

Nr 7

Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning angående oljehandeln.

I två inom riksdagen väckta, till bankoutskottet hänvisade, likalydande motioner, nr 231 i första kammaren av herr *Lage Svedberg m. fl.* samt nr 281 i andra kammaren av herr *Lundmark m. fl.*, har föreslagits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en skyndsam utredning för komplettering och översyn av 1947 års utredningsförslag om oljehandeln och för riksdagen framlägga de förslag som utredningen kan föranleda.

Beträffande motiveringen för detta förslag hänvisas till motionen I: 231.

Över motionerna har utskottet i vederbörlig ordning inhämtat utlåtande från *kommerskollegium*, som vid sitt utlåtande fogat yttrande från *Svenska petroleum institutet*.

Kommerskollegium anför i sitt yttrande följande.

Överlämnande ett från Svenska Petroleum Institutet införskaffat utlåtande i ärendet får kommerskollegium anföra följande.

Motionen, i vilken föreslås en skyndsam utredning för komplettering och översyn av 1947 års utredningsförslag om oljehandeln, berör två olika spörsmål, nämligen dels frågan om en utjämning av priset på flytande bränslen i olika delar av landet, dels frågan om en sänkning av konsumentpriserna på oljeprodukter.

Beträffande frågan om prisutjämning framhålla motionärerna, att Norrland i förhållande till andra delar av vårt land finge vidkännas kännbara merkostnader i fråga om bränn- och motoroljorna. Då bränslekostnaden vore av väsentlig betydelse för ett företag och skillnaden i bränslepriserna vore markant mellan norra och södra delarna av landet, hade industrier i norr börjat flytta söderut. En sådan utveckling finge olyckliga följder för kommunerna i norra Sverige.

Inledningsvis vill kollegium med följande tablå belysa bränslekostnadernas andel inom industrien. Uppgifterna äro hämtade ur Sveriges officiella statistik, industri, och avse året 1958. (Se tablå s. 2)

Såsom framgår av tablå utgör bränslekostnaden i samtliga industrigrenar genomsnittligt 1,8 procent av salutillverkningsvärdet. Undantagas de företag som äro förhållandevis bränslekrävande men vilkas lokalisering uppenbarligen ej är beroende av bränslekostnadernas storlek, utgör för återstående industrigrenar bränslekostnadernas andel av salutillverkningsvärdet endast 0,9 procent. För snickeriföretagen utgör bränsleandelen blott 0,4 procent.

Bihang till riksdagens protokoll 1962. 8 saml. Nr 7

Kostnader för bränsle och elenergi i vissa industrigrenar (Källa: SOS, Industri 1958)

	Bränsle		Elenergi	
	mkr	i % av salu- tillverknings- värdet	mkr	i % av salu- tillverknings- värdet
Samtliga företag	805,6	1,8	1 227,9	2,8
D:o utom elverk	772,3	1,8	615,1	1,4
D:o utom elverk, järn- och stål- verk, kalk- och kritbruk, ce- mentfabriker, tegelbruk, träsli- perier, cellulosafabriker, pap- persbruk och pappfabriker samt wallboardfabriker	344,8	0,9	370,3	1,0
Transportmedelsfabriker (utom skeppsvarv) o. andra mek. verkstäder och gjuterier	70,2	0,9	61,4	0,8
Möbelfabriker och annan snic- keritillverkning	4,3	0,4	10,9	1,1
Livsmedelsindustri	60,8	0,9	36,8	0,5

För att belysa i vad mån olikhet i oljepriset kan medföra olika belastning för företag, lokaliserade till skilda delar av landet, har kollegium från petroleuminstitutet införskaffat följande uppgifter om priset på olika orter inom landet å eldningsolja nr 4, den inom industrien företrädesvis använda oljan.

Listpris å eldningsolja nr 4 vid leverans i tankbil om minst två m³
(kronor/m³)

Hamnstäder	Orter i inlandet	
Luleå	122 kr.	Gällivare 143 kr.
Härnösand	122 »	Östersund 141 »
Gävle	119 »	Jönköping 132 »
Norrköping	117 »	
Stockholm	111 »	
Göteborg		
Malmö		

Som tablån utvisar föreligger en skillnad i priser mellan norra och södra delarna av landet. Prisskillnaden för den aktuella oljesorten är mellan s. k. noll-ort, t. ex. Stockholm, samt annan kuststad högst 11 kronor per m³ — en förhållandevis oväsentlig prisskillnad. Däremot är skillnaden mera utpräglad mellan hamnstad och inlandsort. Sälunda är den 21 kronor per m³ vid en jämförelse mellan Luleå och Gällivare samt 15 kronor vid en jämförelse mellan Norrköping och Jönköping. Fördyringen av oljepriserna uppkommer framför allt under frakten från hamnstad till ort i inlandet. Såsom framgår av petroleuminstitutets utlåtande har emellertid en fortlöpande prisutjämning pågått mellan de olika delarna av landet, beroende bl. a. på förbilligande av distributionen.

