan exempelvis behöva bygga ut sitt distributionsnät för att inom alla landsdelar kunna effektivt konkurrera med de internationella storbolagen. — Man bör vid bedömandet av distributionsnätets lämpliga omfattning icke ta sikte på något minimum,

som skulle orsaka dyrbara väntetider för bensinkonsumenterna och hindra motorismens utveckling. Det gäller att i stället söka finna ett optimum, som innebär, att konsumtionens berättigade intressen fullt tillgodoses utan onödig överdimensionering av distributionsapparaten.

Kommissionen vill därför tillstyrka en utredning om den framtida organisationen av handeln med brännolja. Vid denna utredning böra olika alternativ till den nuvarande ordningen övervägas. Ett alternativ är ett monopol, som helt behärskas av staten eller av inhemska konsumentintressen eller eventuellt både av staten och av olika konsumentintressen. Vid ett dylikt förenhetligande av bensinhandeln kan distributionsapparaten sannolikt lättast avpassas efter behovet och samtidigt ökad säkerhet uppnås för ett samfällt uppträdande av de svenska köpintressena på världsmarknaden. Det kan i detta sammanhang nämnas, att den svenska importen år 1938 uppgick till 3 % av världshandeln med bensin och till en större andel av försäljningen från de länder, varifrån vi tillfredsställde vårt bensinbehov. Ett annat alternativ är att handeln med brännolja ombesörjes av två eller tre olika företag, exempelvis ett statligt eller halvoffentligt företag, ett konsumentkooperativt företag och, eventuellt, ett rent privat företag. Härigenom skulle erhållas en stimulerande konkurrens, samtidigt som handeln helt eller delvis ombesörjdes av organ, som företrädde mera allmänna svenska intressen. Man kan även diskutera en organisation med statlig eller konsumentkooperativ kontroll av import och partihandel men med fri konkurrens för distributionen i detaljhandeln.

Då det icke är uteslutet, att bensinimport i avsevärd omfattning kan komma i gång redan före utgången av innevarande år och då en eventuell omorganisation av handeln med brännolja bör komma till stånd dessförinnan, är frågan av synnerligen brådskande natur. Det vore därför önskvärt, att förslag med anledning av utredningen kunde framläggas vid den höstriksdag, som i år eventuellt kan komma till stånd.

Även i fråga om handeln med kol och koks synes frågan om en omorganisation böra upptagas till övervägande. För närvarande finnas omkring 160 import- och lagerhandelsfirmor samt ca 4 000 detaljförsäljningsställen. Då flera företag eller försäljningsställen kunna ha samma ägare, är dock antalet ekonomiska enheter något mindre. Importörerna voro före kriget sammanslutna i Svenska stenkolsimportörernas förening. Under kriget har på statligt initiativ en tvångskartellering kommit till stånd, varvid importörerna sammanslutit sig i Svenska kolimportörernas förening 1939 u. p. a. Importkvantiteterna ha uppdelats och priserna fastställts genom myndigheternas försorg. Importörernas förtjänster torde ha ökats dels därför att avsättningen blivit säkrad på grund av knappheten, dels emedan vissa andra risker avlyfts genom statliga regleringsåtgärder samtidigt som handelsvinsten per ton ökats.

Den importreglering, som under kriget genomförts, är konstruerad med tanke på att den skulle gälla endast under en jämförelsevis begränsad tid. Emellertid har kriget dragit ut på tiden, och de därmed förenade olägenheterna ha därför efter hand gjort sig mera kännbara. Det är numera uppenbart, att import av kol och koks för lång tid framåt kommer att bli helt beroende av överenskommelser, som kunna träffas av staten med exportländerna och som komma att avse såväl kvantiteter som priser. Det är inte ens säkert, att världshandeln med kol och koks kommer att bli fri, när den nuvarande knappheten på världsmarknaden upphör. Redan före kriget

förelågo vissa förhållanden, som i någon mån kunde motivera ett mera samlat uppträdande från de svenska importintressenas sida. Sålunda var exporten från varje enskilt exportland reglerad antingen genom karteller eller genom statliga åtgärder. Mot slutet av fredstiden framträdde också vissa tendenser till samarbete mellan olika exportländer. Efter kriget kan man emellertid, som sagt, räkna med en väsentligt mera ingående reglering, i varje fall under lång tid framåt. Under alla förhållanden kommer importen icke på länge att bli beroende av den enskilda företagsamhetens insatser, och frågan om en omorganisation av handeln med kol och koks måste därför betecknas såsom synnerligen aktuell.

Det synes dessutom böra övervägas, om icke den inre distributionsapparaten delvis är överdimensionerad. Det är bekant, att kedjehandel med kol och planlösa transporter i viss utsträckning förekommit före kriget. Även andra rationaliseringsmöjligheter torde föreligga, ehuru det är svårt att utan närmare undersökning bilda sig en uppfattning om betydelsen därav.

Av anförda skäl vill kommissionen tillstyrka, att även frågan om kol- och kokshandelns organisation upptages till utredning, varvid, liksom beträffande oljehandeln, böra beaktas olika alternativ, exempelvis bibehållande tills vidare av nuvarande ordning, statligt importmonopol eventuellt med avgörande inflytande för olika förbrukargrupper i förening med fri handel på den inre marknaden, importmonopol som tar hand även om lagerhandeln. Ett annat alternativ är att ett statligt importföretag eller ett statligt import- och partihandelsföretag konkurrerar med ett motsvarande konsumentkooperativt företag. Liksom i fråga om bensinhandeln böra även i detta fall krigsberedskapssynpunkterna noga beaktas. Även denna utredning synes böra bedrivas med sådan skyndsamhet, att resultaten därav kunna praktiskt utnyttjas, innan importen nått större omfattning.

Kommissionen vill till sist anföra en synpunkt, som synes böra beaktas vid en eventuell omorganisation av handeln med såväl brännolja som kol och koks. I den mån statliga monopol eller halvoffentliga företag skapas för dessa ändamål, måste iakttagas att dessa få en sådan finansiell konstruktion, att det ekonomiska driftsresultatet klart framgår av räkenskaperna. Kommissionen har tidigare, särskilt i sitt yttrande av den 7 februari 1945 angående den fortsatta driften vid skifferoljeverken i Kvarntorp och Kinnekleva, framhållit angelägenheten av att, där av särskilda skäl speciella subventioner utgå till statliga företag, detta måste ske i sådana former, att subventionen icke döljes utan klart framträder. När det gäller statliga eller halvoffentliga företag vilka driva handel med varor som äro underkastade särskild beskattning, såsom fallet är med bensin, tobak eller sprit, är det lika viktigt, att det ur räkenskaperna med all tydlighet framgår vad som är skatt och vad som icke är skatt. I annat fall finns ingen möjlighet att med ledning av räkenskaperna kontrollera, huruvida verksamheten är skött med ekonomisk effektivitet eller icke.

---

Kommissionen för ekonomisk efterkrigsplanering:

GUNNAR MYRDAL.

*Karin Kock.*

### Särskilt yttrande

av herrar Hèrnod, Liedberg, Nordenson, Söderlund, Wehtje och Åselius.

Vad först angår utredningsförslaget i fråga om *oljehandeln* må framhållas, att detta motiveras i huvudsak med argument, hämtade från den utredning, som år 1933 verkställdes av de s. k. motorbränslesakkunniga. Denna kommitté, vars huvuduppgift var att söka finna en väg för tillfredsställande utnyttjande av den svenska sulfitspriten, växlade över ett sidospår in även på frågan om en statlig reglering av *oljehandeln*. Kommittén gav sitt förord åt ett monopol i de något svävande ordalagen, att de av kommittén anförda synpunkterna borde tagas i betraktande vid frågans bedömning och att vissa av de återopade omständigheterna talade till förmån för en statlig reglering av rörelsen, varvid avgörande skäl kunde anföras för valet av monopolformen.

Motionärerna ha tagit kommitténs framställning till utgångspunkt för vissa antaganden om hur oljebolagens marknadsorganisation kan förväntas komma att utveckla sig efter kriget, »om intet samhälleligt ingrepp sker». Antingen, förmoda de, blir det fri konkurrens som hittills eller ock ett privatmonopol eller en kartell, som behärskar hela den svenska marknaden. Frikonkurrensens system skulle medföra en »överdimensionering av distributionsapparaten», vilken icke vore »odelat fördelaktig för konsumenterna». Privatmonopolet åter skulle ha till följd höga priser och andra ej närmare angivna olägenheter. Farorna för en utveckling efter dessa linjer skulle avlägsnas genom ett statligt monopol, som skulle ha »vissa» möjligheter ej blott att erhålla lägre inköpspriser utan ock »att ordna import och distribution med hänsyn till samhällets olika behov».

Denna argumentering kan förefalla enkel och följdriktig. Men slutsatsens premisser äro föga hållbara.

Den från 1933 års kommitté hämtade uppfattningen, att ett bibehållande av den fria konkurrensen på *oljehandeln*s område skulle medföra en fortsatt eller måhända ytterligare stegrad överorganisation av försäljningsapparaten bottenar i en iakttagelse, som utan tvivel var befogad vid den tidpunkt den avsåg, d. v. s. åren kring 1930-talets början. Bensinkonsumtionen hade under tiden närmast förut gått språngartat i höjden, och konkurrensen mellan bolagen för att fylla dess anspråk föranledde anläggande av flera försäljningsställen än nödigt för en rimlig behovstäckning. Disproportionen underströks särskilt av den i början av 1930-talet inträdande depressionen med dess starkt minskade efterfrågan på bensin och andra oljor. Sedan svängde emellertid konjunkturkurvan, en del rationaliseringsåtgärder vidtogos samtidigt, och resultatet blev, att, medan förbrukningen från 1932/33 fram till tiden för det nya krigets utbrott stegrades med bortåt 80 %, antalet försäljningsställen förblev praktiskt taget konstant.

Det huvudargument, som döljer sig bakom denna anmärkning, eller att överorganisationen skulle väsentligt fördyra oljorna, äger — alldeles bortsett från att det numera förorat det mesta av sitt sakunderlag — i själva verket föga praktisk betydelse. En undersökning, som oljebolagen publiceerade med anledning av 1933 års kommittébetänkande, visar nämligen, att amorteringen av det kapital, som investerats i de anläggningar, kommittén betraktade som överflödiga, representerade en kostnad, motsvarande endast en bråkdel av ett öre per liter av den försålda bensinen. Även om hänsyn

tages till övriga möjliga kostnadsbesparingar genom distributionsapparatus topphuggning, kommer försäljningspriset att kunna minskas endast i obetydlig grad. Därmed har också det viktigaste sakliga motiv, motionärerna anfört mot frikonkurrensens bibehållande, fått en väsentligt minskad bärkraft.

Vad därefter angår farhågorna för verkningarna av det andra av motionärerna uppställda alternativet — privatmonopol eller kartell — så bygga dessa helt på teoretiska antaganden om de olägenheter monopolistiska sammanslutningar i allmänhet anses kunna medföra. Någon erfarenhet om hur en sådan organisation verkat inom svensk oljehandel föreligger nämligen icke. Om motionärerna trots sig kunna finna material för sina sannolikhetskalkyler härom i påståendet av 1933 års kommitté, att ett samarbete mellan oljebolagen existerat, bör framhållas, att, enligt vad oljebolagen meddelat, detta samarbete, vars former för övrigt voro mycket lösliga, främst avsåg åtgärder för enhetliga rabattvillkor samt för att begränsa onödiga reklamkostnader och investeringar i distributionsapparaten. Dess ingrepp i prispolitiken synes ha varit av varsammaste art. Detta bekräftas också av kommitténs erkännande, att den svenska marknaden icke avskurits från världsmarknaden eller blivit föremål för en från de internationella prisnoteringarna oberoende prissättning. Det av kommittén insamlade materialet visade i stället, att den svenska marknaden dragit fördel av den internationella konkurrensen och åtnjutit förmånen av i stort sett låga priser. Detta förhållande har kännetecknat också tiden därefter, och inga skäl tala för att ett bibehållande av oljehandelns hittillsvarande organisation skulle ändra läget.

Till belysning av prisfrågans utveckling ha i nedanstående tablå detaljhandelspriserna på bensen med avdragen skatt sammanställts ur olika källor för perioden fr. o. m. 1925 till världskrigets utbrott. Där ändringar skett under visst år, har den högsta och lägsta noteringen anförts.

År	Öre per lit. utan skatt	År	Öre per lit. utan skatt
1925	31 — 35	1933	17 — 19
1926	29 — 33	1934	15 — 17
1927	24 — 30	1935	17
1928	18 — 24	1936	15 — 17
1929	24	1937	15 — 16
1930	16 — 21	1938	15
1931	14 — 16	1939	15
1932	12 — 19		

Siffrorna visa, att bensenpriset var lågt ej blott under 1930-talets senare hälft utan under hela årtiondet. Något stöd för tron på att oljebolagen samarbetat för en obehörig prisuppskörtning ge dessa noteringar, vilka på sin tid tillhörde de billigare i Europa, icke. De låga priserna i början av 1930-talet voro närmast en följd av en vid nämnda tid insättande skarp konkurrens från en ny säljare, vars prissättning på den svenska marknaden hade karaktär av dumping och tvingade övriga importörer till förlustbringande priskoncessioner. Detta var också anledningen till uteblivandet under några år av beskattningsbara vinster hos oljebolagen. De under 1930-talets senare år förbättrade vinsterna ha till väsentlig del sin grund i att det lyckades bolagen att på kommersiellt fullt korrekta vägar öka sin avkastning.

Motionärernas kritik av oljehandelns marknadsorganisation präglas således främst av farhågor för en kommande utveckling, vilken ansetts kunna bli till förfång för konsumenternas intressen. Vi ha sökt visa, att dessa farhågor sakna verklighetsunderlag och i varje fall icke stödjas av hittillsvarande erfarenhet. Om de således ej kunna innebära tillräckliga skäl för försök att ersätta den nuvarande organisationen med en annan, så är detta än mindre fallet med de motiv, som motionärerna anfört till stöd för att ersättaren bör vara ett statsmonopol. Det för denna organisationsform, nu som så ofta förut, framförda huvudskälet, eller att det skulle vara möjligt för ett statsmonopol att köpa billigare än vad den enskilda handeln förmår, har ej stötts med något annat argument än vissa vaga antydningar i 1933 års kommittébetänkande. De framfördes emellertid där endast som antaganden och utan saklig bevisning. Deras sannolikhet försvagas vidare av de särskilda förhållandena inom denna gren av internationell handel där säljarna äro få och med en omsättning, där även en köpare, som skall tillgodose vårt lands hela oljebehov, blir av så ringa storleksordning, att utsikterna för särskilda prismedgivanden äro mycket små. Dessutom är det ytterligt tveksamt, huruvida en köpare, som uppträder i form av ett statligt monopol, kan förvänta någon särskild goodwill framför enskilda köpare vid förhandlingar om de världshandelsvaror, om vilka här är fråga. Det kan i stället befaras, att en statlig reglering av den svenska oljehandeln kan komma att medföra allvarliga komplikationer vid efterkrigstidens handelspolitiska överläggningar.

Det enda motiv, motionärerna anfört, som synes äga en viss relevans till förmån för tanken på det statsmonopol de förorda, är påpekandet av att den nuvarande situationen ur arbetsmarknadssynpunkt är gynnsam för dess genomförande. Det nuvarande antalet sysselsatta inom branschen är nämligen otvivelaktigt relativt lågt. Ersättningskraven vid inrättandet av ett monopol skulle därför bli mindre betungande. Det må emellertid påpekas, att denna synpunkt saknar varje principiell betydelse för ett ställningstagande för eller mot ett monopol. Den utgör ett motiv, som har bärkraft endast under förutsättning av att man från början är inställd på att ett monopol skall införas. Skälet rimmar sämre, när det är fråga om en utredning, vilken enligt motionärernas egen formulering helt allmänt avser frågan om »den framtida organisationen av handeln med brännolja». Men även om det är uppenbart, att bakom detta neutrala skrivsätt döljer sig motionärernas önskan, att utredningen skall utmynna i förslag till en statlig reglering, må om vikten i det sammanhanget av ersättningsfrågan framhållas, att antalet av de personer, som vid ett monopols genomförande förutsättas bli berättigade till gottgörelse, har betydelse endast för monoopolets statsfinansiella resultat under den övergångstid, då ersättningsbeloppet amorteras. Av den kommitté, som sysslat med hithörande frågor och som framlade sitt betänkande år 1936, beräknades det rikligt tilltagna ersättningskapitalets årliga annuitet till ett belopp, som endast i relativt begränsat mått minskade monoopolets avkastning. Sett i denna belysning förlorar detta argument således en stor del av sitt värde även för de monopolintresserade. Helt betydelselöst blir det självfallet, om ersättningsgrunderna — vilket ej faller utom det möjligas ram — konstrueras på sådant sätt, att även den under kriget permitterade eller all dessförinnan i branschen sysselsatt personal blir berättigad till gottgörelse.

