

## Nr 26

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om viss utredning rörande oljehandeln, m. m.*

I två inom riksdagen väckta, till bankoutskottet hänvisade likalydande motioner, nr 209 i första kammaren av herr *Lage Svedberg m. fl.* och nr 255 i andra kammaren av herr *Nilsson i Östersund m. fl.*, har hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en skyndsamt utredning för komplettering och översyn av 1947 års utredningsförslag om oljehandeln samt att förslag i ämnet snarast föreläggas riksdagen.

Vidare har i två inom riksdagen väckta, till bankoutskottet hänvisade likalydande motioner, nr 429 i första kammaren av herr *Adolfsson* och nr 517 i andra kammaren av herr *Hagberg m. fl.*, föreslagits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall uttala sig för ett förstatligande av oljehandeln inom Sverige och begära sådana kompletterande utredningar och förslag, som eventuellt kan vara behövliga av denna anledning.

Beträffande motiveringen för förslagen hänvisas till motionerna I: 209 och I: 429.

Efter skilda remisser har till utskottet inkommit yttranden över motionerna från kommerskollegium, Svenska petroleuminstitutet, Sveriges bensinhandlares riksförbund, IC-föreningarnas riksorganisation, som i ärendet samrätt med Oljekonsumenterna (OK), och Landsorganisationen i Sverige. Över motionerna I: 209 och II: 255 har även Sveriges grossistförbund avgivit yttrande. Kommerskollegium har överlämnat yttranden från samtliga handelskamrar. Landsorganisationen har bifogat ett av Svenska transportarbetareförbundet avgivet yttrande.

Utskottet har härefter förehaft de nämnda motionerna till behandling i ett sammanhang.

Beträffande den i motionerna I: 209 och II: 255 väckta frågan om en utjämning av priserna på flytande bränsle och drivmedel genom reduktion av nuvarande zontillägg hänvisar ett flertal remissinstanser till sina yttranden över det förslag i detta avseende som väckts av kommittén för näringslivets lokalisering och som efter avslutad remissbehandling nu är föremål för fortsatt beredning inom inrikesdepartementet. *Sveriges bensinhandlares riksförbund* uttalar, att prissättningen även inom statliga företag numera sker efter företagsekonomiska principer, varför ett statligt oljemonopol icke utgör någon garanti för att zontilläggen slopas. En övergång till enhet-

*Bihang till riksdagens protokoll 1964. 8 saml. Nr 26*

liga priser skulle enligt riksförbundets mening kunna ske genom ett avsevärt mindre ingrepp i handeln än ett förstatligande. De övriga remissinstanser som uttryckligen berör detta ämne, nämligen *Kommerskollegium*, *Svenska petroleuminstitutet*, *IC-föreningarnas riksorganisation*, *Landsorganisationen*, *Sveriges grossistförbund* samt *Stockholms handelskammare*, *Smålands och Blekinge handelskammare*, *Skånes handelskammare* och *Västergötlands och norra Hallands handelskammare*, har alla avstyrkt att statsmakterna skall vidtaga åtgärder för att åstadkomma en prisutjämning.

Frågan om antalet bensinstationer och om lokaliseringen av dessa diskuteras utförligast av *Sveriges bensinhandlares riksförbund (SBR)*, som anför:

Förbundet delar helt motionärernas uppfattning att den nuvarande strukturen på bensinstationsnätet icke är förenlig med god nationalekonomisk planlösning. En strukturrationalisering av branschen och en förnuftigare planering av nyproduktionen borde enligt SBR:s uppfattning resultera i rationellare drift, bättre service åt bilisterna samt tryggare avtalsförhållanden och bättre ekonomiskt utbyte åt bensindetaljhandelns utövare.

År 1947 fanns i Sverige sju oljeföretag representerade, men år 1964 är antalet tolv. Märkeskonkurrensen är mycket hård, och då samtliga bolag helt gått in för enmärkesstationer, uppstår därigenom ur flera synpunkter ogynnsamma verkningar. Det stora antalet bensinmärken och den konsekvent genomförda enmärkesförsäljningen har lett till, att det ekonomiska underlaget för det enskilda försäljningsstället oftast är otillfredsställande. På orter där underlag saknas för mer än en eller ett par anläggningar (och dessa orter är många) uppstår en oförsvarlig överinvestering, enär varje oljebolag konsekvent strävar efter att låta sig representeras med enmärkesanläggningar, och följderna har på många av dessa platser blivit, att ingen av bensinstationsinnehavarna erhåller rimlig ersättning för sin arbetsinsats. I dylika lägen vore så kallade samstationer, det vill säga anläggningar med försäljning av flera bensinmärken, den rationella lösningen.

