

## Nr 52

### *Utlåtande i anledning av motioner angående olje- och bensinhandels organisation.*

I två till bankoutskottet hänvisade likalydande motioner, nr 6 i första kammaren av herrar *Adolfsson* och *Lager* och nr 8 i andra kammaren av herr *Hermansson m. fl.*, har föreslagits att riksdagen skall i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att 1947 års oljeutredning måtte kompletteras med en utredning

a) avseende oljehandels rationella ordnande i enlighet med vad i motionerna anförts;

b) angående upprättandet av allmänägd petrokemisk industri.

Vidare har i två till bankoutskottet hänvisade likalydande motioner, nr 7 i första kammaren av herr *Erik Olsson* och nr 9 i andra kammaren av herr *Nilsson* i Östersund *m. fl.*, föreslagits att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag beträffande bensinhandels framtida organisation och utformning.

Beträffande motiveringen för förslagen hänvisas till motionerna I: 6 och II: 9.

Över motionerna har utskottet inhämtat yttranden från kommerskollegium, statens pris- och kartellnämnd, Svenska petroleuminstitutet, Sveriges bensinhandlares riksförbund, IC-föreningarnas riksorganisation, Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund och Landsorganisationen i Sverige. Kommerskollegium har överlämnat yttranden från samtliga handelskamrar. IC-föreningarnas riksorganisation har avgivit sitt yttrande efter samråd med Oljekonsumenterna (OK). Sveriges industriförbund har överlämnat och åberopat ett av Sveriges kemiska industrikontor avgivet yttrande samt i övrigt hänvisat till Svenska petroleuminstitutets yttrande.

### **Remissyttrandena**

Innehållet i remissyttrandena redovisas nedan i tre huvudavsnitt. I den mån inte annat anges, har remissinstanserna avstyrkt de utredningsyrkanden som förekommer i motionerna.

#### *Bensinstationernas antal, placering och utnyttjande*

*Svenska petroleuminstitutet* framhåller, att på senare tid i olika sammanhang lämnats starkt divergerande uppgifter om antalet bensinstationer.

Detta har föranlett institutet att under år 1964 göra en noggrann undersökning av antalet försäljningsställen för bensin i landet. Dessa har därvid uppdelats på servicestationer (bensinstationer med möjligheter att lämna tvätt- eller smörjningsservice utom- eller inomhus), tappstationer (bensinstationer utan sådan service) och singelanläggningar (en eller två pumpar utanför butik, verkstad, garage e. d.). Enligt undersökningen var år 1964 antalet servicestationer ca 4 400, antalet tappstationer ca 800 och antalet singelanläggningar ca 5 000. De egentliga bensinstationerna, d. v. s. de två förstnämnda kategorierna, svarade för 90 procent av all bensinförsäljning i detaljhandelsledet, singelanläggningarna för återstoden. Institutet påpekar, att de senares andel i den försålda volymen minskar med ca 1 procent per år och att deras andel stadigt sjunker; sålunda har under perioden 1952—1964 ca 1 600 singelanläggningar utgått.

Institutet anför vidare, att relationen mellan antalet bensinstationer och antalet motorfordon är av betydelse för bedömande av om bensinstationsnätet är överdimensionerat. Av undersökningen säges framgå, att varje bensinstation i dag har att leverera drivmedel till mer än dubbelt så många bilar och bussar som år 1938. Antalet service- och tappstationer har nämligen från 1938 till 1964 ökat från 1 500 till 5 200 och antalet motorfordon från 269 000 till 2 019 000 (vid utgången av 1963). Samtidigt har antalet övriga försäljningsställen sjunkit från 10 900 till 5 000. En omfattande strukturomvandling pågår sålunda inom bensinhandeln.

Här angivna förhållanden behandlas även av *statens pris- och kartellnämnd*, som påpekar att försäljningsställena för motorbensin drives av formellt fristående återförsäljare, med vilka oljeföretagen tecknar långsiktiga leveransavtal. Härom anføres:

Pris- och kartellnämnden har registrerat ett stort antal sådana avtal, enligt vilka återförsäljarna förbundet sig att köpa hela sitt behov av petroleumprodukter och i regel även vissa tillbehör från oljebolagen (Kart.reg.nr 1778—1785). Oftast äger oljeföretaget den för konsumentdistributionen erforderliga maskinella utrustningen, som återförsäljaren får arrendera. Beträffande för stationsförsäljning erforderliga fasta anläggningar gäller det samma. Av återförsäljare ägda anläggningar förekommer dock. Undantagsvis driver oljeföretagen bensinstationer i egen regi.

De av oljeföretagen ägda bensinstationerna och singelanläggningarna uppgick, meddelar pris- och kartellnämnden, för åren 1958, 1960 och 1963 till följande antal:

	1958	1960	1963
Bensinstationer	3 410	3 748	4 547
Singelanläggningar	6 041	5 872	4 472
<b>Totalt</b>	<b>9 451</b>	<b>9 620</b>	<b>9 019</b>

För att erhålla totalantalet får till här angivna antal läggas uppskattningsvis ca 1 000 av enskilda ägda försäljningsställen, varav ungefär hälften torde

avse singelanläggningar och återstoden huvudsakligen bensinstationer utan service.

Singelanläggningarna kan enligt pris- och kartellnämndens uppfattning i stort sett betraktas som en kvarleva från en tidigare epok med en annan biltäthet och andra behov från konsumenternas sida. Vid bedömningen av antalet försäljningsställen och lokaliseringen därav synes det nämnden möjligt att bortse från singelanläggningarna.

Strukturumvandlingen inom bensinhandeln innefattar, framhåller *Svenska petroleuminstitutet*, en breddning av programmet i fråga om varor och tjänster, något som framför allt kommer till uttryck vid nyetableringar. Institutet beräknar, att mer än hälften av investeringen i en modern servicestation avser servicesidan och att en servicestation i fråga om smörjning och tvättning i medeltal betjänar 412 fordon. Förutom försäljning av drivmedel, batterier, däck och tillbehör uppges av servicestationerna 73 procent utföra batteriladdning, 52 procent gummireparationer, 39 procent hjulbalansering, 33 procent strålkastarinställning, 22 procent motorkontroll och 18 procent däckdubning. På sina håll har testning av bilar upptagits. Därtill kommer att bilisterna på vissa stationer själva kan utföra tvättning, smörjning och mindre reparationer.

Även *statens pris- och kartellnämnd* framhåller, att utvecklingen otvetydigt går mot större stationsenheter med så omfattande service som möjligt. Nämnden anser att serviceverksamheten kommer att utvidgas till ytterligare områden och erinrar om att det redan nu förekommer t. ex. kiosk-, bar- och motellrörelse i anslutning till bensinstationer.