Av det anförda framgår, att vi ej finna de skäl övertygande, som före-



bragts för behovet av en ny utredning på detta område. Då emellertid åtskilligt av den uppfattning, åt vilken motionärerna givit uttryck, sannolikt avspeglar en på sina håll mera allmänt företrädd opinion, torde hinder mot en utredning ej böra resas. En förutsättning för att denna skall kunna tjäna ett ur det allmännas synpunkt godtagbart syfte är emellertid, att garantier skapas för att utredningen planläggas och utföres på sådant sätt, att den belyser ämnet så mångsidigt som möjligt och icke på förhand inriktas på någon av de alternativa lösningar, som här kunna tänkas. Detta önskemål bör understrykas så mycket kraftigare som majoriteten till sitt tillstyrkande av utredningsförslaget knutit förslag om vissa preciserade alternativ för hur oljehandeln enligt dess mening bör organiseras. Ett dylikt förhandsbindande måste verka hämmande på utredningsuppdragets verkställare och således lända till förfång för dess utförande.

I fråga om förslaget om en utredning av *handeln med kol och koks* kunna vi fatta oss mycket kortare. Motionärernas motivering inskränker sig här till uttalande av vissa med svävande konturer angivna önskemål, som de anse, att en ur deras synpunkt tillfredsställande organisation av kolhandeln bör fylla, och antyda i anslutning härtill, att denna handel ej bör följa utvecklingslinjer, som de befara bli »sannolika» eller »icke osannolika». Det material, på vilket denna motivering vilar, redovisas ej i någon punkt, och förslaget undandraget sig därför varje sakligt bedömande. Med samma slag av argumentering kunde i själva verket vilket som helst område av näringslivet föreslås till »utredning», och att valet i detta sammanhang fallit på kolhandeln tycks huvudsakligen bero på den mycket periferiska omständigheten, att den liksom oljehandeln är ett betydelsefullt område för vår import.

Detta utredningsförslag avstyrkes såsom helt saknande rimlig motivering.

Med anledning av majoritetens uttalande om att, därest ett statsmonopol eller halvoffentligt företag skapas, det bör få en konstruktion, som gör, att det ekonomiska driftsresultatet klart framgår av räkenskaperna, vilja vi slutligen framhålla, att vi ej tro, att detta syfte tillfredsställande nås endast genom den av majoriteten ifrågasatta föreskriften, att det ur räkenskaperna klart skall framgå »vad som är skatt och vad som icke är skatt». Möjligheten att med ledning allenast av bokföringen kontrollera, om ett företag är välskött eller ej, torde vara relativt begränsad, och i varje fall förutsättes härför en inblick även på andra områden än dem, som gälla förekomsten av eventuella statsunderstöd. Överhuvud är frågan om den ändamålsenliga organisationen av ett statligt eller statskontrollerat affärsföretag ett problem, som hittills omfattats med alltför ringa intresse, och majoritetens anmärkning i denna punkt, som närmast berör endast en detalj, ger oss därför anledning betona den synnerliga vikten av allt åt detta organisationsspörsmål ägnas en ingående uppmärksamhet, därest den begärda utredningen kommer till stånd.

## Särskilt yttrande

av herrar Gustafson, von Heland, fru Lilliehöök och herr Sandberg.

I den remitterade motionen ha vissa anmärkningar riktats mot det sätt på vilket handeln med brännolja varit ordnad före kriget. Sålunda framhålls bland annat att bensinhandeln till övervägande del låg i händerna på internationella bolag, som ofta samarbetade för att hålla priserna uppe och därjämte tillämpade en sådan politik gentemot de i Sverige verksamma dotterföretagen, att dessa icke erhöle några vinster som kunde beskattas, medan de utländska moderföretagen däremot lämnade överskott. De ifrågasvarande oljebolagen göra emellertid gällande, att det samarbete som ägt rum haft mycket lösliga former och att de prispolitiska ingreppen varit av varsammaste art. Utan att grunda något ståndpunktstagande på denna uppgift bör det dock beaktas, att bensinpriset — om man bortser från bensinskatten — i Sverige varit förhållandevis lågt under den sista tioårsperioden före krigsutbrottet, vilket även kommissionens majoritet vitsordat.

Vad gäller förhållandet att oljebolagen i Sverige under ett antal år icke uppvisade några beskattningsbara vinster, synes detta väsentligen varit beroende på att en ny säljare uppträdde på den svenska marknaden och därvid tillämpade priser som hade karaktär av dumping. Berörda förhållanden synas hava tvingat övriga oljeimportörer till en förlustbringande prispolitik. Under de senare åren av trettioalet ändrades dock förhållandena så att ifrågasvarande bolag började redovisa vinster som kunde beskattas.

Det har vidare anmärkts, att konkurrensen mellan de olika oljebolagen föranlett en alltför stor dimensionering av distributionsnätet i förhållande till den svenska marknadens behov och att detta medfört fördyring av bensinen. Såsom även framhålls i det av kommissionens majoritet avgivna yttrandet har denna överdimensionering av distributionsapparaten, som onekligen förefanns tidigare, numera i stor utsträckning försvunnit dels genom rationalisering och dels genom konsumtionens stegring. En viss överdimensionering av anordningar varigenom allmänheten skall betjänas torde också böra tolereras, om man vill ernå de fördelar, som en fri konkurrens mången gång erbjuder. Särskilt på landsbygden, med dess oftast stora avstånd, är det av stor vikt att distributionsnätet är tillräckligt utvecklat, och det måste anses vara tveksamt, huruvida ett oljemonopol där kan tänkas innebära den mest tillfredsställande lösningen.

Vad särskilt gäller detaljhandeln med oljor och bensin på landsbygden, har denna hittills i största omfattning bedrivits av handlande, vid sidan av dessas övriga detaljhandelsverksamhet, något som varit mycket tillfredsställande såväl ur lanthandlandenas som kundkretsens synpunkter. I sistberörda avseende kan man alltså icke tala om någon egentlig överdimensionering, enär samma personer »som säljer varor över disk» jämväl sköter detaljhandeln med bensin. En på detta sätt ordnad distribution torde även i framtiden — i varje fall på landsbygden — komma att framstå såsom den billigaste. Man bör icke överskatta de möjligheter som en i annan ordning uppbyggd inköps- och försäljningsorganisation kan tänkas giva i ekonomiskt och andra hänseenden.

Om vi ändock giva vår anslutning till den av kommissionens majoritet förordade utredningen är det väsentligen därför, att den av motionärerna uttalade uppfattningen sannolikt delas av en ganska allmänt företrädd opinion, och det kan därför vara önskvärt att de i motionerna berörda förhål-

landena bliva föremål för en ingående prövning. Vi förutsätta dock att den utredning, som kan komma till stånd, planlägges förutsättningslöst och icke på förhand begränsas till något av de alternativ som kunna ifrågakomma. Enligt vår mening är det av synnerligen stor vikt, att ifrågavarande utredning verkställas på sådant sätt att alla på sakfrågan inverkande förhållanden allsidigt belysas. Därest, såsom kommissionens majoritet bland annat förordat, utredningen till övervägande del upptager inrättandet av ett i ena eller andra formen åstadkommet statligt monopol, blir det angeläget söka bedöma vilka verkningar detta kan tänkas få i exempelvis handelspolitiskt hänseende.

I fråga om handeln med kol och koks har under kriget en reglering av importen och priserna ägt rum. Även för tiden närmast efter kriget torde man få räkna med en mer eller mindre omfattande reglering av denna handel. Detta förhållande bör emellertid icke tagas till intäkt för krav på en förändring av denna handels organisation, såvitt det icke kan visas att större olägenheter varit förenade med den nuvarande ordningen. Enligt vår mening hava motionärerna icke anfört några skäl för att så skulle varit fallet. Vi kunna därför icke giva vår anslutning till utredningsyrkandet i denna del.

---

*Bilaga 4.*

SVERIGES INDUSTRIFÖRBUND

Efter redogörelse för tidigare utredningar och motionen fortsätter förbundet:

1. *Brännoljor.*

Det skall ej förnekas, att under 1930-talet vissa överdrifter förekommo i distributionsapparaters organisation. Den starka konkurrensen mellan oljeförsäljarna hade lett till anläggande på vissa håll av servicestationer, pumpar m. m. i en omfattning, som ej var nödvändig för tillfredsställande av bensinkonsumenternas rimliga behov. I det tidigare berörda bemötandet av 1933 års kommittébetänkande framhölls, att, om man godtog kommitténs erinran i denna del och i överensstämmelse därmed utgick från att hela den del av distributionsapparaten, som tillkommit efter 1930, varit överflödig, en utredning visade, att kapitalkostnaden för denna utbyggnad, utslagen på den försålda bensinkvantiteten, representerade endast en bråkdel av ett öre. Om hänsyn togs även till de övriga besparingar, som kunde göras genom möjliga reduceringar av distributionsapparaters omfång, skulle inverkan på bensinprisets storlek likväl bliva ytterst obetydlig. Härav måste enligt Förbundets mening slutas, att den påtalade överdimensioneringen i varje fall icke kan ha nämnvärt ökat bensinkonsumenternas belastning, och detta bevis för marknadsorganisationens föregivet bristfälliga gestaltning under ett system av fri konkurrens synes därför sakna bärkraft. Förbundet vill emellertid icke underlåta framhålla önskvärdheten av att, när distributionen av olja ånyo upptages i normal ordning, från oljebolagens sida all uppmärksamhet ägnas åt behovet av en rationalisering av försäljningsapparaters olika led.

Den andra synpunkt, också den hämtad från 1933 års kommitté, som motionärerna synas lägga till grund för sin misstro mot det sätt, på vilket 1930-talets brännoljahandel var ordnad, hänför sig till påståendet om den tendens till samarbete mellan oljebolagen, som då skulle ha förelegat. Detta förhållande förmenades ha visat risken av ett tillstånd, där en utländsk kartell behärskade den svenska marknaden. Härav skulle följa »onödigt högt uppskruvade importpriser, höga minuthandelspriser» o. s. v. Mot denna uppfattning bör endast framhållas, att bensinpriset i Sverige var lågt under hela 1930-talet. Detaljhandelspriset med avdragen skatt utgjorde under perioden 1931—1939 lägst 12 och högst 19 öre. Dessa noteringar tillhörde de billigare i Europa. Motionärernas reflexioner om vilka olägenheter en kartell skulle medföra kunna således icke stödjas på några från vårt lands oljehandel hämtade erfarenheter och sakna därför i detta sammanhang den betydelse man synes vilja tillägga dem.

De nu återgivna synpunkterna äro i huvudsak allt som av motionärerna anförts till stöd för påståendet, att oljehandeln före kriget varit ordnad på ett otillfredsställande sätt. Det torde med fog kunna sägas, att bevisningen icke förefaller särskilt övertygande. Än mindre är detta fallet med den uppfattning, vilken motionärerna därefter deklarerar och som innebär, att »väsentliga fördelar ur statens finansiella och försörjningspolitiska synpunkter med största sannolikhet skulle stå att vinna genom införande av ett statligt brännolja-monopol». Detta uttalande stödjer sig väsentligen — utom på antagandet, att frikonkurrensens tidigare omnämnda föregivna olägenheter skulle bortfalla — på hypotesen, att »ett statligt monopol borde såsom ensam köpare ha vissa möjligheter att erhålla lägre inköspriser än ett privat bolag».

Denna förhoppning, vilken är ofta förekommande i motsvarande sammanhang inom andra områden, tillhör i regel de luftiga önskningarnas värld. I detta fall grundas den icke på något faktum, framkommet i de tidigare utredningarna eller eljest vid behandling av denna fråga. Mot antagandet har i stället anförts, att ett monopol med den omsättning, ett svenskt ensamföretag på oljehandels område kan påräkna, aldrig blir någon köpare av den storleksordning, att de i detta fall relativt få säljarna kunna förväntas bli intresserade av att erbjuda förmånspris för att erhålla denne köpare som kund. Av hela världsoomsättningen av oljor skulle det svenska monopolet nämligen ej komma att konsumera mer än knappt  $\frac{1}{2}$  %. Dessutom föreligger här den fara för handelspolitiska komplikationer, som ej får uteslutas, när det gäller en i statens hand koncentrerad rörelse, vilken för sin varutillförsel är beroende av utländska säljare.

## 2. Kol och koks.

Medan motionärerna i fråga om brännolja kunnat bygga sin argumentering på tidigare offentliga utredningar, har något sådant material icke stått till buds för deras förslag om kol- och kokshandeln. Det fåtal rader, i vilka de motiverat detta förslag, inskränker sig därför till uppräknande av vissa önskemål eller några såsom »sannolika» eller »icke osannolika» betecknade utvecklingslinjer, som förmenas sammanhänga med framtidens kolhandel.

Det första önskemålet angives vara behovet av »en i orostider ökad lagerhållning av helt andra dimensioner än den som förekom före kriget». Det framgår icke av motionerna, vare sig huruvida man har någon kännedom om förkrigslagrens storlek eller vilka dimensioner man finner behövliga för

kollagren i kommande »orostider». Om möjligheten att förverkliga det antydda önskemålet kan därför endast sägas, att frågan om en beredskapslagring säkerligen kan ordnas genom överenskommelser med förbrukarna i ungefär den ordning, som före och under det nu pågående kriget förekommit vid reservförrådsnämndens lagring. Lager kunna på sådant sätt uppläggas hos större kolkonsumenter bland våra industriföretag, hos järnvägar, gasverk etc. En sådan decentralisering av lagren är den ur alla synpunkter lämpligaste, icke minst med hänsyn till behovet av lagrens konsumtion och förnyelse. Men denna anordning förutsätter ingalunda ett övertagande av kolhandeln i statlig regi utan kan med större ändamålsenlighet handhas av de enskilda företagen, som sedan länge äro förtroagna med dessa problem.

Motionärerna hålla vidare för sannolikt, att den statliga handelspolitiken måste i högre grad än under den sista fredsperioden äga kontroll över kol- och koksimporten. Skälen till detta antagande antydas icke alls, och det är därför ej gärna möjligt att diskutera slutsatsens berättigande. Detta är så mycket mindre fallet som varje hypotes om framtida förhållanden inom utrikeshandeln saknar fotfäste i verkligheten, så länge konturerna för handelsgestaltning under efterkrigstiden icke kunna skönjas. De erfarenheter, som hittills vunnits av den svenska kolhandels verksamhet under fredstid, stödjade icke tron på den enskilda driftens underlägsenhet på detta område. De svenska förbrukarna av kol och koks åtnjoto under förkrigstiden förmånen av lägre priser än konsumenterna i flertalet andra jämförbara länder. Såsom exempel må anföras följande noteringar för koks (kr. per hl om 45 kg) för värmeledningsändamål i några europeiska städer:

	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39
Stockholm .....	1·55	1·65	1·75	2·25	2·10
Berlin .....	3·05	3·30	3·23	3·26	3·47
Köpenhamn .....	·	1·74	2·08	2·65	2·04
Oslo .....	1·98	1·98	2·20	2·42	2·44
Paris .....	3·09	2·82	·	·	2·17
Prag .....	3·27	2·69	2·66	2·25	2·21
Rom .....	·	2·41	4·03	·	2·88

Det torde också under denna tid ha varit en allmän uppfattning i de kol-exporterande länderna, att Sverige på grund av den hårda inbördes konkurrensen mellan kolimportörerna var en dålig marknad ur prissynpunkt. Då vårt land vid 1933 års förhandlingar med England lyckades uppnå väsentligt lindrigare villkor än övriga skandinaviska länder, torde en anledning härtill ha varit, att man på svenskt håll uttryckligen förklarade sig vara motståndare till en statlig reglering och framhöll, att önskemålen icke finge spännas högre, än att de kunde uppfyllas på frivillighetens väg.

När därför motionärerna understryka det nödvändiga i »ett kraftfullare uppträdande på utlandsmarknaden än som var möjligt för de många splittrade importintressena före kriget», så må antagas, att de näppeligen haft tillfälle taga närmare del av kolhandels verksamhet under denna tid. I varje fall finnes intet skäl för en förmodan, att en statsreglerad kolimport skulle ur samhällets synpunkt ha givit bättre resultat än vad den enskilda handeln förmått. I stället göra sig även här liksom i fråga om oljehandeln de farhågor påmint, som förmena, att en statligt dirigerad handel skulle bereda svårigheter av en art, som bleve oss besparade under en fortsatt frivillig regim.

Det önskemål, som därefter uttryckes i den korta frasen »ett rationellare utnyttjande av tonnage» kan knappast vara kolhandelns sak att realisera. Det tillkommer självfallet i första hand redarna. Kolimportörernas intresse av möjligast låga frakter och därav följande konkurrens bidrager säkerligen kraftigast till tonnagets rationella utnyttjande. Att ett statligt ensamföretag på kolhandelns område skulle kunna utöva något egentligt inflytande på fraktmarknaden förefaller å andra sidan föga troligt.

Slutligen uttala motionärerna farhågor för en »viss tendens till ökad pris-samverkan» efter kriget. Skälet härtill skulle vara, att »handeln under kriget fått en fastare organisation». Denna organisation är emellertid helt och hållet en kristidsföreteelse, som år 1939 påtvingats den fria kolhandeln närmast för att genomföra avräkningsförfarandet med staten och ransoneringen. När förutsättningarna för organisationens tillkomst försvinna, kommer densamma att upphöra. Att i dess förekomst spåra en »tendens till ökad pris-samverkan» förefaller helt och hållet omotiverat.

För handeln med brännolja föreslå motionärerna »en skyndsam utredning angående den framtida organisationen» och för handeln med kol och koks en utredning, »huruvida och på vad sätt» denna handel »efter kriget bör samhälleligt organiseras i syfte att på bästa sätt tillgodose samhällets behov».