Från auktoritativt branschhåll (se tidskriften *Kooperatören* nr 9 1963) har nyligen officiellt uttalats att en bensinstation som *minimum* bör ha en årsomsättning av en miljon kronor för att anläggningen skall vara bärkraftig. En bensinstation, som säljer 1 000 m<sup>3</sup> bränsle per år betraktas inom branschen som en storstation och ligger långt över genomsnittet. Inte ens i denna storleksordning kommer man upp till ovannämnda minimiomsättning. Årsomsättningen ligger i detta fall inklusive servicearbeten, försäljning av olja och biltillbehör etc. på cirka 800 000 kronor/år. En mycket liten procent av landets bensinstationer har omsättningar över 1 000 m<sup>3</sup> bränsle/år.

Enligt SBR:s uppfattning bör en modern servicestation av normalutförande ha en stadig kundkrets på minst 1 500 bilister. Slås vår bilpark ut på landets samtliga cirka 11 000 försäljningsställen, får vi endast cirka 140 bilar per försäljningsställe. Det bör uppmärksammas, att ett stort antal kunder har egna anläggningar, så kallade konsumentanläggningar, vars antal icke offentliggjorts av oljebolagen. Beläggningen vid stationerna är således i realiteten lägre än vad ovanstående siffror anger.

Oljebolagen uppträder således icke enbart som grossister utan genom sin investeringspolitik, äganderättsförhållanden och andra omständigheter dikterar bolagen även helt bensindetaljhandelns utformning, och har därvid

bland annat genom enmärkessystemet drivit fram ett överdimensionerat distributionssystem av bensinstationer.

Förbundet anser det dock inte finnas skäl att företaga en utredning syftande till ett förstatligande av oljehandeln. I stället bör enligt förbundet andra lösningar sökas:

Således önskar SBR att en objektiv undersökning syftande till att normer för ett rationellt byggande och utnyttjande av bensinstationerna skapas. Detta kan ske, genom att en undersökning av ett antal normalstationers kapacitet verkställs. Därmed erhålles den grund, som lämpligen kan användas då det gäller att bedöma, hur stort antal bensinstationer som är nödvändigt i det enskilda fallet för att tillfredsställande och utan friktioner kunna betjäna bilismen. En sådan ordning vore inte minst värdefull för stadsplanerarna då det gäller att i stadsplaner etc. planera för bilismens serviceinrättningar. — — — SBR avstyrker således förslaget om utredning angående förstatligandet av oljehandeln, och hemställer i stället att en opartisk undersökning om bensinstationernas utnyttjandegrad och det framtida behovet verkställs. Vidare hemställes att någon form av reglering då det gäller nyproduktion av bensinstationer genomföres efter normer som kan fastställas genom en sådan undersökning.

Förbundet påpekar att frågan om bensinstationernas antal och lokalisering hänskjutits till 1960 års vägsakkunniga, till vilka Kungl. Maj:t enligt riksdagens beslut överlämnat en vid 1961 års riksdag väckt motion i ämnet jämte tredje lagutskottets utlåtande däröver. Då av förbundet begärda överläggningar med vägsakkunniga ännu inte kommit till stånd, anser sig förbundet kunna konstatera att vägsakkunniga är alltför belastade med sitt utredningsuppdrag i övrigt för att ha tid att behandla bensinstationsfrågan. Frågan om bensinstationernas placering m. m. borde därför enligt förbundets mening överlämnas till annat utredningsorgan för att kunna bli föremål för omgående behandling.

*Svenska transportarbetareförbundet* säger sig ha lagt märke till att ett stort antal mindre bensinstationer tillkommit under senare tid. Förbundet anför:

I denna fråga har vi den uppfattningen, att man skulle kunna sammanföra dessa små enheter till betydligt större sådana utan att större markutrymme krävs och utan att servicen behöver försämras. En inbesparing av inventarier och arbetskraft skulle därvid kunna vinnas. För närvarande kan ett effektivt utnyttjande av material och arbetskraft sällan ske vid dessa mindre bensinstationer. Vi har speciella erfarenheter på detta område, eftersom vi tillsammans med Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund och IC sökt genomföra prestationslönesystem, vilket visat sig vara praktiskt taget omöjligt. Man saknar nämligen möjligheter att anpassa arbetstillgång och arbetskraft på ett effektivt sätt med anledning av dessa små enheter. Vidare är bärigheten hos de flesta bensinstationer långt ifrån tillfredsställande, vilket också givit utslag i de löner, som betalas till anställd personal.

