

Nr 12.*Andra kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande över motion om åstadkommande av ett enhetligt pris på flytande drivmedel i hela landet.*

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 9, har herr *Ericsson* i Näs *m. fl.* hemställt, att riksdagen hos Kungl. Maj:t ville anhålla om en skyndsam utredning i avsikt att bl. a. med i motionen angivna utgångspunkter söka åstadkomma ett enhetligt pris på flytande drivmedel i hela landet.

Nu förevarande spörsmål har varit föremål för övervägande av 1946 och 1950 års riksdagar.

Vid 1946 års riksdag hemställdes sålunda i motionerna II: 17 och II: 301 om skyndsam utredning angående frågan om ett enhetligt pris inom hela landet på flytande drivmedel till motorfordon, varjämte i två likalydande motioner, I: 28 och II: 38, begärdes utredning huruvida och i så fall på vilket sätt en utjämning de olika landsdelarna emellan av de avståndsbedingade prisvariationerna i fråga om flytande motorbränslen kunde åstadkommas.

Sedan motionerna blivit föremål för utskottsbehandling och riksdagen i skrivelse nr 472 till Kungl. Maj:t anhållit om utredning, huruvida och på vad sätt en regional utjämning av priserna på flytande motorbränslen lämpligen kunde åstadkommas, uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 19 juli 1946 åt oljeutredningen 1945 att utreda nämnda spörsmål. I sitt den 18 februari 1947 avgivna betänkande angående handeln med olja (SOU 1947: 14) anförde oljeutredningen bl. a.:

Frågan om enhetliga priser på bensin, motorfotogen och motorbrännolja inginge som ett moment i det större ekonomiska sammanhang, som toge sig uttryck i olika levnadskostnader på olika orter. Prisutjämning på en enstaka vara innebure ej nödvändigtvis, att man åstadkomme större rättvisa genom utjämningen. Detsamma gällde flytande bränslen. Dessa importerades till de stora hamnarna och alltså till orter tillhörande de högre och högsta dyrorterna. En prisutjämning på motorbränslen skulle då medföra, att man finge ett förhöjt pris på dem i de i allmänhet dyrare orterna och ett sänkt pris i de i regel billigare orterna. Om man vidtog sådana åtgärder endast i fråga om dessa bränslen, åstadkomme man beträffande levnadskostnaderna i stort sett icke en utjämning utan en skärpning orterna emellan.

Såge man frågan om prisutjämning i ett större sammanhang, vore det riktigare att angripa problemet med utgångspunkt från varor, som vore av större vikt för levnadskostnaderna än vad motorbränslen kunde anses vara.

Det vore ett allmänt intresse, att kostnaderna för transporter i Norrland hölles nere. Genom de stora avstånden hade befolkningen i sådana trakter en börda, som var avsevärt större än den befolkningen i de mera tätbebyggda delarna av landet hade att bära. Detta vore emellertid ett norrlandsproblem, som borde behandlas i sitt särskilda sammanhang. En utjämning av priserna kunde motiveras ur sociala och näringspolitiska synpunkter, men det tillkomme ej utredningen att ur dessa synpunkter bedöma, huruvida den ifrågasatta utjämningen borde komma till stånd.

I fråga om de tekniska möjligheterna att genomföra en prisutjämning och åtgärdens lämplighet ur denna synpunkt anförde oljeutredningen, att om den nuvarande organisationen av oljehandeln bibehölls, torde införandet av enhetliga priser förutsätta antingen en clearing i statlig eller enskild regi eller statssubvention. Med hänsyn till den administrativa apparat, som skulle erfordras, ansåge sig utredningen böra avstyrka, att åtgärden vidtoges. Om handeln koncentrerades till ett företag, exempelvis ett monopolföretag, som kunde utjämna de totala fraktkostnaderna på försäljningen över hela landet, ansåg sig utredningen kunna tillstyrka en utjämning.

Vid 1950 års riksdag väcktes inom andra kammaren ånyo motioner i samma ämne, nr 146, 330, 335, 337 och 410. Beredningsutskottet inhämtade yttrande över motionerna från priskontrollnämnden, bränslekommissionen, Sveriges oljekonsumenters riksförbund samt Brännoljecentralen, representerande åtta bolag.