Själva formuleringen av utredningskraven förefaller onekligen objektiv. Sedd mot bakgrunden av motiveringen framstår det emellertid såsom klart, att motionärernas uppfattning är, att utredningarna närmast böra syssla med och sannolikt helst utmyнна i förslag om en statlig reglering av dessa båda nyckelområden för handeln med utlandet. Ehuru i det föregående visats, att förslagen sakna bärande motivering, finner Förbundet icke tillräcklig anledning motsätta sig, att de begärda utredningarna komma till stånd. En förutsättning härför måste dock vara, att de bli helt förbehållslösa och ej på förhand inställda mot visst mål. Verkställda på detta sätt kunna de måhända bidra till att skingra en rad missuppfattningar och falska föreställningar om de faktiska förhållandena på de undersökta områdena samt dämpa en del ofta mycket oklara men av tron på vissa doktriners ofelbarhet uppburna förhoppningar om nya organisationsformers förmåga att bättre än de äldre tjäna samhällets behov.

Stockholm den 11 april 1945.

Sveriges Industriförbund

ERNST WEHTJE

| Gustaf Settergren.

## Bilaga 5.

## KOOPERATIVA FÖRBUNDET

Förbundet redogör för världsproduktionen och världshandeln med brännolja, avsättningsförhållanden på den svenska marknaden och tidigare utredningar samt fortsätter därefter:

Vid ställningstagandet till frågan om en utredning av mineraloljehandelns framtida organisation med statsmonopol som ett av de tänkta alternativen för denna organisation är det påtagligen av stor betydelse, i vilken omfattning de av de statliga utredningarna på hemmamarknaden påvisade olägenheterna alltjämt äro bestående. I sin framställning ha motionärerna utgått därifrån, att dessa missförhållanden och olägenheter i stort sett bestått fram till krigsutbrottet. Styrelsen vill för sin del framhålla, att enligt dess åsikt sådana förändringar skett särskilt under senare hälften av trettioalet på skilda områden av mineraloljemarknaden, vilka redan i avsevärd utsträckning rubbat förutsättningarna för koncernföretagens maktställning. Som helhet tagna utgöra säkerligen dessa förändringar anledning till ett noggrant övervägande rörande de allmänna linjerna för undersökningsarbetet, såvida en ny utredning skulle komma att igångsättas beträffande ingripanden från det allmännas sida i syfte att förändra marknadsorganisationen.

Det är obestriddigt, att koncernföretagen, med de förbindelser i fråga om varutillförsel och kapitaliseringsmöjligheter, som de genom sin anknytning till de stora internationella koncernerna representera, alltjämt ha en betydande styrka på den svenska marknaden. Sannolikt är också, att deras strävanden även efter krigets slut, i den mån tillförseln av bensin- och motorolja i vårt land återupptages, skola gå ut på att i största möjliga mån uppträda gemensamt på vår marknad. Det kan i detta samband förtjäna påpekas, att ett sådant gemensamt uppträdande säkerligen också skulle kunna väntas, om statligt importmonopol infördes. Det låge rent av närmare till hands för dessa stora koncerner, vilka gemensamt i hög grad behärska exporten av raffinerade produkter på världsmarknaden, att söka genom avtal uppdelas på detta sätt centraliserade svenska marknaden än att underbjuda varandra, och de väntade vinsterna för ett statsmonopol i form av lägre inköspriser skulle därmed bli i hög grad fiktiva, så länge statsmonopolet vore beroende av import av raffinerade produkter.

Det är å andra sidan påtagligt, att den samverkan mellan bensin- och oljekonsumenterna i landet, som utbyggs under åren före krigsutbrottet och, i vissa avseenden, fortsatt att utvecklas även under krigsåren, har alla möjligheter att tjänstgöra som verksam motvikt mot fortsatta monopolprissättningssträvanden efter krigets slut. Denna samverkan omfattar numera ej blott de redan nämnda, till Bilägarnas Inköpscentral anslutna inköpsföreningarna, utan också, vad beträffar deras behov av motorbrännolja, fiskeutövarna på västkusten samt, beträffande behovet av traktorbränsle inom jordbruket, medlemmarna i jordbrukarnas inköpsföreningar. Det bör observeras, att redan med den omfattning av de gemensamma inköpen av bensin inom ramen av Bilägarnas Inköpscentral, som ernåtts under åren före krigsutbrottet — ca 5 procent av den totala bensinomsättningen i landet — denna rörelse i förening med de övriga fria bensinförsäljningsföretagen (vilka ävenledes torde ha repre-

senterat 5 procent) förmådde utöva ett mycket märkbart tryck på koncernföretagens prispolitik och att konkurrensen mellan den fria och den kartellbundna sektorn på marknaden påtagligen var mäktig nog att åstadkomma en successiv sammankrympning av försäljningsmarginalen. Genom den sammanslutning av olika organisationer av mineraloljeförbrukare, som varit planerad sedan flera år tillbaka och som nu tagit sig uttryck i konstituerandet av Sveriges Oljekonsumenters Riksförbund, ha betydligt ökade möjligheter att tillvarata konsumenternas intressen öppnats. Denna organisation av konsumentmedvetna förbrukare — i vilken Bilägarnas Inköpscentral, Västskustfiskarnas Centralförbund, Andelsföreningen Svensk Andelsfisk, Svenska Lantmännens Riksförbund och Kooperativa förbundet äro medlemmar — torde redan vid starten få en så betydande omfattning, att den kan verka effektivt prisreglerande.

Det förtjänar i detta samband påpekas, att även i andra länder en organisation av konsumentintressena på oljemarknaden visat sig som ett mycket effektivt medel att motverka de stora koncernernas monopolistiska grepp över marknaden.

---

Frågan om upptagande av exportförbindelser har redan förberedelsevis dryftats mellan de amerikanska oljekonsumentorganisationerna och kooperativa organisationer i andra länder. Vid den internationella kooperativa partihandelsföreningens kongress i Paris år 1937 framlade en av ledarna för den amerikanska oljekonsumentrörelsen, mr Howard A. Cowden, ett förslag om en organisatorisk ram för sådana exportförbindelser, vilket hänsköts till den internationella partihandelsföreningens styrelse. Världskrigets utbrott fördröjde sedan frågans vidare utredning. Ett förslag till bildande av en särskild internationell kooperativ partihandelsförening med uppgift att bl. a. söka upparbeta dylika förbindelser framlades emellertid på en internationell kooperativ konferens i Washington vintern 1943, vid vilken även Kooperativa förbundet var representerat. I den mån konsolideringen av de svenska förbrukarintressena på oljemarknaden fortskrider, öppnas givetvis möjligheter att, om så skulle erfordras, även igångsätta egen raffinadproduktion i Sverige. Såsom redan inledningsvis nämnts, finns alljämt, trots tillväxten av de stora oljestrusternas inflytande över världens råoljareserver, en betydande fri marknad för råolja. Särskilt i vissa delar av Förenta staterna har sedan längre tid tillbaka pågått en omfattande spekulativ borrhning i de råoljaförande områdena (»wildcatting»), varvid i de nära exporthamnar belägna fälten avsättning för den utvunna oljan också sökts genom export. Andra oljerika länder, från vilka en betydande fri råoljaexport före kriget ägde rum, äro Venezuela (som år 1938 svarade för 55,9 procent av världens totala råoljaexport), Colombia och några andra sydamerikanska länder. Med den i förhållande till världens konsumtion mycket ringa omfattning, som den svenska marknaden äger, torde man kunna räkna med att — frånsatt handelspolitiska spärrar — inga svårigheter torde komma att under avsevärd tid framåt möta, när det gäller att tillgodose behovet av råolja för en svensk raffinadindustri. Möjligheten av att fullt utnyttja den gynnsamma omständighet, som tillvaron av en fri internationell råoljaemarknad utgör, framträder i ytterligare förmånligt ljus mot bakgrunden av det förhållandet, att en fullt tillräcklig mängd tanktonnage ingår i den svenska handelsflottan.

### **Synpunkter på frågans internationella bakgrund.**

Huruvida det ytterligare motiv för inrättande av ett statsmonopol för brännolja, vilket anfördes redan av 1933 års motorbränslesakkunniga, nämligen



misstanken om en systematisk skatteflykt å de här i landet verksamma utländska dotterbolagens sida, ännu äger samma giltighet som då, undandraget sig i nuvarande läge närmare bedömande. Enbart misstanken om skatteflykt torde icke vara ett bärande skäl för förstatlignande av sådana svenska företag, som stå i dotterförhållande till utländska koncerner; skulle så vara fallet, borde givetvis bärande skäl föreligga att utsträcka kravet på förstatlignande till samtliga de övriga branscher av import, handel och industri, där dotterföretag till utländska koncerner äro verksamma och där samma möjligheter till skatteflykt genom godtycklig fakturering av leveranser från moderbolagens sida kunna läggas till grund för förmodandet om systematisk skatteflykt. För det andra torde det i detta samband även vara av väsentlig betydelse, att i utlandet dotterföretag till svenska koncerner äro verksamma inom åtskilliga branscher. Skulle de svenska statsmakterna i enstaka fall eller som en konsekvent linje i sin politik gentemot internationella koncerners utbredning till vårt land gå in för ett förstatlignande eller speciell statlig reglering i syfte att omöjliggöra eller begränsa vinstöverföringar, kan en viss risk föreligga för att man i dessa koncerners hemländer skulle kunna uppfatta sådana åtgärder som diskriminatoriska och i överensstämmelse därmed vidtaga retaliationsåtgärder. I samband med den mera allsidiga utredning av frågan om ett statsmonopol på bensin och brännolja med särskilt sikte på frågans internationella förgreningar, vilken framhålles såsom önskvärd av 1933 års av finansdepartementet tillkallade sakkunnige, intager även denna fråga ett viktigt rum.

Förhållandet till andra stater vid eventuellt upprättande av ett statligt importmonopol för mineralolja torde vidare även i andra avseenden lättare kunna bli utsatt för komplikationer, än om importen handhaves av andra företag, vilka icke ägas av staten. Styrelsen har redan inledningsvis framhållit, huru strävandena från särskilt de stora ländernas sida att förskaffa sig inflytande över oljetillgångarna i världen och att överhuvud taget ingripa dirigerande på världsmarknaden för olja och oljeprodukter givit upphov till kraftiga motsättningar mellan dessa länder, delvis av ganska bitter natur. Ett statligt monopol för import av mineralolja för Sveriges del skulle innebära, att svenska staten vid förhandlingar med de säljande världskoncernerna skulle uppträda som affärspartner gentemot dessa. Att härigenom i åtskilliga situationer ett ömtåligt handelspolitiskt läge skulle kunna uppkomma, synes långt ifrån osannolikt. Detta särskilt som statsmakten i några länder genom kapitalinvesteringar är direkt intresserad i vissa av dessa koncerner. I det läge, som kan väntas inträda omedelbart efter kriget, då åtskilliga länder kunna väntas med kraftiga medel hävda sina exportintressen, måste åtminstone den risken anses länkbar, att vid handelspolitiska förhandlingar Sverige skulle kunna pressas till större eftergifter än vad som annars behöfde förekomma, i det fall vårt lands import av en för oss särskilt viktig vara representeras av direkt statsägda företag. Vid t. ex. förhandlingar om kontingentering av importen från ett antal länder synes det, av vissa precedensfall att döma, vara en fördel, om en sådan angelägenhet kan ordnas genom frivilliga åtaganden från privata intresseorganisationers sida. Hellre än av organ, i vilka direkta statsintressen äro företrädade. Härigenom undvikes väsentligen den misstanken å de utländska kontrahenternas sida, att den svenska statsmakten kunde syfta till att i berörda fall gynna eller missgynna särskilda länder, något som annars lätt skulle kunna framkalla misstämningar och, direkt eller indirekt, föranleda handelspolitiska retaliationsåtgärder.

**Försäljningsapparaten utveckling före krigsutbrottet.**

I sin framställning anföra motionärerna, att en situation efter kriget, när importen återupptages, vilken kännetecknas av fri konkurrens med olika tävlande grupper om den svenska mineraloljemarknaden skulle kunna medföra ny betydande överdimensionering av distributionsapparaten, alltså en överkapitalisering och en överorganisation av samma slag, som 1933 års av finansdepartementet tillkallade sakkunnige ansågo sig kunna konstatera som ett resultat av utvecklingen under den period i slutet av 1920- och början av 1930-talet, då nya företag sökte bana sig väg på den svenska marknaden vid sidan av de gamla koncernföretagen. Också på detta område synes emellertid ovedersägligen utvecklingen under senare delen av 1930-talet ha undergått vissa förändringar, så att den tidigare anmärkta överorganisationen — med varandra korsande försäljningar och transporter, oproportionerligt höga försäljnings- och reklamkostnader, ett alltför tätt utbyggt distributionsnät etc. — icke längre framträdde med samma pregnans som tidigare. I den mån konkurrensen från de organiserade förbrukargrupperna och de fria importörerna togo sig uttryck i en hopkrympning av försäljningsmarginalen, torde detta också ha lett till viss återhållsamhet å koncernföretagens sida beträffande försäljningskostnaderna. Den av de statliga utredningarna i början på 1930-talet påtalade överorganisationen avtecknar sig också, sedd i mera historiskt perspektiv, mot bakgrunden av en period i den svenska motorismens utveckling, då expansionen försiggick oväntat snabbt och en försäljnings- och distributionsapparat, vilken vid en viss tidpunkt kunde te sig som onormalt uppsvälld, redan efter några år på ett helt annat sätt anpassats efter det faktiska, föreliggande behovet. Under kriget har särskilt distributionsapparaten i betydande omfattning inskränkts, varigenom en vid krigsutbrottet ännu kvarstående eventuell överdimensionering i hög grad utjämnats. Snarast skulle man vid en snabb återhämtning av motorismen efter krigets slut kunna vänta en förnyad utbyggnad av distributionsnätet än en sådan rationalisering därav, som tog sig uttryck i ytterligare nedläggande av depåer, servicestationer och andra hjälpmedel för försäljningen.

Vad särskilt beträffar detaljförsäljningsapparaten tillväxt och omfattning under åren före krigsutbrottet, torde det vara av intresse att i detta samband anföra några särskilda synpunkter. Enligt den av 1935 års sakkunnige utförda utredningen angående rationalisering av detaljförsäljningen utgjorde antalet detaljförsäljningsställen i Sverige cirka 13 500, ett totalantal, vilket av de sakkunnige ansågs kunna tåla vid en avsevärd reduktion, både med hänsyn till den i genomsnitt försålda kvantiteten bensin vid varje detaljförsäljningsställe och det genomsnittliga antal motorfordon, som betjänades av varje detaljförsäljningsställe. Att i tider av rask expansion för motorismen en överdimensionering av detaljförsäljningsapparaten lätt kan inträda, särskilt under perioder, då nya försäljningsföretag söka bana sig väg på marknaden, är förklarligt. Vid bedömandet av överdimensioneringens omfattning måste emellertid — såsom de nämnda sakkunnige i sin utredning, om också blott i förbigående, framhöllo — även andra faktorer tagas i beaktande än de redan nämnda statistiska genomsnittsindikatorerna för behovet. När vid början av 1930-talet t. ex. Schweiz med cirka 4 miljoner invånare och Danmark med  $3\frac{1}{2}$  miljoner — bägge länderna med ungefär samma motoriseringsgrad som Sverige — räknade respektive 14 500 och 10 500 försäljningsställen för bensin, torde dessa siffror ur den anförda synpunkten ha en helt annan betydelse än den redan nämnda på ca 13 500 försäljningsställen i ett land med många gånger de nämnda ländernas geografiska utsträckning och sammanlagda längd på vägnätet.

För Sveriges del måste också observeras, att en mycket betydande del av detaljförsäljningen skedde till påfallande låga kostnader. Av de cirka 13 500 försäljningsställena voro icke mindre än cirka 10 000 belägna på landsbygden, varav endast cirka 230 egentliga servicestationer, och återstoden s. k. singlepumpar eller fat- och flaskförsäljningsställen. De smärre detaljförsäljningsställena torde i viss utsträckning ha tillkommit för att betjäna det stora bestånd av lättviktsmotorecyklar, som torde ha varit särskilt utmärkande för vårt lands trafikförhållanden. En stor del av dessa lätta motordrivna fordon voro hemmahörande på landsbygden och krävde på grund av sin ringa tankrymd ett relativt tätt nät av påfyllningsställen, vilka emellertid kunde anordnas i ganska primitiva former. Då kostnaden för en singlepump före kriget i genomsnitt knappt torde utgjort mer än cirka 2 000 kronor och betjäningen av dessa pumpar — väsentligen anlagda i förbindelse med detaljaffärer inom diversebranschen — icke krävde någon särskilt härför avdelad personal, torde denna distributionsform med avseende på sina kostnader säkerligen tåla jämförelse med de allra billigaste på något område av varudistributionen. De vinster i fråga om bekvämlighet och lättillgänglighet för konsumenterna, som den, låt vara täta utbredningen av sådana pumpställen på den svenska landsbygden utgjorde, torde mer än väl ha uppvägt dessa kostnader. Överhuvud taget torde man i detta samband ha anledning framhålla, att det ligger i motorismens egen natur att, om den rätt skall tjäna folkhushållet, till sitt förfogande ha ett väl utbrett distributionsnät och att en viss anpassning av apparatur och personal efter högbelastningens krav icke synes kunna undvikas, såvida det i själva fordonen nedlagda kapitalet skall kunna utnyttjas med optimal vinst för folkhushållet. En koncentration av försäljningsställets antal efter mer eller mindre schematiska grunder — med åtföljande längre och onödiga körsträckor för fyllning av bensen och köbildning och åtföljande tidsförlust även för den yrkesmässiga trafiken — torde lätt mot denna bakgrund kunna avteckna sig som en nationalekonomisk förlust.