Den av motionärerna påtalade ökningen av antalet bensinstationer kommenteras av *Svenska petroleuminstitutet* sålunda:

Till en början måste påpekas, att det av motionärerna nämnda antalet bensinstationer innefattar s. k. singelpumpar och konsumentanläggningar. Det verkliga antalet servicestationer i dag utgör ca 4 800. Antalet bensinstationer måste självfallet ställas i relation till det ständigt ökade bilantalet i landet. Det må understrykas, att bensinstationernas funktion i dagens Sverige icke endast är att förse motorfordon med drivmedel utan att därutöver lämna bilisterna tjänster av olika slag, såsom tvätt, smörjning, däckservice, batteriservice, ljuskontroll, reservdelar m. m., vartill kommer att bensinstationerna ofta drives tillsammans med motell, servering, kiosk eller liknande. Jämfört med antalet motorfordon är bensinstationerna icke särskilt många i Sverige, om man ser på förhållandena i andra länder.

Känslan av för många bensinstationer förstärkes genom att dessa — mot oljeföretagens önskemål — stadsplanemässigt ofta sammanförts vid bensinator — en utveckling vars lämplighet kan ifrågasättas ur kundernas synpunkt. Vidare må framhållas, att man icke får grunda uppfattningen om bensinstationsnätets tillväxt enbart på antalet nybyggda stationer, då en stor del av dessa utgör ersättning för nedlagda stationer och alltså icke ökar det totala antalet.

Huruvida de i bensinstationerna investerade medlen skulle kunna nationalekonomiskt användas bättre, undandrar sig Institutets bedömande, men Institutet vill understryka angelägenheten av att det i landets bilpark placerade kapitalet erhåller möjligheter till underhåll och vård. Om en överutbyggnad eller snarare för tidig utbyggnad skulle förekomma, kan denna — även med de av motionärerna angivna överdrivna kostnaderna för en bensinstation — icke representera en sådan storleksordning, att ett avsevärt utökat bostads-, skol- eller industribyggande skulle kunna äga rum i dessa anläggningars ställe.

Likartade synpunkter anföres av *Sveriges grossistförbund*, som framhåller att den ibland förekommande koncentrationen av flera bensinstationer intill varandra främst betingats av överväganden och beslut inom vederbörande kommuners stadsplanerande organ. Förbundet yttrar:

Frågan om ett rationellt disponerande av markområden för bensinstationer synes därför enligt vår uppfattning böra ägnas ökad uppmärksamhet hos de kommunala planerande myndigheterna. Oberoende av dessa lokaliseringsfrågor finns icke skäl att antaga att ökningen av antalet bensinstationer har gått väsentligt utöver vad som kan anses motiverat med hänsyn till bilismens utveckling.

*Handelskammaren i Gefle* säger sig ha svårt att föreställa sig att ett statligt monopolbolag skulle kunna annat än i teorien nå fram till en ändamålsenligare lösning av de ekonomiskt-geografiska förläggningsproblemen. Handelskammaren fortsätter:

Ett visst mått av översiktlig aktuell planering då det gäller serviceanläggningar av ifrågavarande art är dock av nöden och bör även med nuvarande lagstiftning kunna genomföras genom rekommendationer av de övervakande myndigheterna. Om kravet på fri konkurrens skall kunna upprätthållas på bensin- och oljehandels område, kan dock icke undvikas en viss överkapacitet på bensinmackar, en överkapacitet som emellertid successivt torde minska i takt med en fortsatt snabb expansion av bilismen.

*Skånes handelskammare* anser icke ökningen av antalet bensinstationer vara något bärande skäl för reglerande ingrepp på oljemarknaden:

Fördelarna för konsumenterna av en fri konkurrens mellan oljeföretagen torde mer än väl uppväga den från strikt nationalekonomiska synpunkter mindre lämpliga resursallokering som stationsinvesteringarna stundom kan synas innebära. Ökningen av antalet bensinstationer måste givetvis först och främst ses som en följd av den ständigt växande motorfordonstrafiken; denna skapar behov icke blott av drivmedel utan även av de olika slag av service som stationerna brukar tillhandahålla.

*Stockholms handelskammare* yttrar:

Om i vissa fall stationernas kapacitet icke skulle utnyttjas helt, är detta en följd av företagens önskan att ligga ett steg före utvecklingen och sålunda vara beredda att möta en genom bilismens fortgående tillväxt ökande efterfrågan.