I detta sammanhang konstaterar nämnden — på grundval av Petroleuminstitutets utredning — att betydande variationer föreligger mellan olika delar av landet i fråga om stationsbeståndet i relation till bilbeståndet. Nämnden anför:

Storstäderna och tätortsområdena har sålunda väsentligt större antal motorfordon per bensinstation, t. ex. Stockholms stad 807, Stockholms län 458, Göteborgs och Bohus län 498 och Malmöhus län 371, medan norrlandslänen som regel ligger lägst, t. ex. Jämtlands län 166, Västerbottens län 239, jämte Gotlands län 196. Även inom områden med låg befolknings- och biltäthet bör bilisten ha möjlighet att inom rimligt avstånd anskaffa bensin och erhålla service. För storstadsområdena torde för närvarande behovet av bilservice icke alltid kunna täckas utan viss väntetid.

En redogörelse motsvarande de ovan refererade lämnas också av *IC-förningarnas riksorganisation*, som tillfogar följande:

Även det nät av bensinstationer och andra försäljningsställen för bensin, varöver bil- och oljekooperationen förfogar, har undergått en likartad utveckling karakteriserad av utökat antal bensin- och servicestationer och ett kraftigt minskat antal andra försäljningsställen för bensin. För bil- och oljekooperationens vidkommande sker utbyggnaden numera praktiskt taget uteslutande i form av stora bilvårdsanläggningar med självbetjäning för

bensin och med möjligheter för bilägarna att mot ersättning utnyttja moderna tvätt- och smörjhallar samt även utrymmen i verkstadslokaler för att själv ombesörja skötseln och smärre reparationer av den egna bilen. Utbyggnaden av nya bensinstationer inom bil- och oljekooperationen har omfattat mellan 20 och 25 stationer per år under senare år och det finns nu mer än 450 fullständiga bensinstationer i kooperativ regi.

Den i motionerna I: 6 och II: 8 anförda uppgiften, att det verkliga behovet av försäljningsställen för bensin skulle kunna uppskattas till ca 1 500, bemötes av *handelskammaren i Gävle* med en hänvisning till landets stora utsträckning och glesbygdernas behov. En »sanering» av bensinhandeln enligt motionärernas önskemål skulle, säger handelskammaren, medföra en rad uppenbara olägenheter, bl. a. genom längre körväg till stationerna, köbildning och kostsam väntan på service.

Den av motionärerna berörda tanken på att ersätta nuvarande enmärkesstationer med s. k. samstationer, d. v. s. bensinstationer där ett flertal märken är representerade, diskuteras utförligast av *Svenska petroleuminstitutet*, som anför:

All den erfarenhet, som finns samlad inom Institutet, pekar entydigt på att vid systemet »samstationer» — som ju liksom flertalet andra stationer drives av enskilda företagare — märkeskonkurrensen om kunderna förbytes till en leverantörernas konkurrens om att bli gynnade av vederbörande återförsäljare. Ett genomdrivande av samstationssystemet skulle enligt Institutets åsikt således medföra en begränsning av den fria konkurrensen mellan oljeföretagen. Denna konkurrens tar sig i dag uttryck i att konsumenten tillhandahålles personlig service, teknisk utrustning och bilvård. Intet oljeföretag är i dag berett att vilja överlåta ansvaret för distributionen till en återförsäljare, vars kompetens företaget icke kan garantera. Ej heller kan oljeföretagens ansvar och garantier för försålda varor bibehållas vid samstationer av föreslagen typ.

*Kommerskollegium* finner att systemet med samstationer kan medföra vissa risker för den fria konkurrensen och att det därför är svårt att bedöma om detta system innebär en framkomlig väg.

Frågan om bensinstationernas lokalisering behandlas av några remissinstanser. *Svenska petroleuminstitutet* anför:

Beträffande bensinstationernas belägenhet är först och främst att säga, att denna måste inriktas efter konsumentens behov. Behovet av motorbränsle framträder dels vid in- och utfart till en större tätort, dels — för den dagliga körningen — vid utfart från bostadsområde eller under vägen till arbetsplatsen. För båda dessa fall gäller, att koncentration av flera stationer till större enheter skulle medföra nackdelar för konsumenten, exempelvis längre körväg till stationen och längre väntetider. Den påtalade ansamlingen beror ofta på kommunala önskemål att samla bensinhandeln till vissa områden, vilket på intet sätt är eftersträvat av oljeföretagen. Här skall dock understrykas, att många kommuner numera arbetar föredömligt beträffande planeringen av kommande bensinstationer; vid denna bör således hänsyn

tagas dels till konsumenten-bilägarens berättigade intressen, dels till branschens erfarenheter av lämplig belägenhet, storlek m. m. Institutet har i vissa fall beretts tillfälle att deltaga i dylikt planeringsarbete.

Även *Sveriges grossistförbund* hävdar, att den ibland förekommande koncentrationen av flera bensinstationer i närheten av varandra icke främst är att betrakta som ett uttryck för de enskilda oljebolagens önskemål utan har betingats av överväganden och beslut inom vederbörande kommuners stadsplanerande organ.

*IC-föreningarnas riksorganisation* uttalar, att det visserligen i stort sett saknas fog för att ifrågasätta bensinhandeln effektivitet men att detta inte utesluter, att man på vissa orter kan finna ett större antal bensinstationer än som är av behovet påkallat. *Östergötlands och Södermanlands handelskammare*, *Västergötlands och norra Hallands handelskammare* och *handelskammaren i Gäble* gör liknande reservationer, i ett par fall dock med tillägg att den på sina håll måhända överdimensionerade distributionsapparaten successivt blir tagen i anspråk, när antalet bilar stiger. I detta sammanhang tar *IC-föreningarnas riksorganisation* upp det stundom gjorda påståendet, att bensinstationsbyggandet har inkräktat på annat från samhällets synpunkt viktigare byggande. Här om anföres:

I realiteten har huvuddelen av under senare år uppförda bensinstationer tillkommit såsom vinterbyggen för att komma till rätta med tillfälliga överskott på arbetskraft. I princip har arbetsmarknadsmyndigheterna intagit en mycket restriktiv inställning när det gäller att meddela arbetstillstånd till bensinstationer. Under den förutsättningen, att det vintertid lokalt förekommit arbetslöshet bland byggnadsarbetare, har arbetstillstånd till bensinstationsbyggnation i allmänhet beviljats. Sådan tillfällig arbetslöshet i byggnadsfacket kan ju mycket väl ha drabbat städer och orter, som redan förut varit väl tillgodosedda med bensinstationer, i högre grad än de mest expansiva städerna och orterna, där det naturliga behovet av bensinstationer växer snabbare. Statliga restriktioner på här ifrågavarande område bör alltså ej i första hand grundas på arbetsmarknadsförhållandena, om man vill uppnå en ändamålsenligare lokal fördelning av bensinstationerna.