Vad de mera påfallande missförhållanden beträffar, som olämplig utplacering av servicestationer i städerna och de stadsliknande samhällena utgör, voro redan före kriget strävanden på väg att här genomföra en korrigerig efter mera systematiska grunder, närmast i anslutning till stadsplaneringens och stadstrafikplaneringens krav. Den utredning, som har utförts på initiativ av Svenska Kommunal-Tekniska Föreningen, är i detta samband ägnad att ådraga sig särskilt intresse. Otvivelaktigt kunna stadskommunerna genom att tillämpa de anvisningar, som ha framkommit vid denna utredning, och även på andra sätt, lämna ett väsentligt bidrag till en rationalisering av motorbränsledistributionen inom städernas hank och stör, och i vissa fall direkt främja tillhandahållandet av motorbränsle till lägre kostnader än vad som tidigare skett, då t. ex. kommunal tomtmark upplåtits åt servicestationer mot s. k. rörlig avgäld — d. v. s. tomtavgift i förhållande till vid servicestationen under året såld motorbränslekvantitet — vilket otvivelaktigt måste betraktas som en dold form av kommunal beskattning av motorbränslet.

I fråga om sättet att rätt avväga antalet detaljförsäljningsställen för motorbränsle efter det faktiska föreliggande behovet vill styrelsen för sin del framhålla, att den med största misstro ser på möjligheterna att verkställa en sådan planering genom centrala organ eller institutioner vare sig statliga eller andra.

I överensstämmelse med vad som ovan anförts vill styrelsen framhålla, att en utredning av hela oljefrågans läge är ägnad att skapa klarhet beträffande denna för hela landet viktiga näringsgren. Styrelsen får därför hemställa,

att vid en sådan utredning, vilken bör anförtros åt en allsidig sakkunnigkommitté med bistånd av på bensin- och oljemarknadens olika områden verk samma krafter, fullt beaktande skänkes de strävanden att efter kooperativa linjer organisera en ändamålsenlig behovstäckning på detta område, vilka genom samverkan få ökade möjligheter att efter krigets slut verka prisreglerande på bensin- och oljemarknaden.

Stockholm den 19 april 1945.

### Kooperativa Förbundet

ALBIN JOHANSSON.

MAURITZ BONOW.

*Thorsten Odhe.*

### *Bilaga 6.*

#### SVERIGES KÖPMANNAFÖRBUND

På grund av den jämfört med tidigare kraftigt stegrade efterfrågan på bensin läto otvivelaktigt oljebolagen under början av 30-talet utbygga distributionsapparaten i en utsträckning, som icke svarade mot behovet. Utredningsmännens kritik, då denna hårdast sattes in, mot denna överdimensionering i organisationen, framkom dock vid en för oljebolagen olycklig tidpunkt, nämligen sedan depressionen kort tid dessförinnan brutit in; den utbyggda apparaten blev således icke utnyttjad på sätt som väntats. Först sedermera efter det att den ekonomiska återhämtningen framträtt och bensinomsättningen åter starkt ökat, blev utbyggnaden i det närmaste helt utnyttjad. En av bensinbolagen 1933 verkställd utredning gav dock vid handen att överdimensioneringen icke var av den omfattningen, som i kritiken gjordes gällande. Trots bolagens omfattande kapitalinvesteringar 1932 motsvarade merkostnaden på grund av »överorganisationen» blott ca 0,15 öre per liter av den sålda bensinkvantiteten. En nedskärning av distributionsapparaten skulle alltså medföra en obetydlig total besparing och i varje fall icke medföra någon fördel för konsumenterna i form av billigare bensinpris. Trots den alltmera ökade efterfrågan på bensin under åren närmast före krigets utbrott uppvisade bensinbolagen en alltmer märkbar återhållsamhet i fråga om ytterligare utbyggnad av distributionsapparaten, ett förhållande som säkerligen kommer att bestå även efter kriget; ytterligare utbyggnad kan således förväntas äga rum blott om förhållandena så påkalla, d. v. s. om konsumenternas behov så kräver. Den redan utbyggda apparaten kommer säkerligen efter kriget att bli till fullo utnyttjad, då av utvecklingen på motorteknikens område att döma motorerna komma att drivas med bensin av olika kvaliteter med skilda octanvärden. Förbundet kommer med största intresse att följa frågan om bensinhandelns frivilliga rationalisering och de

branscher inom detaljhandeln, inom vilka bensindistribution förekommer, äro fast beslutna att få ett samarbete med bensinbolagen till stånd för åstadkommandet av effektivast möjliga distribution av brännolja.

Konkurrensen oljebolagen emellan har för Sveriges del föranlett förhållandevis mycket låga konsumentpriser. Tidvis synes konkurrensen ha varit så hård, att vissa bensinföretag icke lämnat någon större avkastning, ett förhållande som synes utvisa, att någon förtrustning av världsmarknadens bensinhandel icke inträtt. Huruvida någon förtrustning framdeles är att befara torde vara omöjligt att förutskicka. Uppenbart torde likväl vara att om en internationell trust eller kartell beträffande brännolja bildades, svenska staten icke skulle för sin del vinna något genom att såsom motdrag grunda ett statligt bensinmonopol; priser och andra villkor för inköp skulle under alla omständigheter väsentligen bestämmas av trusten eller kartellen. Icke heller torde ett sådant svenskt statsmonopol av sinsemellan konkurrerande utländska bensinbolag kunna betinga sig fördelaktigare inköpsvillkor än enskilda företag. Snarare skulle ett dylikt monopol kunna föranleda ett samgående mellan de utländska bensinbolagen för ett gemensamt uppträdande gentemot den monopolistiske köparen. Då dels konsumentpriserna för den svenska marknaden varit synnerligen låga, dels den svenska bensinförbrukningen utgjort blott 0,4—0,5 % av den årliga världskonsumtionen skulle priserna säkerligen icke bli lägre om ett statligt svenskt bensinmonopol bleve bildat. En dylik monopolbildning skulle i stället handelspolitiskt sett kunna försätta vårt land i ett sämre förhandlingsläge, då risker finnas för att bensininköpen i sin helhet bleve sammankopplade med andra utrikeshandelsfrågor — en synpunkt som nu synes vara värd att beakta med tanke på osvisheten rörande det framtida internationella varuutbytet. Framhållas bör även med hänsyn till de prisfluktuationer bensinen brukar vara utsatt för att en monopolistisk köpare skulle vid olämpliga tidpunkter och till ekonomisk skada kunna verkställa bensinköpen; göras däremot inköpen av ett flertal företag åstadkommes härigenom en utjämning av de vinst- och förlustgivande köpen.

Ur konsumenternas synpunkt kan det ifrågasättas, om bensinpriserna skulle bli så förhållandevis låga som hitintills varit fallet för den händelse ett statligt bensinmonopol komme till stånd; förhållandena vad angår de svenska monopolbolagen i fråga om sprit och tobak synas inge allvarliga farhågor för att även bensinen skulle utnyttjas som objekt för ernåendet av större skatteintäkter. I detta sammanhang bör också erinras om den värdefulla service, som bensinbolagen på skilda sätt utan särskild kostnad lämnat bilisterna och som — med tanke på den motortekniska utveckling vi säkerligen gå till mötes — måste bli än mera utvecklad och kräva personal med gedigna fackkunskaper; det kan ifrågasättas, om staten är beredd att på samma villkor och på liknande sätt lämna bilisterna den service, som bensinbolagen otvivelaktigt skulle lämna dem.

Vad angår den rent fiskaliska synpunkten torde redan genom gällande skattelagar skatteflykt kunna förhindras; skulle det i praktiken visa sig att så icke vore fallet, kunde skatteförfattningarna utbyggas i erforderlig utsträckning. Under alla omständigheter torde de skattebelopp, som undanhållas stat och kommun, icke vara av den storleksordning, att det kan vara försvarligt att vidtaga en så genomgripande och till sina verkningar så oöver-skådlig åtgärd som ett monopols införande innebär.

Ur försvarssynpunkt synes många skäl tala mot införandet av ett statligt bensinmonopol. Här skall blott nämnas att en uppdelning av bensinhandeln

på ett flertal företag torde utgöra en garanti för att lagren av bensin bli avsevärt mycket större än då blott ett enda monopolföretag finnes. Om lager av bensin av viss storleksordning synas erforderliga, äger staten vidare möjlighet att ålägga importörerna att hålla detta lager. Med tanke på dessa dagars krigföring synes det vidare fördelaktigt, att bensinen lagras icke på ett fåtal centrala förrådsställen utan i små enheter längs det svenska vägnätet.

I annat sammanhang ovan har framhållits den ovisshet, som råder i fråga om det framtida internationella varuutbytet och den framtida ekonomiska utvecklingen. Med hänsyn härtill finner förbundet i motsats till motionärerna tidpunkten för en utredning angående den framtida organisationen av handeln med brännoljor vara olämpligt vald.

Med stöd av det nu sagda får förbundet i denna del som sin mening anföra, att grundandet av ett statligt brännoljemonopol icke skulle medföra några fördelar ur ekonomisk eller annan synpunkt vare sig för statsverket eller för konsumenterna. Förbundet får därför avstyrka motionärernas framställan om en ny utredning på området.

Vad angår den svenska kolhandeln har även här i främsta rummet konkurrensen mellan de importerande kolhandelsföretagen föranlett att priserna på kol och koks torde ha varit de relativt sett lägsta i Europa och att företagens vinster icke nått någon större storleksordning. Flera exempel kunna uppvisas på den smidighet och påpasslighet i inköpen som kolimportörerna på grund av konkurrensen dem emellan måst iakttaga vid inköpen och varvid planerade priskarteller kunnat hindras genom import annorstädes ifrån och ersättningsbränslen vid uppkomna behov kunnat anskaffas. Som belägg för de svenska kolimportörernas effektivitet kan bl. a. nämnas, att statens järnvägar som regel verkställt sina inköp hos kolimportörerna trots möjligheter att själv göra uppköp på och importera från den utländska marknaden. Någon kritik torde enligt förbundets uppfattning icke kunna riktas mot det sätt, varpå den svenska kolhandeln fyllt sina uppgifter.

Motionärerna anse, att den statliga handelspolitiken måste i högre grad än under föregående fredsperiod äga kontroll över kol- och koksimporten på grund av de framtida förhållandena inom utrikeshandeln, och framhålla nödvändigheten av ett kraftfullare uppträdande på utlandsmarknaden än vad som vore möjligt för de före kriget många splittrade importintressena. Liksom i fråga om tanken på ett statligt bensinmonopol torde man kunna befara, att bildandet av ett statligt kolmonopol skulle föranleda de utländska kollexportörerna till samverkan gentemot en monopolistisk köpare för åstadkommandet av fördelaktigare försäljningsvillkor och att vidare en dylik monopolbildning skulle vid förhandlingsbordet försätta vårt land i ett handelspolitiskt sett sämre läge. Behovet av ett kraftfullare uppträdande på exportmarknaden — om nu ett sådant behov överhuvud taget komme att föreligga — torde icke motivera en sådan omvälvande åtgärd som bildandet av ett statligt kolmonopol. Vid behov skulle ett frivilligt gemensamt uppträdande av de svenska kolimportörerna vid inköp på utlandsmarknaden kunna medföra minst lika goda resultat som om ett statligt monopol framstode som köpare; erfarenheten visar, att goda resultat redan tidigare uppnåtts på denna väg. Det kan också ifrågasättas, om staten för sådana resultats uppnående skulle komma att ikläda sig sådana risker och förpliktelser som kolimportörerna visat sig vilja göra. Ett samarbete mellan staten och representanter för kolhandeln för tillvaratagandet av vårt lands kolförsörjning på bästa möjliga villkor torde icke heller ligga utom möjligheternas gräns.

Den enligt motionärerna fördyrande splittringen i kolhandelns distributionsapparat före kriget och riskerna för en ökad prissamverkan efter kriget synas vidare motivera ett statligt kolmonopol. Av landets import av kol och koks har den övervägande delen tillhandahållits konsumenterna direkt från fartygen. Konkurrensen importföretagen emellan torde ha verkat kostnadsbegränsande. En koncentration skulle ha till resultat att distributionskostnaderna övervältrades på konsumenterna, varvid särskilt de konsumenter, som ha sin verksamhet förlagd på längre avstånd från upplagsplatsen för kol, skulle drabbas särskilt och oskäligt hårt. Återförsäljarna av kol och koks bl. a. inom järnhandeln och lanthandeln få främst betrakta denna sin verksamhet som en nödvändig form av kundservice, och den av denna försäljning uppkomna vinsten torde vara relativt ringa. Ur kostnadssynpunkt lär således litet vara att vinna genom en koncentration av distributionsapparaten inom landet. Ur försvarssynpunkt och försörjningssynpunkt torde det däremot utan närmare exemplifiering vara uppenbart, att en sådan koncentration skulle kunna medföra allvarliga olägenheter och verkningar. Den tendens till ökad prissamverkan, som motionärerna anse sannolik, torde de närmast se i den organisation inom den fria kolhandeln, som vid krigets utbrott kom till stånd på statens initiativ för bl. a. ransoneringens genomförande. Det synes därför icke vara riktigt att låta denna organisation utgöra en grund för uttalade farhågor om ökad prissamverkan och för en motivering av behovet av ett statligt kolmonopol. Detta så mycket mindre som — enligt vad förbundet har sig bekant — kolimportörerna avse att avveckla denna organisation så snart förhållandena åter bli sådana, att skälen till organisationens bestånd icke längre förefinnas.

Genom ett statligt kolmonopol förvänta sig motionärerna vidare att få till stånd en ökad lagerhållning och ett rationellare utnyttjande av tonnaget. Såvitt förbundet kan se, har den svenska kolhandeln, då överhuvud taget möjligheter därtill förelegat, hållit sådana för konsumtionen tillräckliga lager, att efterfrågan till fullo täckts. Huruvida vid ett krigsutbrott eller en avspärrning de i landet befintliga kollagren kunna täcka behovet blir givetvis beroende av krigets eller avspärrningens längd. En beredskapslagring av bränsle i större omfattning måste ske på statens initiativ och direktiv, men att för detta ändamål grunda ett statligt monopol kan icke vara påkallat; icke heller torde en dylik lagring bli underlättad genom kolhandelns förstatligande. I fråga om tonnagets utnyttjande skall här blott framhållas att hälften av de svenska storimportörerna av kol och koks även driva rederi-rörelse, varför det i fråga om dessa importörer icke kan dragas i tvivelsmål, att tonnaget av dem blir utnyttjat på effektivast möjliga sätt. Då såsom ovan framhållits konkurrensen importörerna emellan är mycket hård, synes det icke vara anledning att befara, att icke garantier finnas för att även de övriga importörerna rationellt utnyttja tonnaget så att lägsta möjliga frakter vinnas.

Förbundet får under hänvisning till vad ovan sagts i denna del avstyrka motionärernas hemställan om en utredning angående ett samhälleligt organiserande av handeln med kol och koks efter kriget.

Stockholm den 7 april 1945.

Sveriges Köpmannaförbund  
GUSTAF BORGSTRÖM

Arne Skarby.

SVERIGES BENSINHANDLARES  
RIKSFÖRBUND

---

Hithörande spörsmål ha helt naturligt mycket livligt intresserat bensinhandlarkåren, vilket framgår av vid flera tillfällen avlätna framställningar till statsmakterna. Bensindistributörers riksförbund, vars medlemmar numera ingå i undertecknat förbund, har sålunda vid ett tidigare tillfälle i underdånighet hemställt till Kungl. Maj:t att låta verkställa en snabb utredning beträffande införandet av monopol eller koncession på brännoljaemarknaden.

---

Det tillfälle, som vid tidpunkten för avgivandet av nämnda hemställan förelåg, att kunna räkna med moderata ersättningsnormer vid inlösen av oljebolagens anläggningar etc., har nu i viss mån försuttits. Sedermera ha nämligen nya kapitalinvesteringar företagits, planeringar för utbyggnad av distributionsnätet verkstälts genom tomtinköp och dylikt samt en del personal återanställts. Vid ett eventuellt inlösande av bensinbolagens material m. m., torde därför ersättningsfrågorna nu ha kommit i ett ur statssynpunkt mindre gynnsamt läge än under de gångna krisåren. Med vissa av erfarenheten betingade förändringar kvarstår dock den av Bensindistributörers riksförbund i dess framställning gjorda argumenteringen, varför riksförbundet med instämmande lägger ömförmälda skrift som grund för sitt här avgivna yttrande.

Det skulle föra allt för långt att detaljerat ingå på frågan om en av motionärerna påtalad och i realiteten existerande kartellbildning, endast avbruten av kortare perioder av oenighet bland oljebolagen, och de olägenheter, som densamma medför för i branschen arbetande småföretagare och personal. Som en ofta förbisedd faktor av allmän betydelse må endast framhållas, att en sammanslutning oljebolagen emellan, vare sig den är offentlig eller icke, kan motverka inhemska motorbränsleintressen på ett för landet oförmånligt sätt. I detta avseende kan ett statskontrollerat företag däremot inrikta sin verksamhet på gynnandet av svensk framställning av i synnerhet flytande motorbränsle, medverka till att sådant kan framställas till konkurrenskraftiga priser och distribuera detsamma med förmånsställning. Tillgodoseendet av detta nationella intresse kan bliva av stor framtida betydelse, icke endast för skyddandet av landets trafikapparat i händelse av förnyad importspärr, utan även för bränsleteknikens kommande utveckling.