*Kommerskollegium* uttalar i samma ämne följande:

Det är möjligt, att antalet bensinstationer i vårt land är större än som från rent samhällsekonomisk synpunkt är lämpligt, men enligt kollegii åsikt bör en dylik omständighet ej anföras som skäl för ett förstatligande av oljehandeln. Olägenheten lär i vart fall vara obetydlig i jämförelse med de fördelar som ur konsumenternas synvinkel följa med en obunden konkurrens. Över huvud bör hållas i minnet att fria konkurrensförhållanden äro ägnade att framtinga rationaliseringar, som på längre sikt leda till kostnadsbesparingar och därmed lägre priser. I en monopolsituation saknas den drivfjäder som konkurrensen obestriddigen utgör.

Rörande de skäl som anförts för ett förstatligande av oljehandeln yttrar kommerskollegium, som avstyrker bifall till motionerna, följande:

I motionerna — — — framhålles att de utländska oljeföretagen fått ett starkt inflytande i vårt land och att de kommit att i stigande grad behärska viktiga delar av det svenska näringslivet och därjämte tillförsäkrat sig ett dominerande inflytande inom den på petroleumprodukter grundade petrokemiska industrien. Enligt kollegii mening bör ett utländskt inflytande, som torde vara ofrånkomligt när det gäller denna råvara, ej i och för sig motivera ett statligt ingripande. Såsom handelskamrarna betonat råder inom oljehandeln en hård konkurrens, vilken kommit konsumenterna till godo genom internationellt sett låga priser. Kollegium vill även understryka synpunkten att de betydande utländska investeringarna bidragit till en för vårt land gynnsam utveckling och gjort de svenska företagen inom den petrokemiska industrien delaktiga av utländska forskningsresultat. Det torde vidare vara riktigt, att de utländska oljeföretagen i en krissituation skulle ha större intresse av att upprätthålla leveranserna till svenska dotterföretag än till ett statligt svenskt monopolföretag. Ett statligt monopol skulle säkerligen också ur handelspolitiska synpunkter vara en belastning för vårt land.

Samtliga handelskamrar avstyrker likaledes bifall till motionerna. *Stockholms handelskammare* framhåller, att oljebolagen konkurrerar hårt i sin verksamhet, och anför vidare:

De svenska priserna ligger vid en internationell jämförelse lågt — om man bortser från skattebelastningen. Det finnes icke anledning att antaga, att en central organisation och planering av oljehandeln skulle medföra ekonomiska fördelar. Tvärtom leder erfarenhetsmässigt frånvaron av konkurrens till att utvecklingen mot en rationalisering av verksamheten hämmas. — — — Den svenska oljehandeln är, såsom framhållits i motionerna, i betydande utsträckning anknuten till utländska bolag. Detta förhållande kan dock i vissa hänseenden anses vara till fördel för landet. De svenska företagen blir delaktiga av den utveckling inom petroleumindustrien, som moderföretagens forskningsverksamhet leder till. Vidare torde i internationella krislägen de utländska bolagen vara angelägna att upprätthålla leveranserna till sina svenska dotterföretag, medan ett statigt monopol i sådana lägen skulle kunna komma i vanskliga situationer.

*Skånes handelskammare* yttrar:

Enligt handelskammarens mening äger de tungt vägande skäl mot ett statsmonopol som framfördes vid behandlingen av oljeutredningens betänkande i allt väsentligt alltjämt sin giltighet. Den utveckling som skett sedan oljeutredningen avslutades synes ytterligare ha försvagat argumenten för statsingripanden i oljehandeln. Konkurrensen mellan oljebolagen har blivit allt hårdare, varigenom priserna hållits nere, och fortgående rationaliseringar och utbyggnader har väsentligt förbättrat bolagens distributionsapparat. Pris- och konkurrensförhållandena på oljemarknaden övervakas av pris- och kartellnämnden. Härtill kommer att det med hänsyn till det fortgående internationella samarbetet — i all synnerhet i betraktande av Sveriges medlemskap i EFTA och ett eventuellt framtida inträde i EEC — torde få anses högst olämpligt att på nytt aktualisera tanken på ett oljemonopol.