Mot tanken på en nyetableringskontroll inom bensinstationsbranschen vänder sig flera remissinstanser. *Östergötlands och Södermanlands handelskammare* påpekar att nyetableringskontroll var en företeelse som särskilt angreps i samband med tillkomsten av 1953 års lag om motverkande i vissa fall av konkurrensbegränsning och att sådan kontroll numera kvarstår endast för några speciella områden, såsom banker, apotek och bokhandel. *Statens pris- och kartellnämnd* uttalar att en genom strukturrationalisering åstadkommen ökad effektivitet i och för sig är önskvärd, men att en privat nyetableringskontroll i konkurrensbegränsande syfte får anses vara lika litet välkommen inom denna som inom andra branscher. Man bör enligt nämndens mening inte heller bortse från risken för att en av det allmänna

genomförd reglering av branschen kan utbyggas med åtgärder i konkurrensbegränsande syfte.

I princip negativt inställd till en statlig nyetableringskontroll är också *IC-föreningarnas riksorganisation*, som anför:

Härvid föreligger nämligen uppenbara risker för att nybyggnadskvoten kommer att fördelas med hänsyn till nu gällande marknadspositioner för respektive företag. En sådan fördelning skulle med all säkerhet komma att missgynna de företag som liksom IC och OK är ofullständigt representerade med bensinstationer men ändå svarar för en växande andel av tillförseln. Hur bilismens servicebehov på längre sikt skall tillgodoses så effektivt och ekonomiskt som möjligt, är svårt att nu framföra någon bestämd mening om. Uppenbart är emellertid, att i den fria tävlan vi hittills haft på detta område har utvecklats driftsformer som är unika för vårt land och som vunnit uppmärksamhet utanför vårt lands gränser, såsom snabbtank för bensindistribution och »gör det själv»-anordningar för service och reparationer. Även framgent torde konsumenterna erhålla de största garantierna för att handel och service icke stelnar i otidsenliga former, om tävlan lämnas fri mellan olika företag och företagsformer.

En delvis annan uppfattning hävdas av *Sveriges bensinhandlares riksförbund*, som anför följande:

Man kan enligt förbundets mening genom en relativt enkel undersökning på ett visst slumpvis utvalt antal platser i landet få klarhet om den nuvarande nyttjandegraden av bensinstationerna. På basis av denna undersökning torde det därefter vara möjligt att fastställa normer för den framtida nyproduktionen av bensinstationer, allt i syfte att uppnå ett rationellt bygande och utnyttjande av bensinstationerna. Vid upprättandet av generalplaner för nya bostadsområden torde en automatisk reglering av antalet lokaler för detaljhandelsändamål ske på grundval av bland annat konsumenternas behov av dylika affärer.

I detta sammanhang tar förbundet upp frågan om förhållandet mellan oljebolagen och detaljhandelsföretagen i branschen. Förbundet, som gentemot motionärerna gör gällande att en ovanligt hård konkurrens kännetecknar branschen, ställer frågan varför inte denna konkurrens medför en automatisk sanering och rationalisering. Härom uttalas följande:

Enligt förbundets mening har en sådan utveckling förhindrats av, att oljebolagen har ett i stort sett totalt inflytande även över bensindetaljhandeln, dels genom att bolagen äger de flesta bensinstationerna eller förhyr dessa genom långtidskontrakt,

dels på grund av stationsinnehavarnas svaga rättsliga ställning gentemot sina huvudmän.

Förbundet anser sålunda att om detaljhandelsledet byggts upp av fria näringsutövare och de ekonomiska krafterna fritt fått verka, borde en successiv och naturlig anpassning till ett föränderligt samhälle skett.

I ett sådant läge hade bensinstationsinnehavarna av oljebolagen fritt kunnat köpa sina varor till det pris en fri konkurrens från tid till annan bestämmer. De hade i ett sådant läge ägt sina anläggningar eller förhyrt dem och haft hyresgästs rättigheter, som andra köpmän, och hade vidare kunnat

sälja sin rörelse och tillgodogöra sig goodwill efter marknadsläget. Det är just bland annat dessa kriterier, som konstituerar ett fritt företagarförhållande, men som saknas när det gäller bensinstationsinnehavarnas förhållande till oljebolagen.

Förbundet hemställer således om en utredning av bensindetaljhandelns förhållanden, varvid särskild uppmärksamhet bör ägnas bensinstationernas utnyttjandegrad, öppethållande etc. Denna utredning bör även klarlägga bensinstationsinnehavarnas rättsliga ställning gentemot oljebolagen. Förbundet hemställer också om en sådan reglering av nyproduktionen av bensinstationer, som utredningen kan ge saklig anledning till.

Beträffande yrkandena om en mera brett upplagd undersökning av bensinhandeln framhåller *statens pris- och kartellnämnd*, att något aktuellt material som belyser branschens struktur och prestationer icke föreligger. En undersökning härav skulle vara motiverad, inte minst med hänsyn till önskvärdheten av att få allmänhetens behov av service på detta område belyst. Vid ett försök från det allmännas sida att bedöma branschens struktur torde, anför nämnden, detta servicebehov böra tillerkännas stor vikt.

*IC-föreningarnas riksorganisation* vill inte motsätta sig en förutsättningslös utredning av bensin- och oljehandelns betingelser. Enda skälet härtill är emellertid, uttalar organisationen, att det föreligger ett påtagligt behov av att klarhet skapas beträffande bensin- och oljehandelns betingelser. Organisationen säger sig vara fullt förvissad om att en sådan utredning med all önskvärd tydlighet kommer att ge vid handen, att det är konsumenterna som dragit och alltjämt drar de största fördelarna av att en hård, fri konkurrens råder på den svenska bensin- och oljemarknaden.

*Kommerskollegium*, som anser att det icke kan uteslutas, att antalet bensinstationer är för stort, förklarar sig icke ha något att erinra mot att en undersökning företages i syfte att klarlägga möjligheterna att — helst genom någon form av frivilligt samarbete mellan olika intressen — utan ogynnsam inverkan på den fria konkurrensen främja större planmässighet på detta område.