Skulle en utredning i enlighet med motionärernas mening komma till stånd, bör, som en integrerande del i oljebolagens verksamhet, även smörjoljehandeln inbegripas i densamma.

I sammanhanget torde böra framhållas, att riksförbundet inom sina led, i synnerhet beträffande detaljdistributionen och därtill hörande kommersiella och arbetsmarknadsproblem, förfogar över en sakkunskap, som lämpligen bör tillvaratagas vid en ev. utredning av till brännoljaemarknaden hörande spörsmål. Förbundets sammansättning av under alla oljebolag sorterande bensinhandlare, innehavare av och föreståndare för bensin- och servicestationer samt hittillsvarande verksamhet för nedskärandet av en överdimensionerad distributionsapparat (singlepumpsinnehavare äro endast anslutna till förbundet i den mån



de kunna anses nödvändiga för distributionen), borgar ävenså för objektivitet vid bedömandet av med brännoljehandeln sammanhängande frågor.

Under hänvisning till vad ovan anförts få vi, i vad motionen rör brännolja-handeln, sammanfattningsvis värdsamt anföra,

att vi äro eniga med motionärerna om påpekade missförhållanden, vilka borde kunna bli föremål för rättelse vid genomförandet av ett statsmonopol eller en statligt beviljad koncession, därest sådant förfarande åvägabringas under samtidigt tillgodoseende av den kårs intressen, som vi representera,

att riksförbundet lämpligen bör beredas tillfälle att med någon representant medverka i av motionärerna föreslagen utredning, och

att vi, i och med uppfyllandet av nämnda förutsättningar, anse att ifrågasatt utredning bör komma till utförande.

Stockholm den 31 mars 1945.

Sveriges Bensinhandlares Riksförbund

K. W. SJÖGREN.

BIRGER MEURLING.

Med instämmande i här ovan framförda synpunkter.

Stockholm som ovan.

Sveriges Bensinhandlares Inköpsförening u. p. a.

BIRGER MEURLING.

TH. H. BERG.

### *Bilaga 3.*

BOLAGEN STANDARD, SHELL OCH BP.

---

#### **Distributionsapparatens »överdimensionering».**

Olägenheterna med marknadens organisation på grundval av fri konkurrens mellan oljebolagen skulle vara uppkomsten av »en betydande överdimensionering av hela distributionsapparaten, vilket icke kunde anses vara rationellt ur samhällelig synpunkt». Den skulle »icke vara odelat fördelaktig för konsumenterna, vilka i sista hand få bestrida onödiga kostnader för reklam, försäljning m. m.». Här spörjes en tydlig återklang från 1933 års kommittébetänkande. Detta ägnade en utförlig framställning åt oljebolagens s. k. överorganisation. Med stöd av den bearbetning av det infortrade vidlyftiga räkenskapsmaterialet, som verkställdes av den av kommittén anlitade revisorn, ansåg sig kommittén kunna uttala, att företagen »sökt att genom utvidgningar av sina organisationer och upprättandet av nya anläggningar för distributionen öka sin avsättning». Härav hade föranletts »en högst betydande överorganisation», det i bolagen investerade kapitalet hade blivit »onaturligt högt», och det vunna driftresultatet kunde på intet sätt anses lämna en riktig bild av näringsens ekonomiska framtidsmöjlig-

heter. Uppenbart vore, att en dylik överorganisation måste verka stegrande på marginalen mellan inköpspriset och minuthandelspriset och sålunda »väcka tvivel på den nuvarande oreglerade importihandelsrörelsens ändamålsenlighet».

Den utbyggnad av bolagens detaljhandelsorganisation, som gav anledning till dessa långtgående anmärkningar, verkställdes under åren 1929—30, då bensinomsättningen gick språngartat i höjden. Självfallet inbjöd ett sådant läge till åtgärder från försäljarnas sida, varigenom distributionsnätet ytterligare utvecklades för att möta den starkt uppåtående konsumtionen. När sedan depressionen hastigt bröt in, fortgick expansionen i försäljningen icke i samma takt som förut, och bolagen fingo uppleva, att även deras yttre apparat blev större än som betingades av läget.

Bifogade diagram (bil. A) (här ej tryckt) visar, att medan bensinomsättningen mellan åren 1932/33 och 1939 stigit i det närmaste med 80 %, så har antalet försäljningsställen (servicestationer och singlepumpar) endast helt obetydligt ökats. Ända fram till år 1937 förekom ingen som helst utvidgning av distributionsapparaten, ehuru bensinomsättningen under denna tid gick upp med 60 %, och under åren 1937—1939, då sistnämnda siffra steg till 80 %, ökades försäljningsställets antal med knappa 5 %. Såvitt vi kunna finna, visar denna utveckling, att även om en viss överorganisation av försäljningsapparaten av förut angivna skäl karakteriserade läget kring åren 1932/33, så dröjde det ej länge, innan tomgången i organisationen upphörde, när konjunkturkurvan vände och bensinomsättningens volym svällde.

Det är alltid en öppen fråga, var gränsen går mellan ändamålsenlighet och överdrift i dimensioneringen av en organisation för en varas detaljförsäljning. Här inverka ej blott konkurrenssynpunkter utan ock hänsynen till konsumenternas anspråk på god försörjning. Det är möjligt, att mot oljebolagens distributionsapparat ytligt sett kan riktas anmärkningen, att den omfattar ett för stort antal pumpar och servicestationer och att allmänhetens behov skulle kunna tillfredsställas, även om antalet vore mindre. När detta spörsmål, såsom motionärerna göra, bedömes med tillämpning av den i och för sig något svårbestämbara måtare, som benämnes »ur samhällelig synpunkt», bör ej förgätas, att denna synpunkt kan anläggas ej blott på befogade rationaliseringssträvanden och förbrukarnas krav på smidig betjäning utan även och särskilt på de arbets- och inkomsttillfällen, som distributionsnätets handhavande erbjuder stora grupper av befolkningen. En kraftigare reducering av antalet försäljningsställen måste medföra en försämrad service för bilismen och en nedgång även i de försörjningsmöjligheter, som beredas en betydande kår av särskilt landsbygdens detaljhandlande och andra smärre näringsidkare, för vilka bensinpumpen representerar ett välkommet tillfälle till förbättring av en ofta blygsam inkomst, förhållanden, som klart belysas av 1936 års kommittébetänkande. Det bör för övrigt framhållas, att pumparna ej sällan anskaffats just av detta slags försäljare själva och ingalunda ägas eller placerats av oljebolagen. Den anhopning av servicestationer till vissa platser i de större städerna, som ofta framträtt som en anmärkning i diskussionen om den föregivna överdimensioneringen, är i stor utsträckning en följd av de lokala myndigheternas anvisningar och kan således ej läggas oljebolagen till last.

Under det nu pågående kriget har oljebolagens försäljningsorganisation i dess nuvarande utbyggnad visat sig i hög grad ändamålsenlig för den militära beredskapen. Den har berett en god lösning av eljest svårbestämde lagerfrågor, och den relativt stora spridningen har varit av avsevärd betydelse vid fyllandet av viktiga uppgifter.

I den mån kritiken trots sig kunna antaga, att marginalen mellan parti- och minuthandelspris skulle kunna avsevärt nedbringas genom en topphuggning av distributionsapparaten, är det av vikt att framhålla, att en sådan förhoppning måste skrinläggas. 1933 års kommitté ansåg, att hela den investering inom detaljhandeln, som ägt rum under åren 1928—32, var överflödig. En beräkning med utgångspunkt från tillgängliga uppgifter visar, att kostnaden för förräntning och amortering av detta investeringsbelopp, utslagen på den försålda bensinkvantiteten, representerar ett belopp av 0,3 öre per liter. Minskas, som rimligt är, kapitalbeloppet med vad som under den angivna perioden måste disponeras för på grund av konsumtionsökningen påvisbart nödvändiga investeringar, nedbringas siffran från 0,3 till 0,15 öre per liter.

Det torde inför dessa tal näppeligen vara något överord att påstå, att kommitténs på dess utredningsmans subjektiva omdömen byggda uttalanden om »överorganisationen» sakna rotfäste i verkligheten. Den från denna källa hämtade, uppenbarligen även av motionärerna delade uppfattningen, att en nedskärning av distributionsapparaten skulle medföra någon mera påtaglig fördel för konsumenterna, är således icke hållbar, och därmed förfaller värdet av det enda sakliga motiv, som av dem anförts mot en marknadsorganisation med fri konkurrens.

Vid återupptagandet efter kriget av detaljdistributionen till allmänheten komma oljebolagen emellertid givetvis att ägna denna sida av rörelsen den största uppmärksamhet och vidtaga de rationaliseringsåtgärder, som befinnas möjliga och lämpliga.

### Privatmonopol.

Det emot en organisation med fri konkurrens uppställda alternativet — ett privat monopolbolag eller en kartell, som behärskar hela den svenska marknaden — skulle enligt motionärerna medföra fara för »uppskruvade importpriser, höga minuthandelspriser, fortsatt skatteflykt med flera olägenheter». Det är icke möjligt att av motionernas innehåll sluta sig till de uppgifter, på vilka dessa uttalanden bygga. Utöver det nu anförda återfinnes nämligen i framställningen intet, som närmare utvecklar upprinnelsen till eller innebörden av de faror, som här endast ytterst knappt antydast. En viss anledning finnes emellertid för antagandet, att motiveringen skulle återfinnas i några yttranden av 1933 års kommitté. Ur denna citeras nämligen en del lösryckta påståenden om de svenska oljebolagens förhållande till sina utländska moderbolag, som möjligen av motionärerna uppfattats som ett stöd för deras skildring av en eventuell kartells inverkan på den inhemska marknaden. Dessa citat innehålla uppgiften, att en »allt fastare samverkan i fråga om pris- och avsättningspolitik hos de svenska företagen blivit märkbar». Samtidigt som de utländska moderbolagen syntes ha haft goda vinster, hade de svenska dotterbolagen redovisat avsevärda förluster och »följaktligen icke givit vare sig statsverket eller kommunerna några nämnvärda skatteintäkter». Detta förhållande karakteriserade 1933 års kommitté som »skatteflykt».

Det måste innebära en motsägelse, att av de svenska oljebolagens verksamhet ena gången hämta argument mot denna rörelses bedrivande under fri konkurrens och andra gången anföras den som varnande exempel på vart en kartellering kan leda. Men av motionärernas framställning kan ej någon annan slutsats dragas än att så skett, när de båda alternativens olägenheter skildrats. Ty någon praktisk erfarenhet av hur en kartell eller än mindre ett privat monopolföretag

inom oljehandeln skulle bedriva sin verksamhet i vårt land föreligger ej. Den samverkan mellan några av bolagen, vilken 1933 års kommitté omnämnt, var nämligen av mycket löslig art och begagnades ingalunda som instrument för ett obehörigt ingrepp i prishildningen. Det avsåg främst åtgärder för att begränsa onödiga reklamkostnader och av behovet opåkallade kapitalinvesteringar i distributionsnätet. Kommitténs motsatta antydningar, vilka liksom i övrigt flertalet av dess uttalanden av detta slag ej stöddes med något som helst bevismaterial, motsades också av erkännandet, att den svenska marknaden icke avskurits från världsmarknaden eller blivit föremål för en från de internationella prisnoteringarna oberoende prissättning. De svenska förbrukarna hade tvärtom enligt kommitténs mening dragit fördel av den internationella konkurrensen.

Otvivelaktigt har den hittillsvarande organisationen av vår oljehandel berett oss förmånen av i stort sett mycket låga priser. Detta förhållande belystes klart av det av 1933 års kommitté insamlade materialet, och det kan ytterligare styrkas av de prisuppgifter, som föreligga för senare år. Oljebolagen ha, såsom utredningarna visa, ofta gått med avsevärda underskott, utan att bolagen genom prisförhöjningar sökt täcka förlusterna, ett indirekt bevis ej blott för de svenska prisernas relativa billighet utan ock för att här icke varit fråga om försök till av en kartell dikterade noteringar. I den mån den framtida utvecklingen alls kan bedömas tala åtskilliga skäl för skärpt konkurrens med pressade priser och marginaler.

I detta sammanhang må även framhållas, att den nära förbindelse, som genom den svenska oljehandelns hittillsvarande organisation kunnat etableras mellan de inhemska företagen och deras utländska leverantörer, varit till fördel också ur andra synpunkter. De svenska företagen ha tack vare dessa förbindelser varit i tillfälle att låta den svenska marknaden bli delaktig av resultaten av de världsomfattande oljefirmornas forskningsarbete, vilket framskapat förbättrade kvaliteter och nya produkter, samt även tillgodogöra sig deras erfarenheter rörande transportmetoder, lagring och distribution samt överhuvud rörelsens rationalisering på olika områden.

Beskyllningen mot de svenska bolagen för »skatteflykt» har upptagits till ingående bemötande i oljebolagens tidigare berörda remissyttrande med anledning av 1933 års kommittébetänkande. Ämnets tekniska natur gör, att föreliggande framställning ej synes böra betungas med en redogörelse för vad oljebolagen där anfört, utan hänvisas till nämnda yttrande. Här skall endast framhållas, att kommitténs påstående byggts på några av dess utredningsmän gjorda godtyckliga antaganden om de oljepriser, moderbolagen debiterat dotterbolagen, ävensom rörande de förra bolagens självkostnader, tvenne antaganden, vilka självfallet undandraga sig varje granskning av andra än dem, som äro utomordentligt väl orienterade i moderbolagens affärer, och därför i det sammanhang där de här förekommit sakna varje värde.

Det anförda torde ha visat, att de farhågor motionärerna anfört för en organisation av den svenska oljemarknaden eller rättare ett bibehållande av denna marknad på frikonkurrensens grund äro väsentligt överdrivna och i varje fall ej bekräftas av den hittillsvarande utvecklingen. Det är nämligen endast från denna vi kunna hämta någon erfarenhet, och de nuvarande bolagens verksamhet måste betraktas som ett exempel på företag arbetande på samma marknad under inbördes konkurrens. När motionärerna utdömt även en organisation enligt privatmonopolets eller kartellens modell, så ger den svenska erfarenheten på detta område ej någon ledning, utan skälen ha måst hämtas från vissa

svagt motiverade antaganden av 1933 års kommitté eller ock från allmänna föreställningar om hur monopolistiska sammanslutningar arbeta och verka. Något bidrag av värde till detta i och för sig betydelsefulla problems belysning representerar motionärernas argumentering i denna punkt icke.

### Statsmonopol.

I själva verket synas de båda »alternativen» ha uppställts närmast för att, sedan deras förmenta olägenheter påvisats, bilda en effektiv bakgrund till den lösning motionärerna utan större tvekan giva sitt förord: det statliga brännoljemonopolet.

Såsom ett skäl av rent praktisk betydelse för lämpligheten av att nu införa ett statsmonopol hänvisa motionärerna till arbetsmarknadsläget. En av dem åberopad utredning skulle visa, att antalet sysselsatta »inom distributionen för civila ändamål av flytande bränsle samt av gengasbränsle» skulle från 1939 till 1944 ha sjunkit högst avsevärt. Huru beräkningarna verkställts, undandraget sig ett närmare bedömande, enär alla enskildheter saknas i motionerna och tiden ej tillåtit oss att ta närmare del av den utredning, varur de hämtats. Ej heller ha vi tillgång till något materiel, som exakt anger antalet av inom oljebranschen för närvarande sysselsatta personer. Motionärernas siffror hänföra sig emellertid enligt deras egen uppgift endast till den personal, som sysselsättes för bilismens distributionsbehov, och redan härav måste slutas, att de äro för låga. Även om det helt visst är riktigt, att antalet av de inom branschen sysselsatta i nuvarande läge väsentligt understiger motsvarande siffra för tiden före kriget, är i varje fall motionärernas uppskattning av den förra kategoriens personalantal för låg. Dessutom måste ihågkommas, att, så snart tillförseln av oljor från utlandet till Sverige ånyo blir möjlig, handeln snabbt lär komma i gång och att den stunden av allt att döma torde vara närmare förestående än den, då resultatet av den nu påyrkade utredningen kan väntas föreligga färdigt. Men vid denna tidpunkt har antalet inom näringen sysselsatta säkert ånyo stigit väsentligt i höjden. Vid bedömande av detta spörsmåls betydelse får vidare ej glömmas, att det antal anställda, som förväntas bli arbetslösa vid genomförande av ett statsmonopol, influerar endast på storleken av det kapital, vilket måste disponeras för utgivande av ersättningarna. Det berör således närmast blott monopolets avkastning under den övergångstid, då ersättningskapitalet amorteras. Någon principiell betydelse för avgörande av oljehandelns lämpligaste organisationsform har hela denna fråga icke.