Den utveckling som skett sedan oljeutredningen år 1947 föreslog förstatligande av oljehandeln berörs även av *handelskammaren i Göteborg*:

Situationen har — — — sedan 1947 sätillvida förändrats, att oljehandeln under det senaste decenniet undergått en oerhörd utveckling såväl kvantitetsmässigt som i avseende på differentieringen av varusortimentet. På produktionsområdet har också stora förändringar ägt rum i det att nya raffinaderier tillkommit och ytterligare andra sådana befinner sig i ett långt framskridet stadium av planläggning. Allt detta gör att en inlösning av oljehandel och oljeindustri i dagens läge skulle medföra mycket stora kostnader för staten. Det kan också framhållas, att det ur landets synpunkt i nuvarande situation, då den svenska industrien framför allt behöver kapital för rationaliseringsinvesteringar och nyinvesteringar, förefaller vara en mycket tveklaktig åtgärd att utestänga det internationella kapital som just inom oljebranschen kan komma att investeras i vårt land i nya raffinaderier och i till dessa anslutna industrianläggningar. Såsom handelskammaren tidigare framhållit är det ju en stor fördel för oss, om förädlingen av råoljan förlägges till vårt eget land och om därmed förädlingskostnaderna kommer vår egen arbetskraft till godo. Handelskammaren hyser också alltjämt den uppfattningen att konkurrensen inom branschen är synnerligen hård och att därför konsumenternas intressen på detta område på intet sätt talar för ett förstatligande av branschen i fråga. Vad som tidigare sagts om vådorna av ett statsmonopol ur handelspolitiska och beredskapsmässiga synpunkter äger likaledes fortfarande full giltighet.

Sveriges grossistförbund avstyrker under hänvisning till tidigare uttalanden i ämnet kravet på en utredning om oljehandelsns förstatligande.

*Svenska petroleuminstitutet* anför:

Om staten skulle ombesörja oljeimporten, skulle detta med säkerhet leda till allvarliga följder för den svenska samhällsekonomin. En jämförelse mellan vad öststaterna, som är hänvisade till endast en leverantör, betalar för sin olja, och vad Sveriges oljeförsörjning kostar, utfaller utan ringaste tvekan till det nuvarande konkurrenssystemets favör. Ett statligt oljemonopol skulle lätt försätta landets politiska ledning i besvärliga situationer samtidigt som det skulle medföra sämre service och högre kostnader för oljeförbrukarna.

*Sveriges bensinhandlares riksförbund* anser det vara högst osäkert, huruvida enhetlig import, samordning av inköp, administration och distribution etc. genom ett statligt monopolföretag skulle resultera i rationellare drift och lägre prisnivå än för närvarande.

*IC-föreningarnas riksorganisation* anför i sitt yttrande följande:

OK, som årligen importerar betydande kvantiteter olja från Sovjetunionen, hävdar den bestämda uppfattningen, att en central dirigerad och ensidig inriktning av oljeimporten mycket snabbt skulle få synnerligen allvarliga konsekvenser för den svenska samhällsekonomin. Vid alla internationella jämförelser som gjorts har det genomgående visat sig, att sådana länder som för sin oljeförbrukning är hänvisade till endast en leverantör alltid får betala avsevärt mera per ton eller kubikmeter för respektive varuslag än sådana länder, där importen sker under konkurrens olika leverantörländer emellan.

---

Vad sedan beträffar de internationella oljeföretagens inflytande över oljetillförseln till och prissättningen på den svenska marknaden kan till en början konstateras, att även om dessa företag tillsammans alltjämt svarar för huvuddelen av tillförseln till vårt land har deras relativa andel kontinuerligt befunnit sig i sjunkande under senare år, dels till följd av att OK:s andel av tillförseln de senaste tio åren vuxit från i runt tal 7 procent till över 16 procent och dels till följd av att privata svenska företag samtidigt ökat sin andel av marknaden. Så långt ifrån att de internationella företagen vunnit ökat inflytande över den svenska oljemarknaden under senare år, som motionärerna vill göra gällande, har de i stället år från år fått finna sig i att se sin andel i oljetillförseln minska.

När det gäller prissättningen av flytande bränslen och drivmedel torde knappast någon, som med intresse följt utvecklingen på den svenska marknaden, kunnat ha undgått att lägga märke till att initiativet i prissättningen övergått från de internationella företagen till i första hand IC-OK. Detta har också lett till att den svenska prisnivån för petroleumprodukter är speciellt gynnsam för konsumenterna. Upprepade internationella jämförelser har givit vid handen, att den svenska prisnivån för flytande bränslen och drivmedel genomgående varit bland de allra lägsta i hela Europa, om hänsyn tages till skillnader i varubeskattning, kvaliteter etc. Då det synes synnerligen osannolikt att de internationella oljeföretagen, som är företrädare av dotterbolag i praktiskt taget alla västeuropeiska länder, utan särskild anledning skulle föra en mera konsumentvänlig prispolitik i vårt

land än i något annat västeuropeiskt land, måste nog den låga prisnivå som gäller för flytande bränslen och drivmedel i landet tillskrivas den konkurrens som etablerats av svenska importörer av petroleumprodukter och icke minst av OK.