Som ovan nämnts utgjorde bränslekostnaderna i genomsnitt endast 0,4—0,9 procent av salutillverkningsvärdet inom de industrigrenar, vilkas lokalisering ej kan uteslutas vara till en del påverkade av bränslekostnaderna. Vid en jämförelse mellan oljepriserna inom olika delar av landet framkommer att den största skillnaden är knappt 30 procent, nämligen såvitt

avser noll-ort och Gällivare, blott cirka 10 procent såvitt avser kuststäder inbördes och cirka 8—9 procent i fråga om orter i inlandet. Härav följer att kostnadsfördyringen för de sämst belägna industrierna rymmes inom $\frac{1}{3}$ procent av salutillverkningsvärdet. Hårtill kommer att det högre bränslepriset för norrländska företag i viss mån uppvägs av en något lägre elektricitetstaxa än för företagen i andra delar av landet.

Vad nu anförts giver vid handen att oljepriserna knappast kunna spela någon roll för frågan om ett industriföretags lokalisering. I allt fall synas nackdelarna av prisskillnaden ej vara så stora att de motivera ett statligt ingripande, helst som oljehandeln själv strävar efter att utjämna priserna.

I frågan rörande möjligheten att sänka konsumentpriserna må framhållas att de olika oljeföretagen i dag kunna fritt konkurrera med varandra. Konkurrensen yttrar sig i åtgärder å såväl pris- som serviceområdet. Priskonkurrensen är utan tvivel ekonomiskt fördelaktig för konsumenterna. Å andra sidan medför kampen om kunderna bl. a. att oljeföretagen, för att icke förlora dem, stundom tvingas anlägga bensinstation å plats där även andra företag inrättat sådan och där allmänheten i och för sig skulle kunna åtnöjas med endast en station. En sådan ordning synes kollegium ur rent samhällsekonomisk synpunkt vara mindre rationell, men de fördelar ur prissynpunkt som kunderna vinna vid en fullt fri konkurrens mellan oljeföretagen torde mer än väl uppväga en dylik nackdel.

Enligt kollegii uppfattning äro de skäl som förebringats i motionen sålunda ej av sådan vikt att de motivera ett statligt ingrepp i reglerande syfte på oljemarknaden.

Petroleuminstitutet har anfört följande.

Motionen behandlar två från varandra skilda ämnen, av vilka det första — utjämning av priserna på petroleumprodukter i olika delar av landet — tidigare varit föremål för riksdagens övervägande ett flertal gånger under 1950-talet och senast under vårriksdagen 1961. Det andra i motionen berörda ämnet — förstatligande av oljehandeln — har utretts av 1945 års oljeutredning, vilken efter omfattande och noggrann remissbehandling icke föranlett vidare åtgärd. Institutet vill här nedan framlägga sina synpunkter på de olika frågorna var för sig.

1. Prisutjämning, särskilt med avseende å övre Norrland

De av petroleumbranschen tillämpade s. k. zontilläggen byggde ursprungligen på de självkostnader som under andra världskriget fastställdes i ett av Priskontrollnämnden godkänt ramavtal mellan statliga myndigheter och oljeföretagen. Genom pristilllägg av visst antal öre per liter skulle ersättning utgå för de verkliga kostnader, som uppkom för varans transport från central imporhamn — s. k. 0-zon — till kunden. Zonerna, som efter örestillägget benämnas 1-zon, 2-zon etc., har till köparnas förmån genomgått omfattande och fortlöpande ändringar, allteftersom utbyggnad av lagrings- och transportkapaciteten möjliggjort en billigare distribution. Vad här anförts beträffande 1-zon, 2-zon etc. avser motordrivmedlen. Motsvarande gäller även eldningsolja, där s. k. ortstilllägg i kr/m³ uttages. Även dessa ortstilllägg har efter andra världskriget undergått mycket betydande reduktioner. Sålunda har ortstillägget sänkts för Vilhelmina från 82: — kr/m³ till 36: — kr/m³, för Gällivare från 82: — kr/m³ till 31: — kr/m³, för Luleå från 43: — kr/m³ till 11: — kr/m³ och för Hudiksvall från 52: — kr/m³ till

17: — kr/m³. Betydande kostnadsbesparingar har härigenom kommit Norrlands befolkning till godo.