När motionärerna därefter ingå på sin egentliga motivering för statsmonopolet, är det av intresse att konstatera, att, medan man i övrigt nöjt sig med allmänna talesätt om dess fördelar med hänsyn till »skattepolitiska, valutapolitiska och konsumentintressen», motivet för monopolets överlägsenhet endast i ett avseende konkret angives: »ett statligt monopol borde såsom ensam köpare ha vissa möjligheter att erhålla lägre inköpspriser än ett privatbolag eller en kartell». Denna förhoppning har fått spela en framträdande roll även i de tidigare utredningarna. Dessvärre hör den emellertid till de minst välgrundade.

I en stor och fri marknad, där säljarnas antal är betydande, och den omsättning, som kan utvinnas av var och en, blir relativt begränsad, kan måhända en köpare av stora poster påräkna en gynnad ställning. Men icke ens detta antagande har någon allmän giltighet. Vid köp av stapelvaror, som betinga växlande pris, kan nämligen ett flertal med varandra konkurrerande köpare komma i en fördelaktigare ställning än en enstaka storköpare. Denne måste

ofta tillgodose sitt behov genom ett enda eller några få köp av varje gång betydande kvantiteter, och han har därigenom mindre möjlighet att anpassa dessa köp efter marknadens ständiga fluktuationer än vad som är fallet med smärre köpare, vilka ej sällan smidigare kunna avvakta det lägligaste tillfället för sina avslut. Det kan därför hända, att storköparen-monopolets inköpspris blir högre än genomsnittspriset för frikonkurrensens många inköp.

I oljehandeln är säljarnas antal ringa och varje firmas omsättningsvolym oftast mycket stor. Där blir det lättare att göra gemensam front mot en köpare av monopoltyp, så mycket lättare som storleksordningen av dennes totala inköpsbehov är jämförelsevis obetydlig i förhållande till världsomsättningen. Så skulle i själva verket bli fallet med ett svenskt oljemonopol, som skulle förse den svenska marknaden med dess behov av oljor: detta uppgick åren före det nuvarande kriget till ej mera än omkr. 0,5 % av de utländska oljeföretagens totala försäljning. Dessutom bör erinras att golfnoteringarna för oljor äro internationella och gälla för samtliga köpare, även för marknader av en helt annan storleksordning än den svenska.

Spekulationerna om en favoriserad ställning för ett svenskt oljeköpande statsmonopol äga därför knappast något ens av sannolikhet präglad verklighetsunderlag. I stället bör uppmärksamheten fästas vid en annan sida av ämnet, vilken trots sin stora betydelse helt förbigåtts såväl av de för ett statligt oljemonopol intresserade kommittéerna som motionärerna. Det är problemets handelspolitiska aspekt. Ett statsmonopol som köpare på en främmande marknad bringar ej blott sig självt utan ock staten lätt i ett handelspolitiskt sämre förhållingsläge än enskilda företag. Detta gäller med särskild styrka för ett statsmonopol inom en näringsgren sådan som oljehandeln med dess dominerande kraftspel av statsfinansiella och storpolitiska faktorer. Och farorna bli än större inför en framtid, vars internationella utveckling på varuutbytets område ter sig ovissare än någonsin. Intet är mera sannolikt än att de handelsavtal vårt land kan komma att mer eller mindre tvångsvis ingå under efterkrigstiden kunna kullkasta alla de kalkyler, på vilka vinstberäkningen för ett statsmonopol, som måste köpa sina varor i utlandet, uppbyggts, och även i detta hänseende visa det fåvitska i tron på att en i statens hand bedriven verksamhet skulle vara andra former för rörelsens utövande överlägsen.

Det gör överhuvud ett beklämmande intryck att iakttaga med vilket minimum av sakskäl man för närvarande anser sig kunna styrka tron på fördelarna av att på olika områden ersätta enskild drift med statlig. Med dogmatisk självfallenhet avvisas den fria företagsamheten såsom bärare av det ekonomiska handlandet, och utan vidare försvär man sig till en tes, som går ut på att statsdriften är något gott i och för sig. Man bortser medvetet eller omedvetet från att de undersökningar, som på grundval av praktiska rön verkligen sökt tränga till djupet av denna fråga, äro mycket fåtaliga och sällan lämnat något otvetydigt svar. Och likväl är det en övertygande bevisning, som kräves, då man går att underkänna beprövade erfarenhetsrön till förmån för obestyrkta doktriner.

Motionärernas framställning är egentligen ett typiskt exempel på bristande känsla för det berättigade i kravet på en sådan bevisning. Sin motivering låta de sammanfattningsvis utmynna först i påståendet, att brännoljehandeln fram till mitten av 1930-talet icke varit ordnad på ett ur samhällets synpunkt ändamålsenligt sätt, och därtill anknutes såsom en följdtes uttalandet »att väsentliga fördelar ur statens finansiella och försörjningspolitiska synpunkter med största sannolikhet skulle stå att vinna genom införande av ett statligt brännolje-

monopol». Såsom av det föregående torde framgå, brista bevisen för dessa påstående och uttalanden i snart sagt varje punkt. Lika litet som några övertygande skäl anförts för det endast på 1933 års kommittés utredning byggda antagandet, att oljehandeln i vårt land skulle varit ordnad på ett sätt, som tagit bristande hänsyn till »samhällets synpunkt», lika litet ha vare sig de olika kommittéutredningarna eller motionärerna kunnat anföra andra argument än allmänna fraser eller hänvisning till »sannolika» fördelar för sitt förord åt ett statligt oljemonopol. Det är således här icke längre fråga om en sakligt motiverad ståndpunkt utan om en tro, grundad på ett av en viss samhällsåskådning uppburet önsketänkande.

Sett mot bakgrunden av motionernas innehåll och motivering förefaller visserligen det föreslagna utredningsuppdraget formulerat med en viss moderation. Vad som begäres är »en skyndsamt utredning angående den framtida organisationen av handeln med brännolja». Här pekats således ej direkt på statsmonopolet, utan formellt sett lämnas övertvägandet även av andra alternativ öppet. Men avsikten är likväl klar och entydig — det är ett statligt monopol man vill ha.

Den nuvarande tidpunkten med dess i alla avseenden oklara perspektiv förefaller särskilt illa vald för ett återupptagande av denna fråga, vars bedömande är så starkt beroende av den ekonomiska utvecklingen i efterkrigstidens ännu helt okända värld. Skall emellertid en förnyad utredning av detta förut i tre kommittébetänkanden genomplöjda ämne alls verkställas och redan nu komma till stånd, måste vi såsom ett oundgängligt villkor härför hemställa, att garantier skapas för att utredningen blir objektiv och förutsättningslös och att således ur direktiven utmönstras allt som på förhand leder in på ett visst spår såsom det enda farbara.

Stockholm den 28 mars 1945.

Svenska Petroleum A.B.  
Standard

A.B. Svenska Shell

Svenska Bensin- &  
Petroleum A.B. BP

KNUT E:SON BERGSTRAND.

K. HOLTHIUS.

KARL G. BUSSLER.

### *Bilaga 9.*

SVENSKA KOLIMPORTÖRERS  
FÖRENING 1939

Motionen hänför sig företrädesvis till den framtida organisationen av handeln med brännolja, och frågan om kol och koks, här nedan stundom gemensamt benämnda kol, kommer närmast såsom ett extra tillägg. Motionärerna synas därvid utgå från att ur det allmännas synpunkt kol till äventyrs bör behandlas på samma sätt som brännolja. Rörande brännolja föreliggande redan, såsom motionärerna framhålla, åtskilliga utredningar, medan det beträffande kol oss veterligen är första gången det ifrågasättes, att stat-

liga åtgärder skulle under fredsförhållanden vara nödvändiga. Någon bestämd uppfattning om vart motionärerna ytterst syfta får man icke. Brännolja och kol kunna emellertid uppenbarligen icke bedömas på enahanda sätt.

Tiden medger icke sammanställande av siffermaterial. Möjligt är allenast att lämna en saklig redogörelse i allmänna drag rörande kolhandeln sådan den varit och nu är och att därefter till behandling upptaga de särskilda önskemål, som motionärerna framföra i avseende å kolhandeln i framtiden.

## I.

### Sveriges kolimport under tiden fram till det nu pågående kriget.

I likhet med vad fallet var i fråga om övriga importvaror låg även importen av kol till Sverige långt in på 1890-talet huvudsakligen i händerna på utländska exportörer. Dessa sålde genom agenter i Sverige på cifbasis, vilket medförde dels att all grossistvinst stannade i exportlandet, dels att befraktingen av fartyg, ofta utländska, ombesörjdes av exportören, dels att transportförsäkringen täcktes utomlands.

Hand i hand med den industriella expansionen ökades kolimporten, och den övergick tillika mer och mer på svenska handelshus, som ständigt växte numerär och styrka. I dag är utländskt kapital intresserat i importen i så ringa grad att man helt kan därifrån bortse.

Huvudparten av kolbehovet importerades fram till krigsutbrottet 1914 från England. Under åren närmast dessförinnan hade dock tyska kol börjat vinna insteg på den svenska marknaden. Under åren 1915 och 1916 upprätt hölls importen från såväl England som Tyskland i någorlunda normal omfattning, men sedan det oinskränkta u-båtskriget igångsatts sjönk importen från England i sådan grad, att totalimporten under 1917 och 1918 blev mindre än hälften av förkrigssiffrorna.

Efter vapenstilleståndet upphörde importen från Tyskland, och då England under åren 1919 och 1920 icke på långt när kunde tillgodose det svenska behovet, tvungos de svenska kolimportörerna under hot om att ett statligt organ skulle taga hand om importen, att inköpa stora kvantiteter kol från Amerika, Australien och Sydafrika till mycket höga priser. I stor utsträckning inkommo dessa kol först mot slutet av 1920 och under 1921, då kolpriserna fallit från ungefär kr. 195:— till kr. 40:— per ton cif. För koks var prisnedgången ännu större eller från omkring kr. 260:— till kr. 50:— per ton. Detta våldsamma prisfall medförde, att ett flertal av de största kolfirmorna kommo på obestånd. Sedan prisnivån på kol och frakter under år 1922 stabiliserats på en nivå, som låg ungefär 50 % över 1913 års priser, inlöpte kolhandeln i lugnare förhållanden.

Engelska kolstrejken år 1926, som varade över ett halvt år, medförde att de tyska och framför allt de polska kolen vunno varaktigt insteg i vårt land. De engelska kolen kunde sedan aldrig återvinna sin tidigare position utan undanträngdes mer och mer. Endast de engelska gas- och kokskolen kunde någorlunda hävda sin ställning, företrädesvis därför att Polen saknar dylika kol av förstklassig kvalitet. 1932 och 1933 hade den engelska andelen i vår kolimport sjunkit till ungefär en tredjedel. Då en liknande utveckling ägt rum i våra skandinaviska grannländer, föranledde detta England att framställa bestämda krav på att tillförsäkras viss andel av de skandinaviska ländernas kolimport. Detta ledde till ett handelsavtal år 1933, vari dessa län-



der förbundo sig att importera följande kvoter av sitt kol- och koksbehov från England, nämligen: Danmark 80 %, Finland 75 %, Norge 70 % samt Sverige — dock med begränsning till allenast kol — 47 %. Uppfyllandet av åtagandet gentemot England genomfördes på frivillighetens väg och övervakades av Sveriges industriförbunds kolkommitté. Då svårigheter emellertid uppstodo att hålla åtagandet, på grund av köparens obenägenhet att betala det högre priset på engelska kol, måste så småningom supplementavtal träffas med de polska och tyska kolindustrierna att begränsa exporten till Sverige till en sådan procentsiffra, att åtagandet kunde fullgöras. Dylika uppgörelser träffades mellan de svenska representanterna för de polska och tyska kolen, de förra sammanslutna i den här bildade s. k. polska kolkommittén, å ena, samt vederbörande polska och tyska kolproducenter, å andra sidan, med handelsdepartementets kännedom och godkännande. Åren närmast före 1939 blev alltså den svenska kolimporten bunden med 47 % till England, cirka 10 % till Tyskland och cirka 43 % till Polen. Regleringen av importen medförde ovedersägligt betydande nackdelar — icke minst på grund av det högre priset för engelska kol. Importens omfattning ävensom prisutvecklingen under mellankrigstiden framgår av bilagorna nr 1, 2 och 3 (här ej tryckta).

### Kolhandelns organisation.

Av bilaga 4 framgår schematiskt hur den svenska kolhandeln var organiserad före kriget. Det bör framhållas, att engelska exportörer regelmässigt sålde till direktimportörer, lagerhandlare och, i mindre omfattning, till storförbrukare. De belgiska, holländska, polska och tyska producenterna och exportörerna brukade i huvudsak sälja allenast till de svenska direktimportörerna. I en mycket begränsad omfattning anlitate de utländska leverantörerna även svenska agenter. Direktimportörerna mottogo — ofta i avräkning på långfristiga kontrakt — hela fartygslaster i fast räkning, vilka i odelat skick levererades till storförbrukare eller lagerhandlare eller, i mindre utsträckning, i uppdelat skick till medelstora förbrukare exempelvis industrieföretag, större sjukhus, kaserner. Vissa grosshandelsföretag, som saknade direkta förbindelser med kolexportörer i utlandet, uppträdde såsom importörer i andra hand (BC) genom att från direktimportörer köpa hela laster eller lastrum, varå särskilt konossement utfärdats, och sälja lasten efter i Sverige utvägd vikt till storförbrukare, lagerhandlare eller medelstora förbrukare. Andra hands import bedrevs endast i ringa utsträckning.

Lagerhandlarna (C) köpte kol av exportörerna, deras agenter eller direktimportörerna i hela fartygslaster eller hela lastrum enligt konossementvikt, undantagsvis även dellaster efter utvägd vikt, varefter de lagrade, krossade, sorterade och distribuerade varor till förbrukare (F och G). I lagerhandeln skiljer man mellan partihandel och detaljhandel. Partihandel avser leverans — i regel direkt från lossande fartyg men även över lager, stundom pråmlager — av varor i importskick till medelstora förbrukare (F), som vanligen köpa kol säsongmässigt i större partier — dock icke i allmänhet hela laster eller lastrum. Detaljhandel avser vara i krossat och sorterat skick, i mindre partier, oftast i säckar, till förbrukare (G), som sakna egentliga lagringsutrymmen och därför äro hänvisade till successiva leveranser i mån av förbrukning. Till denna kategori hänföres exempelvis allt fossilt bränsle för centraluppvärmningsändamål. Till lagerhandelns detaljhandel räknas även

leveranser av bunkerkol för sjöfarten, även om sådana leveranser avse okrossad och osorterad vara. Såsom mellanhand i lagerhandelns detaljhandel inkopplas ofta återförsäljare (D). Detta sistnämnda är regel i fråga om leveranser på orter, där lagerhandelsföretag icke förekomma.

Kol kan som regel icke importeras i sådant skick att detsamma utan förädling kan effektivt nyttiggöras i detaljhandeln. Det ankommer på lagerhandlarna att ombesörja förädlingen. Detta sker i kross- och sorteringsverk i upplag vanligen belägna vid kaj. Betydande kapital äro nedlagda på dylika anläggningar i syfte att nedbringa förädlingskostnaderna.

Den egentliga lagerhandeln är lokaliserad till importhamnarna, och varje hamn är försörjningsbas för sitt inland. Avsättningsområdena bestämmas av konkurrensen mellan importörer i olika hamnar samt av fraktkostnaderna.

Distributionen till konsumenterna i inlandet sker dels direkt, dels genom återförsäljare. Återförsäljarna måste i eget intresse såvitt möjligt undvika lagring av varan, enär lagringen självfallet medför en viss fördyring. Som regel måste emellertid återförsäljaren hålla ett mindre buffertlager. I de fall då varan icke levereras över lager tjänstgör återförsäljaren närmast som speditor för uppdelning av ankommande partier på olika mottagare. Som regel förhyr återförsäljaren icke särskild upplagsplats utan använder för detta ändamål disponibla utrymmen i anslutning till sin rörelse. Endast i större och medelstora städer hålla återförsäljarna egentliga kolupplag, och i flera av dessa städer sker distributionen även genom filialer för de närliggande lagerhandelsfirmorna.

Före det nu pågående kriget voro ett 20-tal direktimportörer (grosshandlare) verksamma i Sverige. Antalet lagerhandlare, av vilka en del uppträdde också såsom direktimportörer, uppgick till omkring 140, fördelade på 60 orter, därav 57 importhamnar. Antalet återförsäljare uppgick till cirka 4 000 fördelade på cirka 1 450 platser.

Under åren närmast före kriget kunde man spåra en tendens till koncentration inom kolhandeln, därigenom att större grosshandelsföretag inköpte eller upprättade lagerhandelsföretag i olika importhamnar. Kooperationen är direkt eller indirekt intresserad i sådana företag i Stockholm, Västerås, Norrköping, Linköping, Malmö, Göteborg, Karlstad och Kristinehamn.

### **Kolimportens omfattning och vinster.**

Den svenska kolimporten uppgick under 1937 och 1938 till i genomsnitt 8,3 milj. ton med ett cif-värde av omkring 200 milj. kronor per år. De tio största direktimportörerna torde hava svarat för bortåt 75 % av denna import. Fem av dem drevo tillika rederirörelse. Inom lagerhandeln distribuerades omkring 1,5 milj. ton kol och cirka 1,8 milj. ton koks till ett beräknat försäljningsvärde efter förarbetning och sortering av bortåt 110 milj. kronor.

Vad direktimportörernas förtjänstmöjligheter beträffar torde bruttointkomsten, räknad över en 10-årsperiod före kriget, näppeligen hava överstigit 2,5 %, motsvarande, enligt dåvarande låga cif-värde, 50 öre per ton, däri inberäknat vinster på befraktningar m. m.