Även jämförelser av prisutvecklingen på den svenska marknaden mellan oljeprodukter och andra produkter av betydelse för vår försörjning utfaller i regel till oljehandeln förmån. Medan priserna för flertalet produkter, som regelmässigt förbrukas i ett hushåll, sedan år 1949 undergått en stegring med i genomsnitt över 75 % enligt konsumentprisindex håller sig motsvarande prisuppgång för flytande bränslen och drivmedel inom ramen för 20 %.

Exklusive skatt var årsmedelpriset för 79-oktanig bensin år 1949 24,4 öre per liter. I dag är motsvarande pris för 90-oktanig bensin vid servicestation 25 öre per liter och vid snabbtank 23 öre per liter. För motorbrännolja var årsmedelpriset exkl. skatt år 1949 17,4 öre per liter. Dagens pris exkl. skatt och beredskapslagringsavgift utgör 21 öre, varför en prisstegring med i runt tal 20 % ägt rum. För eldningsolja nr 1 är dagens pris exkl. generell rabatt, skatt och beredskapslagringsavgift kr. 146:— per kubikmeter och för eldningsolja nr 3 kr. 109:— per kubikmeter jämfört med ett motsvarande årsmedelpris för eldningsolja nr 1 under 1949 av kr. 131:75 per kubikmeter och för eldningsolja nr 3 av kr. 103:10 per kubikmeter. Prisstegringarna utgör respektive icke fullt 11 och 6 %.

Riksorganisationen anser den bild som i motionerna tecknats av förhållandena inom svensk oljehandel i väsentliga avseenden sakna verklighetsunderlag. Motionärerna har enligt dess mening icke tillfredsställande motiverat behovet av något samhällsgränsande på oljehandeln område.

En positiv inställning till förslaget om en utredning beträffande oljehandeln redovisas av *Svenska transportarbetareförbundet* i dess av Landsorganisationen överlämnade yttrande. Såsom motiv härför anföres:

Redan vid mottagandet av oljeprodukter vid de olika hamnarna föreställer vi oss att man genom en samordning skulle kunna planera för tanktonnage och mottagningsförhållanden på ett betydligt rationellare sätt än vad som för närvarande är fallet. Man skulle även kunna tänka sig att sammanföra mindre oljehamnar till större enheter.

Nästa etapp, distributionen inom landet, kan självfallet planeras och genomföras på ett effektivare sätt än som för närvarande sker, eftersom det nu är ett stort antal företag som utför distributionen utan någon form av samordning. På detta område torde det finnas stora outnyttjade resurser att tillvarata vid en samordnad distribution och en samordning av upplagringsplatser även i inlandet. — — —

Då det gäller övrig administration, där varje oljebolag har ett stort huvudkontor och under detta sorterande distriktskontor med för varje oljehamn särskilt depåkontor, skulle staten — vid en sammanföring av oljebolagen i exempelvis aktiebolagsform — med majoriteten av aktierna kunna sammanföra alla dessa skilda administrationsapparater. I dagens läge är det t. ex. inte ovanligt att ett tiotal depåkontor i en oljehamn var för sig planerar och administrerar sin del i de oljeleveranser som förekommer.

*Landsorganisationen* konstaterar att de frågor som aktualiseras i motionerna främst gäller samhällets politik beträffande en accelererad struktur-



rationalisering och rationell lokalisering med hänsyn till största möjliga effektivitet i produktion och distribution. LO framhåller att organisationen tidigare i olika sammanhang principiellt uttalat sig för en aktiv politik från samhällets sida i dessa frågor och att arbetarrörelsens positiva inställning till en näringspolitik som främjar effektiviteten också kommer till uttryck i Transportarbetareförbundets yttrande över motionerna. LO anför vidare:

LO anser att frågan om produktionssamarbete och strukturrationalisering bör bli föremål för ökat och intensifierat utredningsarbete — inte bara inom oljebranschen — utan över hela fältet. Som framgår av yttrandet över lokaliseringsutredningens betänkande tillstyrker LO en utbyggd utredningsverksamhet kring branschstruktur- och lokaliseringsfrågorna samt en intensifierad långtidsplanering. Denna bör inriktas också på oljehandeln. LO är dock tveksam till att man nu tillsätter en utredning speciellt för denna bransch enligt förslagen i motionerna I: 209 och II: 255. Frågan om effektivisering och samordning inom oljehandeln i syfte att främja konsumenternas intressen hänger delvis men inte helt samman med frågan om förstatligande. Om det visar sig att en samordning och effektivisering inom oljehandeln inte går att uppnå med de lokaliseringspolitiska och andra näringspolitiska medel som f. n. är möjliga eller aktuella, får andra direkta statliga ingrepp övervägas.