Bakgrunden till dessa stora prissänkningar är följande. Sedan 1950 har oljeföretagen i övre Norrland investerat med än 90 mkr i oljehamnar, som därigenom blivit i stånd att mottaga stora tankfartyg med per lastad enhet låga frakter. En konsekvens härav har blivit, att t. ex. Luleå, Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, Härnösand och Sundsvall blivit 1-zoner med därav följande prisreduktioner i de områden som furneras från dessa hamnar.

Transportförhållandena gör å andra sidan att 2- och 3-zoner alltså förekommer även i stora delar av Svealand och Götaland. Zonsystemet användes i de flesta länder, när det allmänt anses giva ett rättvist uttryck åt varans förhöjda värde, genom att den blivit föremål för dyra transporter. I detta sammanhang kan även nämnas, att motsvarande prisdifferentiering sker även i fråga om andra varor, där transportkostnaderna innebär en betydande del av slutpriset. Exempel härpå utgör löscement, som har den egenskapen gemensamt med petroleumprodukterna, att den måste forslas i specialbyggda transportredskap.

För oljelagring i Norrland måste man räkna med genomsnittligen längre lagringstid än annorstädes, till följd av att de norrländska hamnarna långa perioder är stängda genom is. Räntekostnaden för den härigenom förlängda lagringen uppgår till relativt stora belopp, eftersom stora kapital ligger bundna i oljelagren.

En norrländsk oljeimport, som är oberoende av zontilläggen, är emellertid den direktimport i hela fartygslaster, som många storindustrier — icke minst i övre Norrland — genomför. Det är bekant, att dessa för det norrländska näringslivet betydelsefulla importen kunnat ske till mycket gynnsamma priser.

En genomgående tendens i fråga om såväl orts- som zontilläggen är, att desamma till följd av rådande hårda konkurrens mellan oljeföretagen fortfarande hålles nere, så att de vid varje tid utgående tilläggen nätt och jämnt täcker de verkliga transportkostnaderna.

Av vad ovan anförts framgår, att en utjämning av kostnaderna i Norrland för petroleumprodukter av olika slag oavbrutet pågått sedan andra världskriget. Denna utjämnings-trend kommer säkerligen att fortsätta. En fullständig utjämning skulle — som Institutet i tidigare yttranden framhållit — innebära ökade priser i 0-zon och icke kunna genomföras utan stöd av en statlig reglering och med stora statsbidrag. En sådan clearing skulle medföra stor administrationsapparat och bör enligt Institutets uppfattning icke ifrågakomma. Icke heller kan enhetliga priser genom differentiering av skatterna på petroleumprodukter tillstyrkas, enär principen om lika skatt i skilda delar av riket icke utan stora vådor torde kunna frångås.

En fullständig »utjämning av de ekonomiska villkoren mellan olika delar av vårt land» torde slutligen vara en utopi. Frågan om event. erforderliga särskilda åtgärder i Norrland för att minska levnadskostnaderna eller för att främja näringslivets utveckling synes böra upptagas i annat sammanhang.

2. Förstatligande av oljehandeln

1945 års oljeutrednings betänkande föranledde i slutet av 1940-talet en livlig debatt, under vilken åtskilliga myndigheter och en enhällig opinion

inom det fria näringslivet bestämt avstyrkte ett förstatligande. Den argumentering, som då fördes från näringslivets sida, står alltså i det stora hela oemotsagd. De många stora oljeföretagen konkurrerar hårt på den svenska marknaden, med påföljd att de svenska priserna på petroleumprodukter — bortsett från skattebelastningen — är bland de lägsta i Europa. Detta har också medfört att vårt lands energiförsörjning numera till övervägande del baseras på petroleumprodukter. Erfarenheter från andra länder synes giva vid handen att ett statsmonopol, som arbetar utan konkurrens, lätt leder till ökade kostnader och försämrad service för dess kunder.

En väsentlig aspekt i dessa sammanhang är beredskapsfrågorna. I händelse av krig eller krisläge på den internationella oljemarknaden måste ett statligt monopol icke minst av politiska skäl ha betydligt svårare att bistå sina kunder än de stora internationella oljeföretagen. Flerfaldiga gånger har dessa i liknande situationer visat både vilja och förmåga att effektivt tillgodose sina dotterföretag i Sverige. Samtliga svenska oljeföretag har numera överenskommit om att i händelse av krig eller kris samarbeta med Överstyrelsen för Ekonomisk försvarsberedskap genom branschens gemensamma organ Drivmedelscentralen AB, som i ett dylikt läge skulle övertaga samtliga lager och distributionsanordningar.