### *Konkurrensförhållanden i övrigt*

En utförlig redogörelse för den svenska oljehandelns situation lämnas av *statens pris- och kartellnämnd*, som anför följande:

På oljemarknaden i Sverige, liksom i flertalet andra länder, föreligger en oligopolsituation, d. v. s. marknaden behärskas av ett fåtal stora företag, som noga bevakar varandras åtgärder. Dessa dominerande företag utgöres dels av dotterbolag till utländska moderföretag, som genom vertikal integration omspannar alla led från oljeletning till försäljning till konsument, dels av två inhemska företag, Oljekonsumenterna (OK) och AB Nynäs Petroleum. Det sistnämnda företaget jämte ett av de utlandsägda bolagen bedriver även verksamhet avseende raffinering av råolja.

Övriga inom branschen verksamma företag med egen import, som van-

ligen inriktar sig på enstaka oljeprodukter, har en mycket liten marknadsandel, kvantitativt ca 3 procent i fråga om bensin och en något större, drygt 15 procent, i fråga om eldningsolja.

Generellt sett har — om man bortser från av skatteändringar föranledda prisjusteringar — de nominella försäljningspriserna till konsument icke undergått några större förändringar under senare år. Pristendensen kan närmast karakteriseras som svagt fallande, särskilt om hänsyn tages till successivt höjd kvalitet. I fråga om bensin visar en jämförelse mellan 1949 och 1964 praktiskt taget oförändrat pris (exkl. skatter), samtidigt som ersättningen till återförsäljare höjts från 5 till 9 öre per liter.

Samtliga storföretag har i allmänhet hållit de nominella priserna på samma nivå. I den mån något företag gjort prisjusteringar, har som regel de övriga företagen snart följt efter. Det finns emellertid exempel på smärre nyetablerade företag, som fört en mera självständig prispolitik. Sålunda har exempelvis bensin av märkena Uno-X och Din-X sålts till ett lägre nominellt pris än annan bensin. Då emellertid dessa bensinmärken hittills saluförts endast vid ett relativt begränsat antal försäljningsställen på ett litet antal orter, har de stora oljeföretagen berörts därav i förhållandevis ringa utsträckning och inskränkt sina motåtgärder till lokal prisanpassning på enstaka orter.

Om sålunda hittills den nominella prisnivån varit i stort sett enhetlig har oljeföretagen i stället genom rabatter i olika form och utsträckning konkurrerat om kunderna. Rabattgivningen synes under senare år ha fått en ökad omfattning. Rabatter ges icke blott till storförbrukare utan även till medlemmar i föreningar och sammanslutningar av olika slag, ävensom till anställda vid större företag. Med hänsyn till den utveckling som rabattgivningen tagit, har bl. a. vissa motororganisationer framhållit att ur bilägarnas synpunkt vore ett lägre nominellt och enhetligt bensinpris att föredraga. I fråga om eldningsoljor, där rabattgivningen varit ännu mera utbredd, har nämnden kontinuerligt följt rabattgivningen vid försäljning till hyresfastigheter och gör så alltjämt. Resultaten av dessa undersökningar redovisas fortlöpande.

I fråga om prissättningen på den svenska oljemarknaden må ytterligare framhållas att en undersökning av priserna i andra västeuropeiska länder visar att priset i Sverige till konsument (exkl. skatter) i fråga om eldningsolja torde få betraktas såsom förmånligt i jämförelse med priserna i nämnda länder, medan priset i fråga om bensin relativt nära ansluter sig till nivån i dessa länder.

Enligt en av nämnden verkställd undersökning av oljehandeln i Sverige, i ekonomiskt avseende begränsad till de sju största företagen åren 1959—1961, förelåg för de båda svenskägda företagen mindre rörelseöverskott, medan för dotterbolagen till de utländska oljeföretagen årligen uppkommit mycket betydande rörelseunderskott — under 1961 över 100 milj. kronor — som emellertid sedan i samband med boksluten utjämnats främst genom kapitalbidrag i olika former från moderbolagen.

För ifrågavarande dotterbolag utgjorde eldnings- och motorbrännolja förlustkällor, medan bensin lämnade mindre rörelseöverskott och vissa andra produkter icke obetydliga överskott. En liknande tendens förelåg för de svenskägda företagen, ehuru rörelseresultatet gick i för företagen mera positiv riktning.

Utredningen visar att skillnaden i rörelseresultat mellan de båda grupperna till övervägande delen förklaras av olikheter i bokförda anskaffnings-



kostnader för produkterna. De svenskägda företagen uppvisade sålunda lägre anskaffningskostnader än de utländska dotterbolagen, vilkas anskaffningspriser i stort sett anslöt sig till den officiella nivå, som de helintegreerade amerikanska och västeuropeiska oljebolagen med smärre avvikelser upprätthåller internationellt. Vid bedömningen av de föreliggande skillnaderna i inköpspriser bör emellertid hållas i minnet de förut nämnda av de utländska moderbolagen lämnade kapitalbidragen, som skulle kunna betraktas som en form av rabatter i efterskott.

I fråga om bensinpriserna vill nämnden framhålla att det nominella priset till konsument för premiumbensin är 6 öre högre per liter än för regularbensin. Eftersom importpriset ligger endast ca 3 öre högre och merkostnaderna i distributionsledet bedömes vara obetydliga, torde större delen av företagens rörelseöverskott för motorbensin vara att hänföra till premiumbensin. Härav följer således att en på självkostnadsprincipen uppbyggd priskalkylering synes kunna leda till en annan avvägning av priserna på de olika bensinkvaliteterna.

I fråga om prisförhållandena på bensin- och oljemarknaden framför ett flertal remissinstanser synpunkter liknande pris- och kartellnämndens. I detta sammanhang diskuteras konkurrenssituationen inom branschen.

Uppfattningen att någon effektiv priskonkurrens i egentlig mening knappast förekommer inom svensk bensin- och oljehandel är felaktig, hävdar bl. a. *IC-föreningarnas riksorganisation*, som fortsätter:

Vore den uppfattning om priskonkurrensen, som motionärerna gör sig till tolk för, med sanningen överensstämmande skulle Riksorganisationen utan minsta tvekan påyrka samhällsingripanden. Dess bättre motsvarar motionärernas uppfattning icke alls verkligheten och kommer såvitt Riksorganisationen kan bedöma aldrig att motsvara verkligheten, så länge i varje fall oljekooperationen, företrädd av landets IC-föreningar och Oljekonsumenterna-OK, ges möjlighet att fritt driva sina verksamheter. Dessa företag har ju skapats av förbrukarna själva och deras organisationer såsom instrument att aktivt påverka priser, kvaliteter och service till gagn för förbrukarna, när det gäller framför allt flytande bränslen och drivmedel, och Riksorganisationen bedömer det som absolut otänkbart, att i varje fall dessa företag skulle biträda någon form av organiserat samarbete för att sätta priskonkurrensen ur kraft.