Det i motionerna I: 429 och II: 517 väckta förslaget avstyrkes av LO.

*Utskottet.* De föreliggande motionerna behandlar samtliga oljehandelns struktur, varvid uppmärksamheten bl. a. fästes på det starka utländska inflytande som kännetecknar branschen och på de merkostnader som anses förorsakas konsumenterna genom att inköp, lagring, distribution etc. bedrivs av ett flertal konkurrerande bolag utan inbördes samordning; bland härmed sammanhängande missförhållanden nämnes särskilt en otillfredsställande lokalisering av lagringsplatserna. När det gäller distributionsapparaten påtalas vidare, särskilt i motionerna I: 209 och II: 255, det ökande antalet bensinstationer. Härutöver behandlas i de sistnämnda motionerna frågan om en utjämning av priserna på flytande bränslen och drivmedel i olika delar av landet, varvid kritik riktas mot det nu tillämpade systemet med zontillägg, som medför att priserna stiger med ett ökande avstånd från importhamnarna. Motionärerna framhåller att nackdelarna hos detta system främst träffar invånare och näringsliv i Norrland.

Frågan om en utjämning av priserna på bensin och olja har åtskilliga gånger tidigare varit föremål för riksdagens behandling. Sedan motioner i ämnet enligt beslut av 1960 års riksdag överlämnats till kommittén för näringslivets lokalisering, har allmänna beredningsutskottet år 1961 och bankoutskottet år 1962 (utl. nr 7) hänvisat till kommitténs pågående prövning av frågan. Med anledning av andra motioner har riksdagen vidare på förslag av bevillningsutskottet åren 1961 och 1962 uttalat sig mot differentiering av bensinskatten såsom medel att åstadkomma en prisutjämning. I

sitt betänkande »Aktiv lokaliseringspolitik» (SOU 1963: 58) har kommittén för näringslivets lokalisering redovisat sina överväganden i frågan och uttalat sig för vissa prissänkande åtgärder, begränsade till de områden där en förstärkning av sysselsättningsmöjligheterna kan anses synnerligen angelägen. Kommittén har föreslagit, att Kungl. Maj:t och det centrala lokaliseringsorganet skall ta upp förhandlingar med oljebranschen i syfte att få till stånd en utjämning av fraktkostnaderna. Efter remissbehandling är kommitténs förslag nu föremål för beredning inom inrikesdepartementet.

Utskottet förutsätter att prisutjämningsfrågan kommer att behandlas i den på lokaliseringskommitténs förslag grundade proposition, som avses komma att föreläggas årets riksdag, och finner därför icke anledning att nu ingå på en prövning av denna fråga.

Även spörsmålet om bensinstationernas antal och placering har tidigare behandlats i riksdagen. Tredje lagutskottet avgav år 1961 utlåtande över en motion som berörde dels frågan huruvida det totala antalet bensinstationer borde begränsas, dels frågan huruvida samhället borde ges större inflytande på bensinstationernas lokalisering. Vad gäller den senare frågan påpekade lagutskottet, att den gav anledning till överväganden av såväl planteknisk som trafikteknisk och sanitär art och därjämte gällde huruledes motorismens behov av service på lämpligt sätt skulle tillgodoses. Lagutskottet uttalade, att förhållandena i dessa avseenden tycktes ge anledning till viss kritik, men var likväl icke berett att föreslå att det skulle överlåtas åt det allmänna att helt bestämma bensinstationernas placering. Någon form av planering utöver den för närvarande möjliga borde dock enligt lagutskottet övervägas, varvid metoden att bygga på frivilliga överenskommelser icke borde vara utesluten. Då den i motionen förordade utredningen syntes falla inom ramen för det uppdrag som anförtrotts åt 1960 års vägsakkunniga, föreslog lagutskottet att riksdagen skulle hemställa hos Kungl. Maj:t att motionen jämte utlåtandet däröver måtte överlämnas till vägsakkunniga. Riksdagen beslöt i enlighet med detta förslag.