Slutligen vill Institutet framföra den uppfattningen, att det just i samband med Sveriges planerade inträde i en gemensam europeisk marknad skulle vara synnerligen olyckligt att igångsätta en ny monopolutredning om landets försörjning med flytande bränslen. Den gemensamma marknadens princip torde tvärtom vara, att fri konkurrens skall gälla inom hela området; en utredning om inrättande av ett nytt statsmonopol på försörjningen med internationellt betydelsefulla produkter skulle sannolikt icke stärka den svenska framställningen om associering.

På grund av vad i denna del framkommit, får Institutet avstyrka kravet på ny utredning angående oljehandels förstatligande.

Utskottet. I förevarande motion berörs två olika spørsmål, nämligen dels frågan om en utjämning av priset på flytande bränslen i olika delar av landet, dels frågan om en sänkning av konsumentpriserna på oljeprodukter genom att staten skulle svara för lagring och handel med de flytande bränslena.

Den förstnämnda frågan var senast vid föregående års vårsession föremål för riksdagens behandling. I två till allmänna beredningsutskottet hänvisade motioner (I: 64 och II: 78) hade anhållits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en utredning med uppdrag att förutsättningslöst pröva möjligheterna att ernå en utjämning av priserna på flytande drivmedel mellan olika delar av landet, så att främst de särskilda pristillägg som uttages i Norrland skulle kunna elimineras. Allmänna beredningsutskottet framhöll i sitt utlåtande (29/1961) att den i motionerna upptagna frågan redan var under prövning genom en sittande utredning. Utskottet hade nämligen vid behandlingen av en liknande framställning vid 1960 års riksdag ansett att frågan om en utjämning av drivmedelspriserna kunde betraktas som ett lokaliseringsproblem och därför hemställt att motionerna och utskottsutlåtandet skulle överlämnas till den då nyligen tillsatta kommittén för näringslivets lokalisering, vilket även blev riksdagens

beslut. Med hänsyn till ovan anförda förhållanden finner bankoutskottet föreliggande motioner i nu förevarande del icke påkalla någon ytterligare riksdagens åtgärd.

Vad beträffar frågan om åtgärder varigenom staten skulle komma att svara för lagring och handel med de flytande bränslena vill utskottet erinra om att den utredning från 1947 som behandlade dessa spörsmål icke föranledde några statliga åtgärder. Den utveckling som skett under de senaste 15 åren har inneburit att oljan kommit att få en allt större betydelse för samhället. I mycket stor omfattning har man övergått från kol till olja för kraftalstring och uppvärmning. Samtidigt har den totala bränsleförbrukningen vuxit starkt. På transportområdet har förbrukningen av flytande drivmedel stigit i takt med den växande motorismen. Oljan börjar också bli allt viktigare såsom råvara för den kemiska industrien.

Med den roll oljan således kommit att spela är det väsentligt att våra importbehov kan tillgodoses och att distributionsapparaten är rationellt och ekonomiskt väl utformad. Inga svårigheter föreligger för närvarande att få vårt oljeimportbehov tillgodosett. Sedan 1947 har flera nya faktorer av betydelse för prissättningen på den svenska marknaden tillkommit. Den internationella konkurrensen har medverkat till en stark press på priserna. Genom pris- och kartellnämndens medverkan har förhållandena på rabattområdet förbättrats. Det kan förutsättas att nämnden fortlöpande följer utvecklingen på oljemarknaden med avseende på pris- och konkurrensförhållanden och vidtar de åtgärder den kan finna erforderliga för att säkerställa konsumentintressena. I detta sammanhang bör också noteras tillkomsten av ett nytt konsumentägt oljedistributionsföretag på den svenska marknaden. Genom internationellt samarbete söker företaget säkerställa egna oljekällor och i övrigt genom rationell distribution pressa distributionskostnaderna. I detta sammanhang vill utskottet erinra om att en vid föregående års riksdag väckt motion angående placering av bensinstationer (se: II: 601 och L³U 17) överlämnats till 1960 års vägsakkunniga. Utskottet har för sin del ej funnit några sådana omständigheter föreligga att motionerna heller i denna del bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställer utskottet,

att de likalydande motionerna I: 231 och II: 281 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 27 mars 1962

På bankoutskottets vägnar:

C. G. REGNÉLL

Närvarande:

från första kammaren: herrar Ståhle, Fahlander, Schmidt, Aspling, Gustaf Henry Hansson, Nils Theodor Larsson, Åke Larsson och Nordenson*;

från andra kammaren: herrar Regnéll, Sköldin, fru Renström-Ingénäs, herrar Hagnell, Carlsson i Tibro, Larsson i Umeå, Lindkvist och Börjesson i Falköping.

* Ej närvarande vid justeringen.