Konkurrensen mellan de från varandra helt fristående företagen på den svenska marknaden kan betraktas som hård, säger *Sveriges grossistförbund*.

Att några mer betydande prisdifferenser i regel icke förekommer, utgör i och för sig icke ett tecken på en bristande konkurrens utan är ett naturligt förhållande när det gäller en vara av så standardbetonad karaktär som drivmedel för fordon. Inom petroleumbranschen har därför med rätta framhållits, att just det förhållandet att en prissänkning från ett företag snabbt följs av en motsvarande justering av priserna från konkurrerande företag är ett starkt indicium på konkurrensens existens.

Ett liknande uttalande göres av *handelskammaren i Göteborg*, som kommer till slutsatsen att de i stort sett enhetliga priserna icke innebär någon nackdel för konsumenterna.

*Svenska petroleuminstitutet* ställer frågan hur det från motionärernas utgångspunkt kan förklaras, att marknadspositionerna för olika företag inom branschen under efterkrigstiden har undergått betydande förändringar, bl. a. genom att sex nya företag etablerat sig. Tre amerikanska och två engelsk-holländska bolag svarade år 1938 för 94 procent av marknaden och år 1950 för 83 procent, uppger Petroleuminstitutet, medan deras marknadsandel år 1964 begränsade sig till 74 procent. Samtidigt steg samtliga övriga företags marknadsandel från 6 procent år 1938 till 17 procent år 1950 och 26 procent år 1964. Antalet oljebolag var sistnämnda år tolv, och de kännetecknades enligt Petroleuminstitutet av olikartad struktur, storlek och geografisk spridning över landet. Förekommande prisrabatter inom branschen torde icke, säger institutet vidare, leda till annat än för konsumenten gynnsammare priser.

Sistnämnda mening delas icke av *Sveriges bensinhandlares riksförbund*, som instämmer med andra remissinstanser i att branschen utmärkes av en hård konkurrens men anser kritik med fog kunna riktas mot de former konkurrensen fått. Förbundet uppger sig vid otaliga tillfällen ha riktat kritik mot förhållandet, att vissa kunder erhåller s. k. kundkategorirabatter utan affärsmässig motprestation. Den rika förekomsten av sådana rabatter säges inte vara någon unik företeelse inom affärsvärlden och inte heller utgöra något kriterium på »bristande konkurrens». Företeelsen torde i stället, uttalar förbundet, ha sin grund i en hård konkurrenssituation, som i sin tur skapar olustiga snedvridningar av sund affärspraxis.

Sveriges förhållande till den internationella oljeindustrin diskuteras av några remissinstanser. Utförligast behandlas ämnet av *Svenska petroleuminstitutet*, som bl. a. anför följande:

Om främsta motivet för ett förstatligande av oljehandeln skulle vara »att bryta de utländska oljetrusternas välde», uppnås icke detta mål med mindre än att även det statsägda oljeföretaget eftersträvar en integration, d. v. s. investerar medel i oljeletning, produktion, transportmedel, raffinering och distribution samt utsätter sig för de ekonomiska risker detta medför som oljeindustrin i övrigt. Intresset för ett förstatligande under dessa förutsättningar bör emellertid noga övervägas med hänsyn till de investeringar, som erfordras för att täcka Sveriges ständigt stigande behov av petroleumprodukter. En ökning av produktionskapaciteten med 1 m<sup>3</sup> per år beräknas nämligen kräva en investering av 525 kr. (OECD: Oil Today 1964, § 268, sid. 78). Under femårsperioden 1958—63 ökade den svenska petroleumkonsumtionen i genomsnitt med 1 291 000 m<sup>3</sup> per år. Den svenska oljeförsörjningen »kräver» i likhet med andra länders försörjning med petroleumprodukter sin del i den totala investeringsvolymen för att den svenska utvecklingen ej skall avbrytas. För att trygga den svenska konsumtionsökningen har sålunda — efter ovannämnd beräkningsgrund — krävts ett kapital av ca 680 milj. kr. per år eller under denna femårsperiod ca 3 400 milj. kr., som i huvudsak tillskjutits av den internationella petroleumindustrin.

Det bör här framhållas, att i detta landets beroende av den internationella industrin innefattas även den ryska petroleumindustrin. Att tala om att

»genom förstatligande bryta de utländska oljetrusternas välde» utan att samtidigt nämna Sojuzneftexport, den sovjetiska organisationen, är missledande och vittnar om brist på objektivitet. Motionärerna pläderar för den »billigare sovjet-oljan». Denna spelar redan nu en betydande roll i svensk oljeimport (ca 16 % av den totala importen, ca 40 % av tjocka eldningsolja). Institutet är emellertid icke övertygat om att ett ökat beroende av rysk olja verkligen skulle leda till lägre priser. Det kan nämligen andragas, att i de länder där sovjetoljan ej mött någon konkurrens, priserna har legat på en icke obetydligt högre nivå än den, som tillämpats i vårt land för samma produkter.

Att kapitalbehovet inom petroleumbranschen är mycket framträdande, bl. a. för nödvändiga insatser i forskning och letande efter nya oljekällor, understrykes av *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare*. Det är därför också naturligt, säger handelskammaren, att vinster som förekommer i vårt land måste kunna överföras till andra länder — ett förhållande, som vi själva kräver, när det gäller industri, som vi driver utomlands. Liknande synpunkter anförs av *Sveriges grossistförbund*, som uttalar följande:

Den integration i den internationella handeln, som påtalas, är ingalunda unik för oljebranschen utan förekommer i alltmer betydande utsträckning på olika områden. Icke minst för svensk exportindustri, som i betydande utsträckning arbetar med egna dotterföretag utomlands, är en fri etableringsrätt betydelsefull. Vill man emellertid från svensk sida hävda möjligheterna för dylika utomlandsetableringar, är det givetvis orealistiskt att tänka sig att vi skulle diskriminera motsvarande etableringar från utländska firmors sida i vårt land. I detta sammanhang bör även erinras om det kända förhållandet, att vårt land ingalunda importerar petroleumprodukter endast från de leverantörföretag, som är etablerade här i Sverige.