Vad det ekonomiska utbytet av lagerhandelns rörelse angår är det i brist på siffermaterial omöjligt att göra någon tillförlitlig uppskattning, men det torde utan överdrift kunna sägas, att konkurrensen på de flesta orter varit synnerligen livlig, varför några stora vinster icke uppkommit. I en del ham-

nar var konkurrensen tidtals så hård, att direkta förluster uppstodo. På sina håll har man i synnerhet med avseende på koksdistributionen haft ett visst samarbete för att åvägabringa en stabilare prisnivå. Så var exempelvis fallet i Stockholm under några år före kriget. Att detta samarbete i Stockholm emellertid icke medförde någon belastning för konsumenterna framgår bäst av prisutvecklingen sådan denna åskådliggjorts i bilaga nr 5 (här ej tryckt). Av densamma framgår exempelvis, att lagerhandlarna i Stockholm under högkonjunkturåret 1937, trots en stark stegring i kokspriserna, avstodo från att taga ut denna från konsumenterna, enär de i god tid köpt de för bränslesäsongen 1937/1938 avsedda kvantiteterna till förmånliga priser. De läto med andra ord konsumenterna draga fördel av sina fördelaktiga inköp. Där i övrigt i enstaka fall dylikt samarbete — vanligen under begränsade tider — förefunnits, hava vissa företag alltid stått utanför detsamma, varjämte de kommunala gasverken utövat ett betydande inflytande på prisbildningen. Man torde våga det påståendet, att lagerhandels vinster icke medgivit mera än nödiga avskrivningar och rimlig utdelning på det i rörelsen arbetande kapitalet.

Inom grosshandeln har icke förekommit annat samarbete än sådant inom Svenska stenkolsimportörernas förening (S. S. I. F.), vilken emellertid är en ideell förening, som endast tillvaratagit grosshandels intressen utåt. Konkurrensen mellan grosshandlarna har varit öppen och fri. Till S. S. I. F. och dess betydelse vilja vi nedan i annat sammanhang återkomma.

### **Prisläget på den svenska kolmarknaden.**

I de kolexporterande länderna var den allmänna uppfattningen före kriget, att Sverige på grund av den inbördes hårda konkurrensen mellan kolimportörerna och dessas förmåga att spela ut de olika leverantörländerna mot varandra var den ur prissynpunkt sämsta marknaden. Å andra sidan gjorde man gärna affärer med de svenska importörerna, enär dessa alltid betalade kontant och hade ord om sig att uppfylla träffade avtal, oavsett om dessa utvecklade sig i för importören fördelaktig eller ofördelaktig riktning. De stora svenska kolförbrukarna torde kunna vitsorda riktigheten av att Sverige njutit förmånen av lägre kolpriser än andra kolimporterande länder. Att staten själv (bl. a. statens järnvägar och statens vattenfallsverk), som mycket väl kunnat köpa och direkt importera kol, i regel anlitat de svenska kolimportörerna beror på att dessa i allmänhet kunnat lämna förmånligare anbud än de utländska kolexportörerna. Protokollen över statens järnvägars upphandling av kol lämna i detta avseende intressanta upplysningar.

Att även de mindre förbrukarna, exempelvis fastighetsägarna, som köpa sitt behov via lagerhandeln, haft förmånliga priser jämfört med motsvarande köparkategori i andra länder framgår av en uppställning (bilaga 6) över kokspriserna under en tioårsperiod i Stockholm och ett antal andra större europeiska städer. Till grund för uppställningen ligga uppgifter, som införskaffats genom svenska beskickningar och konsulat i ifrågavarande städer. Av uppställningen framgår, att den inhemska konsumtionen i produktionsländerna i många fall fått betala högre pris än konsumenterna i Stockholm. Särskilt intresse bjuder en jämförelse med våra skandinaviska grannstäder Köpenhamn och Oslo. Oaktat att kostnaderna för import, för-

arbete, distribution och administration borde vara desamma i dessa tre städer, har kokspriset i Stockholm under hela jämförelseperioden med undantag för ett år legat avsevärt lägre än i Köpenhamn och Oslo, och detta trots att i sistnämnda stad det allmänna d. v. s. Oslo kommun genom eget företag bedrivit import och distribution av koks.

### **Befraktningsförhållandena före kriget.**

I den mån tillförseln av kol till Sverige överflyttades från utländska exportörer till svenska företag skedde en omläggning beträffande anskaffandet av tonnage. De svenska importörerna köpte regelmässigt fob exporthamnen och motsatte sig återgång till cifköp.

Vid fobköpen ankomma skeppningsdispositionerna och tagandet av försäkringar på den svenske importören. Denne kunde i stor utsträckning anlita svenska fartyg och försäkringar togos hos svenska försäkringsbolag.

Som ovan nämnts drevo fem av tio storimportörer egen rederirörelse, delvis med fartyg, särskilt byggda för koltransporter. Importörer, som icke ägde eget tonnage, använde sig i viss utsträckning av tidsbefraktade fartyg.

## **II.**

### **Kolhandeln under kriget.**

Enligt vad vi erfarit har vice ordföranden i statens bränslekommission överdirektören K-G. Ljungdahl i november 1944 till statsrådet och chefen för folkhushållningsdepartementet överlämnat en utförlig redogörelse för statsregleringen av kolhandeln och vad därmed sammanhänger.

Att den statliga regleringen sådan den tillämpats under krigsåren varit till gagn för landet erkännes gärna av kolhandelsmän. En följd av knappheten på importbränsle och den i geografiskt hänseende nödvändiga styrningen därav, beroende på den ojämna förekomsten av inhemska bränslen i olika delar av landet, har medfört landets uppdelning i flera ortsgrupper, mellan vilka tilldelningen av fossilt bränsle varierat mycket avsevärt. Härigenom uppstående förskjutningar i det ekonomiska resultatet för de olika lagerhandelsföretagen ha under medverkan av bränslekommissionen i viss mån utjämnats.

Under kristiden ha flera olika ersättningsbränslen — främst ved, torv och inhemska kol — måst komma till användning. Handeln med dessa bränslen har endast till ringa del gått genom de ordinarie bränsleleverantörerna. Vad särskilt vedhandeln beträffar har denna till övervägande del omhändertagits av skogsägareföreningarna, som icke blott dominerat uppköpsverksamheten från producenterna utan även sört för distributionen. Endast i de få handelsreglerade orterna har kolhandeln haft en viss företrädesrätt vid veddistributionen till s. k. hushållsförbrukare. Den möjlighet till kompensation, som handeln med ersättningsvaror i många fall erbjudit näringsidkare inom andra branscher, har sålunda endast i ringa grad förefunnits för kolhandeln.

## III.

Vi övergå härefter att avgiva yttrande över vad i motionen anföres. Med tillfredsställelse konstatera vi därvid att i motionen intet innehålles som kan fattas såsom klander av det sätt varpå den svenska kolhandeln före och under det pågående kriget fyllt sina uppgifter. Motionärerna begränsa sig till att uttala vissa önskemål och farhågor för framtiden och sluta med att begära utredning huruvida och på vad sätt handeln med kol efter kriget bör samhälleligt organiseras i syfte att på bästa sätt tillgodose samhällets behov.

Vi upptaga så i tur och ordning de skäl motionärerna åberopat såsom grund för sin begäran om utredning.

**Ökad lagerhållning.**

Under förkrigstiden voro de svenska kolhandlarna alltid angelägna om att hålla tillräckliga efter förbrukningen avpassade lager och kunderna hava städse kunnat i god ordning förses med det kol de behövt. Något annat eller mera har icke kunnat begäras och bör icke heller vara nödvändigt framdeles under normala tider.

En eventuell beredskapslagring av bränsle är en fråga från den reguljära kolhandeln helt fristående angelägenhet. Sådan lagring kan icke verkställas på hamntomter i importplatserna. Dels skulle densamma bliva alldeles för dyrbar och dels äro områdena i närheten av lossningskajerna helt tagna i anspråk för importbränslets förädling och distribution samt för annan löpande varutrafik. Någon anledning att för en beredskapslagring av kol uppdraga andra riktlinjer än de som av reservförrådsnämnden tillämpades 1938 och 1939 torde icke föreligga. Dessa gingo i huvudsak ut på att så stora kvantiteter som möjligt skulle lagras, dels hos sådana stora enskilda och kommunala kolförbrukare, vilka, på grund av kolets bristande lagerbeständighet och benägenhet för självantändning, kunde omsätta det i sin rörelse och vilka i händelse av avspärrning beräknades erhålla tilldelning från beredskapslager, dels hos de stora kolförbrukande statliga företagen såsom järnvägar och ångkraftverk. Härigenom kunde lagringskostnaderna hållas låga. Koks, som är en lagerbeständig vara, kunde man däremot utan svårighet lagra i stora mängder utan att vidtaga några särskilda åtgärder. Även om man i framtiden kan förvänta en i jämförelse med förkrigstiden ökad villighet till beredskapslagring av kol hos de enskilda och kommunala företagen är en dylik dock icke tillfyllest i händelse av långvarig avspärrning. Härtill fordras en lagring av annan storleksordning och en sådan torde icke kunna realiseras på annat sätt än att stora kvantiteter lagras under vatten på därför tjanlig sjöbotten. En sådan lagring var planerad före kriget och lagerplats har delvis iordningställt härför. De för en dylik lagring erforderliga penningmedlen, som kunna beräknas uppgå till 150 å 200 milj. kronor, kan givetvis endast staten ställa till förfogande men ingenting har givit vid handen att genomförandet av en dylik lagring skulle underlättas genom ett förståtligande av kolhandeln.

Det torde även böra anmärkas, att förutsättningar för en beredskapslagring icke kunna beräknas föreligga förrän ett antal år efter krigets upphörande. Om dessförinnan från svensk sida anspråk skulle ställas på att erhålla kol för reservlagring skulle detta säkerligen anses illojalt mot andra, mindre köpstarka länder.

### Kontroll över kolimporten.

Givet är att i nuvarande läge — på sätt som för övrigt redan under förhandlingar med England skett — statliga myndigheter måste ingripa för att förskaffa landet kol. Så måste det komma att vara så länge det i exportländerna råder brist på kol och så länge svårigheter råda att få kol skeppat. Den dag då överskott på kol ånyo finnes på exportmarknaderna kommer det att vara mest fördelaktigt att staten slipper träffa avtal. Med hänsyn till att de engelska produktionskostnaderna stigit i hög grad — löneavtalen med arbetarna äro bundna för 3 år framåt — kommer varje åtagande mot England att innebära en hård belastning för vår exportindustri.

Det torde vidare med fog kunna befaras att man genom införandet av ett statligt kolmonopol skulle skapa ett organ, vars blotta förekomst skulle stimulera exportörerna i olika länder till ett samgående och i vissa situationer även kunna placera Sverige i ett försämrat läge vid handelsförhandlingar med exportländerna. Då Sverige vid 1933 års handelsförhandlingar med England ernådde väsentligt lindrigare villkor än de övriga skandinaviska länderna såvitt gällde kontingenteringen av kol- och koksimporten, lär detta till icke oväsentlig del hava berott på, att de svenska förhandlarna kunde hävda, att man från svenskt håll rent principiellt icke kunde tänka sig en statlig reglering av importen av en så viktig råvara som kol och koks och att om de engelska önskemålen skulle kunna tillgodoses anspråken icke fingo vara högre än att desamma skulle kunna uppfyllas på frivillighetens väg. Jämfört med våra skandinaviska grannländer bereddes vårt land genom att 53 % av kolimporten och hela koksimporten var obunden avsevärda fördelar i ekonomiskt avseende.

Även under den tid då knapphet råder på exportmarknaden och handeln med kol regleras genom statliga avtal böra dessa aldrig vara annat än ramavtal, inom vilka handeln kan omhänderhavas enligt statliga direktiv och föreskrifter men utan att staten ingriper i den tillåtna handeln såsom sådan.

När en gång varubristen upphört och utbuden måhända komma att överstiga efterfrågan, lär ingen statlig kontroll vara erforderlig i avseende å kolimporten.

### Kraftfullare uppträdande på utlandsmarknaden.

Motionärerna framhålla, att ett kraftfullare uppträdande på utlandsmarknaden än som var möjligt för de många splittrade importintressena före kriget säkerligen blir nödvändigt.

I tider av knapphet på varor kan det givetvis vara rationellt att ett organ företräder hela inköpsbehovet och därmed förhindrar en onödig konkurrens på köparensida, som kan vara ägnad att pressa upp priserna. Ett gemensamt uppträdande från importörernas sida vid inköp på exportmarknaden kan emellertid organiseras på frivillig väg utan statsingripande. Någon svårighet att i den mån så anses lämpligt organisera ett samarbete mellan statens och kolhandelns representanter i samband med ev. handelsförhandlingar torde heller icke föreligga, i varje fall icke från kolhandelns sida.

Den individuella inställningen har icke hindrat kolimportörerna från att med kraft hävda egna och köparnas intressen gentemot utländska motparter. Sålunda ha de svenska kolimportörerna i samarbete med nordiska och baltiska kolleger med de engelska kolexportörerna överenskommit om

gemensamma kontraktsvillkor, som blivit normgivande för handeln. Redan i början på 1900-talet åvägabragtes med hjälp av Svenska stenkolsimportörernas förening (S. S. I. F.) ordnade förhållanden mellan befraktare och redare genom införandet av ett gemensamt certeparti för de vid Östersjön belägna kolimporterande länderna.

De utländska exportörerna torde vara de första att vittna om att de svenska importörerna vid sina inköp utvecklat en skicklighet och påpasslighet, som tillförsäkrat landet de relativt lägsta kolpriserna i Europa. Man har förstått att mot varandra spela ut de olika produktionsländerna och de olika distrikten inom ett och samma land. Sålunda medverkade de skandinaviska kolimportörerna 1930 till att koksproducenternas försök att bilda en kokskartell omintetgjordes. När en dylik likväl år 1937 kom till stånd försvagades dess prispolitik genom att svenska importörer lyckades finna en ny exportmarknad, nämligen Tjeckoslovakiet. Man har icke tvekat att ikläda sig stora förpliktelser och risker samtidigt som man, då marknaden bedömts såsom fallande, visat återhållsamhet. Den hårda konkurrensen mellan importörerna på hemmamarknaden har städse sporrat till de största ansträngningar, det har varit ett livsvillkor för importören att sälja billigt, eljest kunde han icke driva sin rörelse. De terminsköp, som ägt rum, hava vanligen visat sig riktiga och hava av importörerna begagnats för utjämnande av prisfluktuationer — kurvan är förvånansvärt jämn och genomsnittspriserna i Sverige hava varit lägre än i andra länder.

Det finnes ingen orsak att antaga annat än att kolhandelns hela samlade kunskap och erfarenhet om marknader och inköpskällor även framdeles med riktig återväxt inom yrket under riktig ledning skall visa sig mera funktionsduglig än ett statligt styrt organ, som huru det än inrättas aldrig kan komma att handla för egen räkning eller på eget ansvar.

Att kolhandeln haft blicken öppen för betydelsen av utbildningen inom yrket framgår bl. a. därav att kolhandlarföreningen varje år sedan 1921 ur en stipendiefond möjliggjort vistelse utomlands för mindre bemedlade ynglingar för studier av kolhandeln i exportländerna.

### **Ett rationellare utnyttjande av tonnage.**

Motionärernas önskemål om ett »rationellare utnyttjande av tonnage» är i avsaknad av någon närmare förklaring svårbegripligt. Ett rationellt utnyttjande av det svenska tonnage är givetvis en sak, som närmast ankommer på de svenska redarna. Kolimportörernas och redarnas intressen äro såvitt gäller befraktningen såtillvida motsatta, att det för redarna gäller att få så hög frakt som möjligt och för kolimportörerna att erhålla lägsta möjliga frakt. Kolimportörerna måste härvid söka erbjuda fartygen lastning i hamnar, som ligga väl till i förhållande till närmast föregående losseplats, och destination till orter anpassade för närmast följande utlaster samt vidare erbjuda snabba expeditioner vid lastning och lossning. I den mån en importör sålunda lyckas anpassa befraktningen efter redarens önskemål har importören även möjlighet att erhålla lägre frakt. Detta förhållande i förening med den stora betydelse fraktkostnaden har för konkurrensen mellan importörerna på den svenska marknaden giver enligt föreningens uppfattning den bästa garantien för att importörerna medverka till ett rationellt utnyttjande av tonnage. I redarkretsar torde man kunna vitsorda, att kol-

frakterna under mellankrigstiden som regel varit mycket låga i förhållande till den allmänna fraktnivån. Att importörerna väl tillvaratagit möjligheterna att erhålla låga fraktkostnader bestyrkes även av det förhållandet, att priset på den svenska kol- och koksmarknaden som regel legat lägre än i de övriga skandinaviska länderna. Från redarhåll torde man även kunna vitsorda att enskilda importörer och redare till fördel för båda parter i många fall etablerat ett mycket intimt samarbete under en lång följd av år.

Av förutnämnda tio storimportörer driva fem rederirörelse, delvis med särskilt för koltransporter inrättade fartyg. Dessa kolimportörer som tillika äro redare hava därvid det dubbla intresset att skaffa kol till sina företag och att hålla fartygen i gång. Detta gäller även för de importörer, som använda sig av tidsbefraktade fartyg.