Priskontrollnämnden hänvisade till det yttrande nämnden den 9 februari 1950 avgivit till Kungl. Maj:t över en framställning från länsstyrelsen i Jämtlands län angående en utredning om prisutjämning av flytande drivmedel, i vilket utlåtande nämnden tillstyrkt utredning såvitt den avsåg en partiell utjämning av ifrågavarande priser. Riksförbundet förordade utredning, men bränslekommissionen och oljebolagen avstyrkte motionerna.

Utskottet anförde i sitt utlåtande över motionerna i huvudsak följande: Utskottet fann visserligen, att problemet alltjämt vore av stor betydelse för de delar av landet, där dryga transportkostnader medförde ett högre pris å flytande motorbränslen än i de mera välbelägna delarna men kunde å andra sidan icke finna, att några nya omständigheter tillkommit sedan oljeutredningens betänkande framlades, vilka kunde göra problemet mera lättlost. Utan tvivel förhölle det sig så, att en utjämning av priserna förutsatte antingen en clearing i statlig eller enskild regi eller ock statssubvention. Bådadera torde kräva en vidlyftig administrativ apparat, vilken utskottet icke kunde förordas. Utskottet ville dock ifrågasätta, huruvida icke en jämkning av zonindelningen skulle i viss mån tjäna utjämnande syfte. Särskild utredning därför syntes dock icke erforderlig, utan det torde ankomma på vederbörande prisreglerande myndighet att ägna denna fråga uppmärksamhet. Att åvägabringa ett enhetligt pris genom differentiering av bensinskatten

torde knappast vara möjligt, enär det vid skattens uppbärande icke vore bekant, inom vilken del av landet bensinen skulle försäljas. Då frågan relativt nyligen varit föremål för utredning utan att någon godtagbar lösning kunnat förordas och, såvitt utskottet kände till, några nya vägar sedan dess icke kunnat anvisas, ansåg sig utskottet, hur mycket utskottet än behjärtade motionernas syfte, böra avstyrka motionerna.

Andra kammaren biföll denna hemställan.

Utskottet har över förevarande motion inhämtat yttrande från priskontrollnämnden och bränslekommissionen, varjämte Sveriges oljekonsumenters riksförbund och åtta oljebolag lämnats tillfälle att inkomma med yttrande. Priskontrollnämnden förordar en utredning om en partiell prisutjämning, riksförbundet tillstyrker, men bränslekommissionen och oljebolagen avstyrka motionen.

Priskontrollnämnden åberopar det yttrande nämnden avgivit över de vid 1950 års riksdag i ämnet väckta motionerna och framhåller bl. a. följande: Den nu tillämpade zonindelningen medför, att konsumenterna av flytande bränslen såvitt möjligt förlägga sina inköp till en billigare zon. Detta är särskilt märkbart invid gränserna mellan prizonerna. Den långväga trafiken torde i allmänhet inköpa sitt bränslebehov på de platser i landet, där priset är lägst. Ur transportekonomisk synpunkt är det en fördel att försäljningen koncentreras till de zoner, där kostnaderna för drivmedelsdistributionen äro lägst. Vid en prisutjämning skulle emellertid denna fördel försvinna, och de totala distributionskostnaderna skulle därigenom komma att öka. Ändringarna i konsumtionens geografiska fördelning kunna även väntas medföra ökade kostnader för drivmedlens lagring. Det är svårt att beräkna dessa merkostnader, men det torde stå klart, att ett enhetspris måste komma att ligga högre än det på grundval av nu gällande priser beräknade medelvärdet.

Som skäl för enhetliga priser på flytande bränslen åberopas i motionen en jämförelse med statens järnvägars taxor, som äro oberoende av de olika bandelarnas varierande bärighet. Nämnden anser för sin del, att man icke kan draga några slutsatser av en sådan jämförelse. Veterligen har aldrig ifrågasatts att beräkna statens järnvägars taxor till olika belopp inom olika delar av landet. Bensinpriset är icke beroende på de olika landsdelarnas ekonomiska bärkraft, utan pristilläggens ökning bero på transportavståndet från importhamnarna. Pristilläggen å drivmedlen täcka endast transportkostnaderna och bidra icke till täckning av de fasta kostnaderna för drivmedlens lagring m. m. Områden med höga transportkostnader ha ofta andra kostnader, som äro relativt låga, t. ex. hyreskostnader. En så ringa prisdifferentiering, varom här är fråga, torde överhuvudtaget icke vara av större betydelse för levnads- och produktionskostnaderna.