Beträffande de av motionärerna framförda utredningsförslagen erinrar *statens pris- och kartellnämnd* om att rabattgivningen på eldningsolja sedan flera år tillbaka kontinuerligt undersökes av nämnden. Rabattgivningen på bensen var föremål för en undersökning år 1960, och det har varit nämndens förhoppning att under år 1965 kunna göra en ny och mera omfattande utredning härom. De av omsättningsskattehöjningen och andra omständigheter föranledda kraven på en utvidgning av den löpande prisövervakningen tager emellertid nämndens resurser i anspråk i så stor utsträckning att det i varje fall icke tidigare än hösten 1965 kan bli möjligt att påbörja en dylik utredning.

*LO* uttalar, att frågan om en strukturrationalisering bör bli föremål för ökat och intensifierat utredningsarbete. Detta gäller dock inte enbart olje- och bensenbranschen utan över hela fältet. Frågan om en effektivisering och samordning inom oljehandeln i syfte att främja konsumenternas intressen hänger delvis, säger *LO*, men inte helt samman med frågan om förstatligandet. Om det visar sig att en samordning och effektivisering inom oljehandeln inte går att uppnå med de näringspolitiska medel som för närvarande är möjliga eller aktuella, får enligt *LO*:s mening andra direkta statliga ingrepp övervägas.

### *Petrokemisk industri*

Det i motionerna I: 6 och II: 8 väckta förslaget om en utredning angående upprättandet av allmänagd petrokemisk industri behandlas utförligast av *Sveriges kemiska industrikontor*, som inledningsvis framhåller att det inte klart framgår vad motionärerna avser med begreppet »petrokemisk industri». Den i egentlig mening petrokemiska verksamheten innebär bearbetning av naturgas, råolja eller en fraktion därav för framställning av kolväten och syntesgas. Även den vidare förädlingen av dessa till olika kemikalier och basplaster synes emellertid av motionärerna begreppsmässigt innefattas i den petrokemiska industrien. Mot bakgrund härav ges en översikt över nu verkamma svenska företag i branschen.

Såsom petrokemiska industrier enligt den snävare definitionen kan enligt Industrikontoret tre företag rubriceras, nämligen AB Svenska Salpeterverken med anläggningar i Köping och Kvarntorp, Svenska Skifferolja AB i Kvarntorp och Svenska Esso AB:s krackningsanläggning i Stenungsund. Enligt den vidsträcktare definitionen bör också medräknas de i anslutning till sistnämnda anläggning befintliga organiskt-kemiska industrierna, vilka ägs av Mo och Domsjö AB och Unifos Kemi AB. Om de olika företagen meddelar Industrikontoret följande:

Beträffande det förstnämnda företaget — Salpeterverken i Köping — må nämnas att det till lika delar ägs av Lantbruksförbundet och Kooperativa förbundet. Dess petrokemiska huvudprodukt, syntesgas för ammoniak, framställs genom förgasning av tung eldningsolja. För närvarande har det befunnits lämpligt att hämta den övervägande delen av denna olja från Sovjetunionen.

Det andra petrokemiska företaget, Svenska Skifferolja AB i Kvarntorp, ägs av svenska staten. Dess petrokemiska verksamhet, som tidigare omfattat framställning av i första hand syntesgas för ammoniak samt svavel, grundades på bearbetning av inhemska skiffertillgångar. Ammoniakverket har nu övertagits av Svenska Salpeterverken, som driver det på grundval av tung eldningsolja. Den på skifferolja baserade verksamheten i Kvarntorp skall enligt riksdagens beslut nedläggas.

Den tredje petrokemiska industrien slutligen är krackningsanläggningen i Stenungsund — eventuellt med till denna anslutna organiskt-kemiska industrier. Här sker bearbetning av den importerade råvaran gasbensen till framför allt gaserna etylen, propylen och butadien. Av dessa kolväten överföres etylen genom rörledningar till de anslutna kemiska industrierna, där den utgör råvara för framställning av etylenoxid och plasten polyetylen. Ägare av krackningsanläggningen är, som nämnts, Svenska Esso AB, ett dotterföretag till Standard Oil Co (New Jersey). I Unifos Kemi AB innehas aktierna av Stockholms Superfosfat Fabriks AB och det amerikanska kemiska företaget Union Carbide. Den andra anslutna anläggningen ägs och drivs av Mo och Domsjö AB.

Motionärernas farhågor för utländska trusters ensambestämmande på det petrokemiska området baserar sig tydligtvis, säger Industrikontoret, på den omständigheten, att Svenska Esso äger och driver den hittills enda anlägg-

ningen i landet för krackning av gasbensen. Mot bakgrund av redovisade förhållanden och då hinder ej möter för andra intressenter — svenska eller utländska, enskilda eller statsägda — att göra motsvarande investeringar i landet, kan det emellertid enligt Industrikontorets mening här icke vara tal om något ensambestämmande över huvud taget.

I fråga om konkurrensen inom branschen framhåller Industrikontoret, att en krackningsanläggning i allmänhet måste ha en exklusiv ställning gentemot sina avnämare.

De produkter, som levereras från en kracker, är oftast svårtransportabla annat än i rörledning. En avnämare torde därför regelmässigt vara hänvisad till den leverantörs anläggning, med vilken han står i förbindelse genom sådana ledningar. Leverantörerna är å andra sidan av samma anledning för sin försäljning i stor utsträckning hänvisade till de anslutna kemiska företagen. Mellan en kracker och sådana företag existerar således ett ömsesidigt beroendeförhållande, så att den ena anläggningen knappast kan fungera annat än i samarbete med den andra. Detta är förklaringen till att den industriella verksamheten i Stenungsund endast kunde tillkomma som ett samordnat projekt mellan de tre berörda företagen — Esso, Fosfatbolaget och Mo och Domsjö. Det är också naturligt att man genom långtidskontrakt säkrar avsättning respektive råvaruleverans.

Den ömsesidiga beroendeställningen leder naturligtvis till speciella avvägningsproblem vid prissättningen på krackningsprodukterna. Därvid måste särskilt beaktas de priser, som avnämarföretagen kan utfä för sina produkter så att dessa är konkurrenskraftiga. Avnämarföretagen arbetar i vårt land i huvudsak för den inhemska och skandinaviska marknaden och är — särskilt på grund av det låga svenska tullskyddet för sina produkter — utsatta för en hård konkurrens utifrån. Som en följd härav torde prisläget för organiska kemikalier och basplaster i Sverige vara bland de lägsta i Västeuropa.

Prisläget i fråga om den petrokemiska industrins produkter berörs även av *Statens pris- och kartellnämnd*, som finner att Sverige under senare år icke intagit en i jämförelse med andra västeuropeiska länder ogynnsam ställning i detta avseende och att ett ställningstagande till förslaget om en allmänagd petrokemisk industri icke kan grundas enbart på överväganden rörande pris- och konkurrensförhållandena inom branschen.