För fullständighetens skull må nämnas, att antalet befraktade fartyg är jämförelsevis stort i förhållande till de kolkvantiteter som fraktas. Till undvikande av för långa landtransporter användes för smärre losseplatser t. o. m. mycket små fartyg, även motorseglare. Antalet laster under ett normalt år torde uppgå till omkring 6 000. Befraktningen är såsom av det ovan sagda framgår ingalunda en rutinsak. Även inom de större företagen är det ofta ledaren själv som handhar befraktningsärendena. Om motionärerna ifrågasätta inrättandet av ett centralt organ för befraktningen framstår det för oss såsom självklart, att detta skulle bliva en mycket stor apparat med därav föranledda synnerligen höga kostnader. Vidare får man icke föreställa sig, att ett statligt kolmonopol i denna sin egenskap skulle kunna utöva något avgörande inflytande på kolfraktmarknaden, ty ytterst bestämmes tillgången på tonnage liksom fraktsatserna av läget på världsmarknaden.

Ett centralt organ för befraktningen kommer sannolikt icke att kunna tillgodogöra sig de inkomster, som de svenska kolhandlarna erhållit i form av provision på bunkercolsleveranser och omlastning i exporthamnarna samt kurtage från utländska rederier och assurancesföretag.

### **En koncentrerung av distributionsapparaten inom landet.**

Enligt motionärernas uppfattning led distributionsapparaten inom landet före kriget av en splittring, som måste verka fördyrande.

Av den kvantitet på cirka 8,3 milj. ton, som före kriget årligen importerades, torde cirka 5,3 milj. ton ha levererats direkt från fartyg till förbrukarna. Hela denna del av importen blev icke belastad med distributionskostnader. Endast cirka 3 milj. ton blev sålunda föremål för distribution. Av denna kvantitet torde cirka hälften ha distribuerats till förbrukare i importhamnarna med omnejd. I huvudsak skedde sistnämnda distribution med bil direkt från lagerhandlarnas upplag till konsumenterna. Den kvantitet, som över lagerhandeln tillfördes förbrukare i inlandet, cirka 1,5 milj. ton, distribuerades på järnvägar och vattenleder, dels direkt till konsumenterna, dels via återförsäljare och i det senare fallet såsom tidigare framhållits endast i mycket ringa utsträckning över återförsäljarnas lager.

Enligt uppgift från statens bränslekommission utgör antalet innehavare av bränslelicenser till förbrukare i lagerhandeln cirka 680 000. Då varje licens motsvarar en kund torde det, om man tar hänsyn till det vidsträckta område, över vilket förbrukarna äro spridda och den glesa bebyggelsen,



icke kunna påstås, att en distributionsapparat, bestående av 140 lagerhandlare och cirka 4 000 återförsäljare, är överdimensionerad.

Det är en icke ovanlig föreställning, att en verksamhets sammanförande till större företag alltid medför billigare omkostnader per omsatt varuenhet. Såvitt gäller produktionskostnaderna, i detta fall kostnaderna för krossning och sortering, bör man hålla i minnet, att själva »produktionsförloppet» är jämförelsevis enkelt. Ett medelstort företag, som arbetar med en modern maskinell utrustning, torde i detta hänseende icke ha nämnvärt större kostnader än ett stort företag. Gränsen för vad man kan beteckna som en effektiv rationalisering går mellan de små och de medelstora företagen, varvid med små företag avses dem, som på grund av omsättningens ringa storlek icke kunna arbeta med fullgod teknisk utrustning. Dessa ur teknisk synpunkt mindre rationella lagerhandelsföretag ombesörja emellertid numera endast en mycket ringa del av den totala omsättningen i lagerhandeln och äro i huvudsak lokaliserade till de allra minsta importhamnarna. Det alldeles övervägande antalet företag hava under tiden mellan de båda världskrigen rationaliserat sina anläggningar i sådan grad, att de nu stå på toppen av vad som kan begäras. Vid fri konkurrens bestämmes priset av det företag, som arbetar billigast, och i den mån det blir möjligt att förbilliga »produktionskostnaderna» vid de stora företagen komma de mindre automatiskt att slås ut.

I eldningsekonomiskt avseende anses vårt land stå i främsta linjen. Åran av denna rangställning tillkommer i första hand våra forskare och teknici, men det torde böra framhållas, att kolhandeln städse påtagit sig dryga kostnader för att genom om- och nybyggnader av sorteringsanläggningar kunna tillhandahålla konsumenterna de bränslen och sortiment, som motsvara teknikens senaste rön.

En koncentration till en resp. ett fåtal anläggningar på varje ort kan ur försörjningssynpunkt vara farlig. Vid driftstopp t. ex. genom brand eller maskinskada skulle utan tvivel hela distributionen komma i olag. För övrigt skulle det vara helt oförnuftigt att rasera de nuvarande anläggningarna. Med ett mindre antal upplagsplatser än nu skulle det i det övervägande flertalet importhamnar icke vara möjligt att vid toppbelastning under kallare årstid betjäna kunderna. Synpunkterna på detta kunna mångfaldigas, men det anförda må vara nog.

Det kan givetvis göras gällande att ett stort företag, som kanske behärskade hela handeln på viss ort, icke skulle behöva bedriva försäljningsarbete och icke behöva sälja på kredit. Det kan dessutom sägas att administrationskostnaderna skulle kunna nedbringas. För bedömande härav böra bland annat följande omständigheter beaktas.

Försäljningsarbete pågår nu varje år från början av juni till mitten av september. Under återstoden av året, alltså under bränslesäsongen, är för lagerhandeln försäljningsarbetet obetydligt. Under denna tid äro försäljarna huvudsakligen sysselsatta med expeditionsarbete och — vilket är mycket viktigt — kundservice. Försäljningskostnaderna, däri inbegripet kostnader för resor, representation, annonsering och annan reklam, äro inom kolhandeln mycket små. Sålunda gav en av statens bränslekommision i samband med omprövning av lagerhandelns marginaler företagen analysering av omkostnaderna hos ett antal representativa lagerhandelsföretag av olika storleksordning 1938 vid handen att de genomsnittliga kostnaderna för försäljning utgjorde 28 öre pr ton koks och 16 öre pr ton kol eller omkring 0,7 % av försäljningspriserna pr ton 1938.

Kreditgivning torde vara ofrånkomlig även för ett företag utan konkurrenter. Det är för flertalet fastighetsägare, även för villaägare, svårt och ofta omöjligt att betala kontant. Under inga förhållanden skulle det vara möjligt att distribuera kol i så stora poster som nu under villkor om likvid i utkörarens händer — därest nu sådant inkassosystem i övrigt ansåges lämpligt.

Det må i detta sammanhang vidare framhållas att kolhandeln nu ofta är kombinerad med annan verksamhet, handel med järn, kemikalier, byggnadsmaterial, trävaror m. m. eller spedition, skeppsmäkleri, skeppsstuveri m. m. Genom denna kombination med andra näringsgrenar kan under kolhandelns dödsåsong personalen få sysselsättning samt bilar och annan materiel i viss utsträckning nyttiggöras.

Vad återförsäljarverksamheten beträffar, bedrivs denna ofta såsom bisysselsättning, företrädesvis av järnhandlare, lanthandlare, virkeshandlare och åkare. Återförsäljarnas bruttoinkomst av kolförsäljningen är som regel mycket blygsam och i stor utsträckning har denna försäljning karaktär av kundservice. Såsom mellanled mellan lagerhandlarna i importhamnarna och förbrukarna i inlandet äro återförsäljarna nödvändiga.

Med stöd av vad som anförts anse vi att besparingsmöjligheterna vid en statligt centraliserad kolhandel äro skenbara och icke innebära något, som kan tillgodogöras förbrukarna.

### **Prissamverkan efter kriget.**

Motionärerna anse en viss tendens till ökad prissamverkan icke osannolik med hänsyn till att handeln under kriget fått en fastare organisation.

Den »fastare organisation», som motionärerna härvid åsyfta, är Svenska kolimportörers förening 1939 u. p. a. och dess lokalföreningar. Denna organisation är emellertid en kristidsföreteelse, som påtvingats den fria handeln i första hand för genomförande av det ekonomiska avräkningsförfarandet mellan staten och kolhandlarna och i andra hand för ransoneringsförfarandet. Svenska kolimportörers förening 1939 u. p. a. bildades sålunda med anledning av Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen nr 15 av den 15 september 1939, i vilken kolhandlarnas lojala medverkan påkallades till en reglering av kolhandeln under förutskickande av att denna reglering borde ske med minsta möjliga rubbningar av dåvarande handelsorganisation och handelsförbindelser.

Kolhandlarna lämnade sin medverkan till föreningens bildande och avstodo från mycket betydande vinster å sina inneliggande lager. Deras ställningstagande föranleddes dels av insikt om att staten i dåvarande läge måste ingripa, dels av den garanti mot förluster, som lämnades — värdefull icke minst med hänsyn till erfarenheterna efter slutet av förra världskriget.

Det avtal, som träffades mellan staten och oss, slöts, såsom också av dess lydelse framgår, under den uttryckliga förutsättningen att kolhandeln skulle återfå sin frihet så snart normala förhållanden återinträtt.

Den organisation, som bildades på grundval av statsavtalet, kommer att avvecklas så snart de förutsättningar, under vilka organisationen tillkommit, upphört, d. v. s. så snart statsavtalet icke lägger hinder i vägen härför. Motionärernas fruktan för ett prissamarbete är sålunda grundad.

Den ovanstående utredningen giver enligt föreningens uppfattning vid handen

- att den svenska kolhandeln hittills fullgjort sin uppgift i näringslivets tjänst på ett sådant sätt, att någon berättigad anmärkning mot densamma icke kan framställas,
- att ur handelspolitisk synpunkt ingenting talar för att ett bättre förhandlingsläge skulle uppkomma genom förefintligheten av ett statligt monopol — motsatsen har enligt uppgift visat sig vara fallet vid tidigare förhandlingar,
- att kravet på en ökad lagerhållning kan tillgodoses oberoende av om kolhandeln är fri eller socialiserad,
- att ett rationellare utnyttjande av tonnaget än under fri handel icke synes möjligt,
- att distributionsapparaten icke kan anses överdimensionerad och arbeta med för höga kostnader, samt
- att det måste vara ett svenskt intresse av största vikt, att vårt land, när tillgången på kol börjar bli normal, har möjlighet att utan hinder täcka behovet från de exportmarknader, som kunna bjuda de förmånligaste villkoren.

Med hänsyn till det ovan sagda anser föreningen, att några statliga ingripanden, utöver den av krisförhållandena föranledda statliga regleringen av kolhandeln, icke kunna anses påkallade. Så länge denna reglering är nödvändig, äro föreningen och dess medlemmar beredda att, liksom hittills, lojalt samarbeta med vederbörande myndigheter för övertvinnande av de olika svårigheter, som uppkomma på grund av bränslebristen.

Stockholm den 9 april 1945.

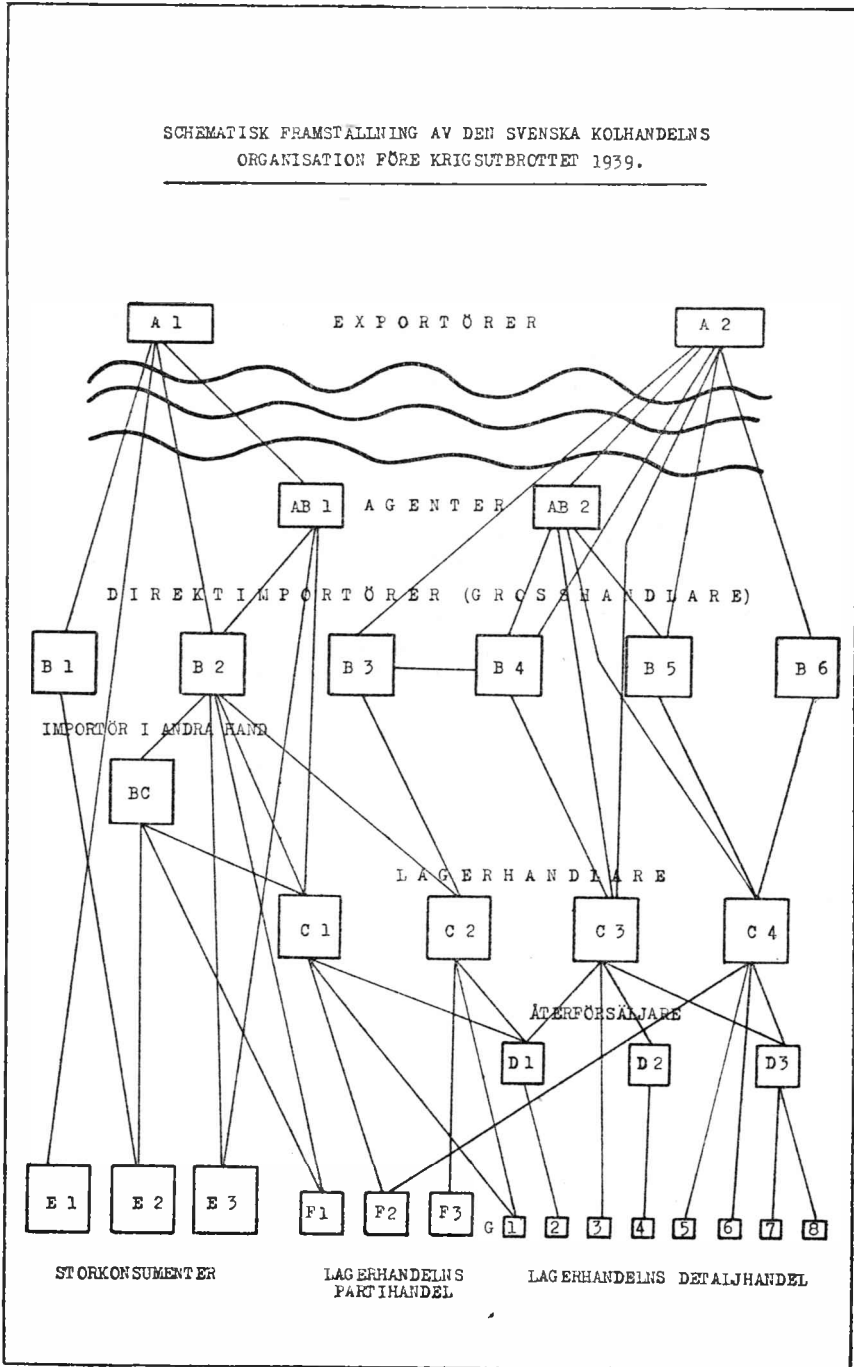
Svenska kolimportörers förening 1939 u. p. a.

G. N. HULTMAN.

*Sture T:son Wiberg.*

---

Bilaga 4 till remissvar från Svenska Kolimportörers Förening  
1939 u. p. a. angående motion I: 288, 1945.



## Jämförelse

mellan priser per hl. om 45 kg. för koks för värmeledningsändamål i nedanstående städer, fritt utkörd och levererad hos förbrukaren under bränslesäsongerna 1929/30, 1930/31, 1931/32, 1932/33, 1933/34, 1934/35, 1935/36, 1936/37, 1937/38 och 1938/39.

	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39
Stockholm för importkoks . . . .	1·80	1·75	1·47	1·55	1·34	1·55	1·65	1·75	2·25	2·10
Berlin . . . . .	2·44	2·25	1·80	2·71	2·85	3·05	3·30	3·23	3·26	3·47
Bern . . . . .	3·27	2·26	2·22	3·32	2·87	2·74	2·73	3·52	2·61	3·98
Birmingham . . . . .	—	—	—	—	1·55	1·55	1·63	1·57	1·72	1·80
Dresden . . . . .	2·70	1·76	1·70	2·37	2·65	3·38	3·33	3·27	3·30	3·38
Frankfurt a/M. . . . .	2·30	—	1·63	2·41	2·59	2·79	2·94	2·75	2·78	3·11
Hamburg . . . . .	1·98	1·84	1·53	2·23	2·26	3·25	2·63	2·61	2·64	2·84
Köln . . . . .	2·26	1·88	—	2·01	2·22	2·38	2·57	2·54	2·56	2·73
Köpenhamn . . . . .	2·35	2—	1·71	1·73	1·78	—	1·74	2·08	2·65	2·04
London . . . . .	2·22	—	1·49	1·51	1·46	—	1·59	1·72	1·94	1·75
Marseille . . . . .	1·80	2·45	2·04	3·33	—	3·66	4·11	—	—	2·75
München . . . . .	2·53	2·39	2·01	2·96	3·11	3·20	3·46	3·39	3·43	3·81
Oslo . . . . .	2·25	2·25	1·58	1·96	1·99	1·98	1·98	2·20	2·42	2·44
Paris . . . . .	2·66	2·33	1·80	2·57	2·64	3·09	2·82	—	—	2·17
Prag . . . . .	2·52	2·35	2·20	3·32	3·47	3·27	2·69	2·66	2·25	2·21
Riga . . . . .	—	—	—	1·53	1·42	1·59	1·64	2·46	2·01 *	—
Rom . . . . .	2·09	—	1·72	2·44	2·24	—	2·41	4·03	—	2·88
Stettin . . . . .	2·34	—	1·48	2·71	2·71	2·92	3·16	3·10	3·13	3·23
Warschau . . . . .	—	—	1·40	1·95	1·98	2·25	2·03	1·99	1·97	2·01

\* ab lager.