Vissa av de skäl, som i nämndens ovannämnda yttrande den 9 februari

1950 anförts mot en enhetsprissättning, gälla icke, om prisutjämnigen åstadkommes genom ett clearingförfarande på sätt i motionen angives. Bland annat kan ett eventuellt åläggande för oljeföretagen att sälja inom hela landet undvikas. Ett clearingförfarande av nämnt slag förutsätter emellertid en noggrann kontroll över oljeföretagens försäljning, vilken kontroll vad beträffar de nuvarande francoplatserna och orterna utanför francoplatserna måste bli besvärlig att upprätthålla. Ett clearingförfarande skulle därjämte komma att medföra icke obetydliga kostnader för administration och kontroll.

Nämnden hade i sitt yttrande den 9 februari 1950 framfört tanken på en partiell utjämning av priserna på flytande drivmedel genom inrättandet av ett antal nollzoner i Norrland. Även för detta fall skulle någon form av kostnadsutjämning erfordras, varför nämnden tillstyrkte en utredning av frågan om en partiell utjämning av drivmedelspriserna. Då nämnden tidigare ansett sig böra avstyrka en fullständig utjämning av drivmedelspriserna i landet och nya skäl, som tala för en prisutjämning, icke framlagts i motionen, har nämnden icke funnit anledning att frångå sin tidigare uppfattning.

Bränslekommissionen åberopar de yttranden, kommissionen avgivit över de vid 1946 och 1950 års riksdagar väckta motionerna i ämnet. Kommissionen finner det mycket önskvärt, att ett enhetligt pris över hela landet kunde hållas för avsedda varor men anser det ofrånkomligt, att en sådan lösning av frågan, som motionärerna föreslagit, medför en omständlig administrativ apparat, vars kostnader icke stå i rimlig proportion till den jämförelsevis ringa prislindring, som därigenom erhålles i de högre zonerna. Man får ej heller bortse från det förhållandet, att alla konsumentgrupper, som äro lokaliserade till områden kring de normala importhamnarna, vid ett genomförande av enhetliga priser skulle komma att försättas i ett sämre ekonomiskt läge än som nu är fallet och som är transportgeografiskt betingat, ett förhållande som skulle innebära en icke oväsentlig rubbning i de förutsättningar, som betinga näringslivets lokala spridning.

Oljekonsumenternas riksförbund anser det vara omöjligt att få till stånd enhetliga motorbränslepriser i hela landet eller en minskning av zontilläggen annat än genom ett statligt ingripande i någon form. Ett genomförande av enhetlig prissättning å flytande drivmedel enligt de riktlinjer, som motionärerna skisserat, skulle komma att kräva en mycket omständlig fraktkostnadsclearing, vilken skulle medföra betydande administrationskostnader. Det föreligger vidare allvarliga risker för att en sådan anordning kan komma att motverka importörernas intresse för rationaliseringar av distributionen. En minskning av zontilläggen genom clearing av sjöfrakterna (extra-frakten till t. ex. norrlandshamnarna jämfört med de stora importhamnarna) är ur administrativ synpunkt väsentligt enklare. En sådan åtgärd skulle emellertid relativt obetydligt påverka de högsta zontilläggen,

som äro betingade av mycket långa landtransporter. Troligen skulle dock spännvidden mellan högsta och lägsta zontillägg i landet på detta sätt kunna minskas från 6 till 4 öre per liter. Ur affärsekonomisk och administrationsteknisk synpunkt synes denna andra väg vara att föredraga. En prisutjämning på bensin, motorfotogen och motorbrännolja synes icke komma att innebära en utjämning av levnadskostnaderna utan snarare vara ägnad att skärpa ojämnheten olika orter emellan.