Lokaliseringen av petrokemisk industri till Stenungsund anföres av *Svenska petroleuminstitutet* och *Sveriges kemiska industrikontor* som ett exempel på god samverkan i en lokaliseringsfråga mellan offentliga och enskilda intressen. I propositionen 1964: 185 angående riktlinjer för lokaliseringspolitiken har konstaterats, uttalar dessa remissinstanser, att utbyggnaden av industrien i Stenungsund har skapat en helt ny arbetsmarknadssituation i området. Enligt Industrikontorets uppfattning saknas anledning att av lokaliseringspolitiska hänsyn igångsätta en statlig företagsamhet inom denna industrigren, där kraven på tillgång till kvalificerat tekniskt kunnande är särskilt höga och anspråken på kapital avsevärda.

Önskemål om en utvidgad östhandel med olja bör, säger Industrikontoret

vidare, icke läggas till grund för ett statligt engagemang inom den petrokemiska industrien.

I den mån den ryska oljan är konkurrenskraftig i pris och kvalitet och tillförseln kan anses tryggad, torde den utan konstlad hjälp kunna hävda sig. I motsatt fall finns ingen anledning att öka införseln. Det bör för övrigt framhållas, att den ryska oljan redan spelar en betydande roll i landets oljeförsörjning.

Vidare framhålles, att som råvara för den typ av petrokemisk industri, vilken förekommer i Stenungsund, användes s. k. gasbensin, en vara som såvitt Industrikontoret har sig bekant icke utföres från Sovjetunionen.

Gentemot motionärernas betänkligheter inför det internationella engagemanget i den svenska petrokemiska industrien framhåller Industrikontoret — liksom också *Sveriges grossistförbund* — att det internationella samarbetet torde ha varit en förutsättning för introduktionen i Sverige av petrokemisk tillverkning i större skala. Industrikontoret anför:

Den petrokemiska industrien kännetecknas av en snabb teknisk utveckling. Omfattande forskningsarbeten nedläggs på nya produktionsmetoder. Genom att denna industri kom att introduceras relativt sent i vårt land, saknar vi ännu förutsättningar — icke minst såvitt gäller de personella resurserna — att bedriva ett eget forsknings- och utvecklingsarbete över stora delar av det petrokemiska fältet. Ett nära samarbete med utländska storindustrier på området är därför erforderligt. Det är inte säkert, att en statsägd petrokemisk industri (i mera vidsträckt eller i inskränkt bemärkelse) skulle ha lika goda förutsättningar som enskilda företag att få till stånd det nödvändiga samarbetet med utländska industrier.

*Svenska petroleuminstitutet* säger sig ha svårt att förstå, varför det från svensk samhällsekonomisk synpunkt skulle vara »skadligt och nationellt generande» att utländska bolag bygger petrokemiska anläggningar i Sverige. Svenska kemiska företag har därigenom fått möjlighet att inom landet på petroleumbas starta en inhemsk kemisk produktion, icke oväsentlig vare sig för företagen själva eller för landet. Det borde för övrigt, säger institutet, anses lika »nationellt generande» för andra länder, när svenska företag etablerar sig utomlands. Frågan om statsägd eller icke statsägd produktion i Sverige bör enligt institutets åsikt icke avgöras på grundval av ett prestige-tänkande.

LO uttalar i det här aktuella ämnet endast, att frågan om upprättande av en allmänägd petrokemisk industri inte kan ryckas ur det sammanhang som utgöres av statens totala engagemang inom näringslivet.

#### Utskottet

Gemensamt för de föreliggande motionerna är att de riktar kritik mot bensinhandelns nuvarande utformning. Enligt motionärernas beskrivning kännetecknas branschen av en överdimensionerad och ineffektiv distribu-

tionsapparat. Bland omständigheter som bidragit härtill nämns särskilt bristande priskonkurrens och en strävan från varje oljebolags sida att skapa ett nät av bensinstationer som endast för bolagets eget märke. En tendens att sammanföra bensinstationer klumpvis intill vissa trafikleder påtalas, och övergång till s. k. samstationer rekommenderas.

De här berörda spörsmålen har tidigare varit föremål för riksdagens uppmärksamhet. Bankoutskottet behandlade motioner av likartad innebörd senast i sitt utlåtande nr 26 år 1964, varvid utskottet enhälligt avstyrkte de i motionerna framförda utredningskraven. Dessa avslogs också av riksdagen.

Vad gäller frågan om bensinstationernas placering hänvisade utskottet i sitt nyssnämnda utlåtande till den utredning som verkställes av vägsakkunniga. Enligt vad utskottet inhämtat kommer vägsakkunniga att behandla ämnet i ett betänkande som de sakkunniga avser att framlägga under år 1966.

Frågan om bensinhandelns ekonomiska villkor, vilken från motionärernas utgångspunkt är den centrala, faller utanför vägsakkunnigas uppdrag. Utskottet vill härvidlag först framhålla, att de upplysningar som i motionerna lämnas om bensinhandelns struktur delvis synes vara missvisande. Sålunda är, såsom bl. a. statens pris- och kartellnämnd redovisat, antalet egentliga bensinstationer, d. v. s. service- och tappstationer, väsentligt lägre än vad som uppges i motionerna I: 7 och II: 9. Att antalet försäljningsställen för bensin successivt sjunker, något som likaledes framgår av remissyttrandena, är också ett beaktansvärt förhållande, som lämnas åsido i motionerna.

Givetvis kan det diskuteras, om den fortlöpande ökningen av antalet egentliga bensinstationer är rationellt motiverad. Frågan härom kan emellertid enligt utskottets uppfattning inte bedömas utan hänsyn till dels den snabba ökningen av bilbeståndet, dels de väsentliga och alltmer växande serviceuppgifter som i synnerhet nyanlagda bensinstationer tar på sig. I likhet med föregående år anser utskottet att det bör ankomma på företag och organisationer inom branschen att bedöma anläggningarnas lönsamhet och ta initiativ till de branschrationaliseringsåtgärder som kan vara befogade. Några speciella statliga åtgärder på området vill utskottet inte förorda.