Spörsmålet huruvida bensinstationernas antal borde begränsas ansåg sig tredje lagutskottet vid detta tillfälle ha alltför litet underlag för att närmare behandla. Lagutskottet framhöll emellertid, att svaret därpå måste bli ett resultat av nationalekonomiska överväganden som sammanhängde med problemet om ett rationellt utnyttjande av samhällets resurser. De flesta av de remissyttranden som avgivits över motionen tycktes tyda på att från ekonomisk synpunkt olämpliga investeringar inom denna näringsgren förekom i icke obetydlig omfattning. Lagutskottet förutsatte, att — såsom även ett av chefen för handelsdepartementet år 1960 avgivet interpellationssvar syntes utvisa — utvecklingen på området följdes med uppmärksamhet.

Bankoutskottet finner sig för sin del böra i allt väsentligt intaga samma ståndpunkt som tredje lagutskottet i dess av riksdagen godkända utlåtande 1961. Bankoutskottet har inhämtat, att vägsakkunniga avser att behandla

bensinstationsfrågan i samband med frågan om andra i anslutning till vägarna förekommande serviceanläggningar. Ämnet har även tagits upp i den nordiska vägtekniska kommittén i syfte att om möjligt åstadkomma enhetliga förhållanden i detta avseende i de olika nordiska länderna. Vägsakkunnigas behandling av denna fråga torde tidigast kunna avslutas nästa år. Utskottet betraktar det dock icke som sannolikt att ett snabbare resultat skulle kunna uppnås genom att, såsom en av remissinstanserna förordat, överflytta denna uppgift till annat organ. Även oavsett de övriga skäl som talar mot en sådan överflyttning anser utskottet alltså vägsakkunnigas förslag i ämnet böra avvaktas.

Den av såväl motionärerna som en del remissinstanser berörda frågan om bensinstationernas ekonomiska villkor ligger utanför vägsakkunnigas arbetsfält. Utskottet finner det för sin del diskutabelt om bensinstationsnätets tillväxttakt under senare år kan anses välmotiverad. Enligt utskottets mening bör det dock i första hand ankomma på företag och organisationer inom branschen att bedöma anläggningarnas lönsamhet och ta initiativ till de branschrationaliseringsåtgärder som kan vara befogade. Utskottet vill därför icke nu förorda några speciella statliga åtgärder på detta område.

Vad slutligen beträffar den i motionerna berörda frågan om oljehandelns struktur och förhållanden i stort har denna vid flera tidigare tillfällen behandlats av utskottet, vars ställningstagande blivit utförligt redovisat senast i utlåtandet nr 7 år 1962.

Utskottet avstyrkte vid detta tillfälle ett förslag som var identiskt med det som nu väckts i motionerna I: 209 och II: 255. Enligt utskottets mening har därefter icke tillkommit sådana omständigheter som motiverar en omprövning av detta ställningstagande. Det bör framhållas, att utskottet icke anser det uteslutet att en viss branschrationalisering för oljehandelns del är eftersträvansvärd. Frågan om en effektivisering och samordning inom denna bransch i syfte att befrämja konsumenternas intressen behöver emellertid, såsom Landsorganisationen i sitt remissyttrande antytt, icke sammankopplas med frågan om ett förstatligande. Utskottet vill liksom tidigare också understryka, att förefintligheten av olika företagsformer, enskilda och kooperativa, utgör en garanti för en aktiv priskonkurrens på den svenska bensin- och oljemarknaden. Såsom vid remissbehandlingen framhållits, torde utvecklingen av priserna på flytande bränslen och drivmedel i vårt land vid en jämförelse med den genomsnittliga prisuppgång som registreras genom konsumentprisindex kunna betecknas som fördelaktig. Såsom flera remissinstanser uttalat, torde ifrågavarande priser icke heller vid en internationell jämförelse framstå som höga. Utskottet vill slutligen påpeka, att en granskning av pris- och konkurrensförhållandena på bensin- och oljehandelns område sker genom statens pris- och kartellnämnds försorg, vilket ytterligare innebär ett tillvaratagande av konsumenternas intressen.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställer utskottet,

1. att motionerna I: 209 och II: 255 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;
2. att motionerna I: 429 och II: 517 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 april 1964

På bankoutskottets vägnar:

C. G. REGNÉLL

---

*Närvarande:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Ståhle, Schmidt\*, Gustaf Henry Hansson, Åke Larsson, Palm, Gorthon, Augustsson och Mattsson\*;

från a n d r a kammaren: herrar Regnéll, Berglund, fru Renström-Ingenäs, herrar Hansson i Önnarp\*, Hagnell\*, Larsson i Umeå, Bengtsson i Landskrona\* och Haglund.

---

\* Ej närvarande vid justeringen.