Om det ur allmän samhällsekonomisk och social synpunkt är lämpligt och önskvärt, att statsmakterna medverka till en prisutjämning i fråga om större konsumtionsvaror såsom flytande drivmedel är en fråga som berör många skilda problemkomplex. Ett ställningstagande till denna fråga förutsätter ett klarläggande av alla faktorer, varför förbundet för sin del icke har något att erinra emot att en utredning kommer till stånd.

Oljebolagen, som avstyrka motionen, framhålla, att de synpunkter, de framfört i sitt tidigare yttrande i ämnet, måste alltjämt äga giltighet och erinra om att i det av 1950 års dyrortssakkunniga avgivna belänkandet föreslagits bl. a., att landet skulle indelas i lokalt avgränsade »dyrområden», därvid för vart och ett av dessa skulle fastställas ett enhetligt pristal. I princip föreligger icke någon skillnad mellan denna anordning och den av oljebolagen sedan gammalt tillämpade zonindelningen för prissättningen av flytande drivmedel. De sakkunnigas förslag pekar således på en helt annan utveckling av prisbildning inom landet än den av motionärerna föreslagna. Den i motionen förordade särskilda metoden för enhetsprisets fastställande torde i dess praktiska tillämpning medföra mycket betungande administrativa olägenheter, varför kostnaderna icke torde bli oväsentliga.

Enligt priskontrollnämndens kalkyler kan en förändring av drivmedelspriset med ett öre per liter beräknas motsvara 0,3 å 0,5 procent av de totala kostnaderna för ett trafikföretag. Det genomsnittliga zontillägget å drivmedelspriserna för hela landet torde röra sig om 1,0 å 1,5 öre. Drivmedelskonsumtionen följer befolkningstätheten; försäljningen inom priszonen 3 och högre kan beräknas till endast 10 å 12 procent av totala förbrukningen i landet.

Utskottet. I sitt utlåtande över de vid fjolårets riksdag väckta motionerna angående utredning av frågan om ett enhetligt pris inom landet för flytande drivmedel framhöll utskottet, att en utjämning av priserna förutsatte antingen en clearing i statlig eller enskild regi eller ock statssubvention. I båda fallen skulle krävas en vidlyftig administrativ apparat.

I nu förevarande motion föreslås, att en utjämning av priserna skulle ske genom en clearing i statlig regi, så anordnad att några kostnader för staten ej skulle uppkomma. Kostnaden skulle helt drabba konsumenterna. Såvitt utskottet kan finna skulle emellertid en clearing av föreslagen art nödvän-

diggöra en rätt omständlig kontrollapparat och följaktligen dra icke obetydliga kostnader, vilket skulle medföra ett därav uppkommande extra pristillägg för alla flytande drivmedel oavsett var de slutligen konsumerades. Hur stora dessa kostnader kunna tänkas bli undandrar sig visserligen utskottets bedömande, men det förefaller sannolikt, såsom framhålles i bränslekommissionens yttrande, att de icke skulle stå i rimlig proportion till den jämförelsevis ringa prislindring, som kunde erhållas i de dyrare zonerna. Utskottet anser sig därför icke kunna tillstyrka motionen.

Emellertid vill utskottet ånyo understryka, att en jämkning av zonindelningen synes vara möjlig, varigenom priserna skulle kunna i någon mån utjämnas. För en jämkning av zonindelningen synes särskild utredning dock ej vara erforderlig. Utskottet förutsätter emellertid, att vederbörande prisreglerande myndighet ägnar frågan uppmärksamhet och vidtager de åtgärder, som kunna befinnas lämpliga.

Utskottet får alltså hemställa,

att motion II: 9 ej måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 3 april 1951.

På utskottets vägnar:

PATRIK SVENSSON.

Närvarande: herrar Svensson i Alingsås*, Gustafson i Göteborg, Gustafsson i Bogla*, Nordkvist*, Pettersson i Ersbacken, Christenson i Malmö, Ohlsson i Kastlösa, fru Västberg*, fröken Ager, herrar Brandt*, Hansson i Skegrie, Forsberg, Braconier*, Johanson i Kalmar, Jönsson i Rossbol, fru Svedberg, herr Engkvist*, fröken Vinge och herr Bengtsson*.

Reservation

av herr Jönsson i Rossbol.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.