Den utredning som begäres i motionerna I: 7 och II: 9 skall enligt yrkandet utmynna i förslag beträffande bensinhandelns framtida organisation och utformning. Om motionärernas intentioner skall uppfyllas, måste, såvitt utskottet kan bedöma, förslag på detta område avse någon form av reglering av nyetableringen inom bensindetaljhandeln. Vid remissbehandlingen har tanken på en sådan reglering bestämt avvisats av bl. a. IC-föreningarnas riksorganisation, vid vars synpunkter på olägenheterna hos en reglering och värdet av en fri tävlan mellan olika företag och företagsformer utskottet fäster stort avseende. Utskottet vill i detta sammanhang påminna om sitt föregående år enhälligt gjorda uttalande, att förefintligheten av olika företagsformer, enskilda och kooperativa, utgör en garanti för en aktiv pris-

konkurrens på den svenska bensin- och oljemarknaden. Såsom utskottet därvid också framhöll, torde drivmedelsprisernas utveckling i vårt land kunna betecknas som fördelaktig, om man jämför med den genomsnittliga prisuppgång som registreras genom konsumentprisindex. Av vad här anförts följer att utskottet även i år avstyrker att bensinhandeln göres till föremål för utredning i de syften som motionärerna angivit.

Utöver bensindistributionen behandlas i motionerna I: 6 och II: 8 olje-handeln i övrigt. Såsom även skedde föregående år begäres i motionerna en komplettering av 1947 års oljeutredning under beaktande av motionärernas kritik mot nuvarande förhållanden inom branschen. Utskottet vill i detta avseende främst hänvisa till det arbete som pågår inom koncentrationsutredningen. Enligt vad utskottet inhämtat har inom denna utredning oljebranschen gjorts till föremål för ett särskilt studium, vars resultat inom en nära framtid kommer att offentliggöras i form av en separat rapport. Denna rapport kommer för övrigt att innehålla även material som har intresse vid bedömning av bensinhandeln. I avvaktan på att koncentrationsutredningens rapport föreligger saknas enligt utskottets mening anledning att närmare pröva det utredningsyrkande beträffande oljehandeln, som framföres i motionerna I: 6 och II: 8. Utskottet vill i sammanhanget även erinra om den år 1964 tillkallade energikommittén, vars arbete torde beröra vissa av de frågor som upptas i dessa motioner.

I motionerna I: 6 och II: 8 föreslås slutligen en utredning angående upp-rättandet av allmänagd petrokemisk industri. Efter bedömning av de ovan redovisade remissvaren finner utskottet icke skäl att tillstyrka att en sådan utredning kommer till stånd.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställer utskottet,

1. att motionerna I: 7 och II: 9 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;
2. att motionerna I: 6 och II: 8 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 16 november 1965

På bankoutskottets vägnar:

C. G. REGNÉLL

---

*Närvarande:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Stähle, Åke Larsson, Palm\*, Åkerlund, Augustsson\*, Stefanson\*, Lundberg\* och Wikberg;

från a n d r a kammaren: herr Regnéll, fru Renström-Ingenäs, herrar Hagnell, Berglund, Larsson i Umeå, Ekström i Iggesund, Haglund och Börjesson i Falköping\*.

---

\* Ej närvarande vid justeringen.



### Reservation

av herrar *Ståhle, Ake Larsson, Palm, Augustsson*, fru *Renström-Ingenäs*, herrar *Hagnell, Ekström* i Iggesund och *Haglund*, vilka ansett

dels att det avsnitt i utskottets yttrande som börjar på s. 14 med orden »Gemensamt för de» och slutar på s. 16 med orden »som motionärerna angivit» bort ha följande lydelse:

»I motionerna I: 7 och II: 9 föreslås att bensinhandelns framtida organisation och utformning skall utredas. Till stöd för detta förslag anför motionärerna bl. a., att bensinstationsnätets nuvarande struktur inte är tillfredsställande. Främst till följd av att bensindistributionen huvudsakligen sker genom s. k. enmärkesstationer är antalet försäljningsställen mycket stort. Distributionsapparaten ter sig överdimensionerad; utvecklingen tar sig bl. a. uttryck i att ett flertal försäljningsställen ofta uppföres klumpvis vid infarterna till städer och andra samhällen.

Enligt motionärernas åsikt skulle en bättre planering av bensinhandelns utbyggnad minska behovet av investeringsresurser och även kunna leda till lägre bensinpriser. En möjlighet, som motionärerna härvidlag pekar på, är att stimulera tillkomsten av flermärkesstationer. Den utredning om bensinhandeln som motionärerna föreslår bör därför bl. a. behandla frågan om bensinstationernas utformning och antal. Vidare bör prissättningen inom parti- och detaljhandeln undersökas, varvid särskilt det nu ofta förekommande systemet med prisrabattering bör uppmärksammas.

Förslaget om en utredning rörande bensinhandeln stöds av flera remissinstanser. Statens pris- och kartellnämnd erinrar om att det inte föreligger något aktuellt material som belyser bensinhandelns struktur och prestationer. IC-föreningarnas riksorganisation finner det föreligga ett påtagligt behov av att klarhet skapas om branschens betingelser. Kommerskollegium, som uttalar att det inte kan uteslutas att antalet bensinstationer är för stort, anser att en undersökning bör syfta till att utan ogynnsam inverkan på den fria konkurrensen främja större planmässighet på bensinhandelns område.

Av intresse är också det yttrande som avgivits av Sveriges bensinhandlares riksförbund. Förbundet finner en utredning om bensinhandeln önskvärd och anser att särskild uppmärksamhet bör ägnas åt bensinstationernas utnyttjandegrad. Förbundet uttalar även att en reglering av antalet nya bensinstationer bör komma till stånd, i den mån utredningens resultat ger anledning därtill.

Frågan om bensinstationernas placering är för närvarande föremål för uppmärksamhet från vägsakkunnigas sida. Enligt vad utskottet inhämtat kommer de sakkunniga att behandla ämnet i ett betänkande som de avser att framlägga under år 1966. Frågan om bensinhandelns ekonomiska villkor faller emellertid utanför vägsakkunnigas uppdrag.

Utskottet anser för sin del starka skäl föreligga att nu göra en undersökning av bensinhandeln, främst med sikte på att skapa underlag för en samlad bedömning av branschens fortsatta utbyggnadsbehov. Att en fastare planering inom detta område är nödvändig finner utskottet uppenbart. En sådan planering bör, såsom kommerskollegium antytt, kunna komma till stånd genom frivilligt samarbete mellan olika intressenter. Utskottet, som alltså tillstyrker det utredningsförslag som framföres i motionerna I: 7 och II: 9, vill betona att utredningen bör syfta till att belysa olika med bensinhandelns organisation och utformning sammanhängande problem.»;

dels att punkten 1 i utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

»1. att riksdagen med bifall till motionerna I: 7 och II: 9 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag beträffande bensinhandelns framtida organisation och utformning jämte därmed sammanhängande problem.»