

Nr 12*Utlåtande i anledning av motioner om viss differentiering av drivmedelspriserna.*

I de till bankoutskottet hänvisade motionerna nr 213 i första kammaren av herr *Wikberg m. fl.* och nr 280 i andra kammaren av herr *Larsson i Norderön m. fl.* har hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att den utredning beträffande bensinhandelns framtida organisation och utformning, varom beslut träffades vid 1965 års riksdag, måtte erhålla sådana direktiv att den till prövning även kan upptaga frågan om en för inlandet och glesbygden fördelaktigare differentiering av drivmedelspriserna i enlighet med vad i motionerna anförts.

Beträffande motiveringen för denna hemställan hänvisas till motionen I: 213.

Tidigare behandling av frågan

Frågan om en utjämning av priserna på flytande drivmedel inom olika delar av landet har under en följd av år behandlats bl. a. i riksdagen. Det torde här vara till fyllest att redovisa dels huvuddragen av vad kommittén för näringslivets lokalisering anförde i ämnet, dels riksdagens senare ställningstaganden.

I sitt betänkande »Aktiv lokaliseringspolitik» (SOU 1963: 58) redogjorde nämnda kommitté för rådande prissättning inom bensin- och oljebranschen. Företagen inom branschen har med hänsyn till fraktkostnaderna indelat landet i sex prizoner. Av dessa omfattar den s. k. 0-zonen Stockholm, Göteborg och Malmö med närmaste omgivningar. I zon 1 ingår ett relativt betydande område med Stockholm som medelpunkt samt de sydliga och sydvästliga delarna av landet. Dessutom ingår kuststäderna Sundsvall, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå och Luleå. Zon 2 omfattar övriga delar av Svea- och Götaland bortsett från nordvästra Svealand samt hela norrlandskusten upp till Kalix. I zonerna 3—5 ingår de inre delarna av Norrland samt nordvästra Svealand. Kostnadsökningen för konsumenterna i zon 5 rörde sig vid årsskiftet 1962/63 för olika petroleumprodukter om vid pass 6 à 8 procent jämfört med 0-zonen och knappt 4—5 procent jämfört med zon 2; till följd av skattehöjningar har den relativa prisskillnaden mellan zonerna seder-

mera sänkts något. Det kan konstateras, att icke det nordliga läget utan de långa transporterna från kusthamn till konsumenterna i det inre av landet spelar den avgörande rollen för prisdifferentieringen. I lokaliseringskommitténs betänkande framlades vissa räkneexempel, belysande hur en utjämning av bensin- och oljepriserna skulle påverka transport-, produktions- och uppvärmningskostnader i de inre delarna av Norrland.

Med utgångspunkt i en bedömning av den lokaliseringspolitiska effekt som skulle uppstå vid en prisutjämning på bensin och olja uttalade kommittén, att prissänkande åtgärder borde begränsas till områden där en förstärkning av sysselsättningsmöjligheterna är synnerligen angelägen. Pristillägget för zonerna 3, 4 och 5 borde därför borttagas för motordrivmedlen och en motsvarande prisreduktion genomföras för eldningsoljan. Såsom vägar för en sådan prisutjämning kunde tänkas dels en differentiering av skatten på flytande bränsle, dels en jämnare fördelning av fraktkostnaderna.

Beträffande den förstnämnda metoden hänvisade kommittén till vad bevillningsutskottet med riksdagens godkännande uttalat i anledning av motioner vid 1961 och 1962 års riksdagar om en utjämning av bensinpriset genom en differentiering av bensinskatten. En sådan skattedifferentiering finge enligt utskottet anses strida mot den inom beskattningsrätten tillämpade principen att statlig skatt skall uttas efter en för hela riket enhetlig skattesats. En prisutjämning, som således måste bedömas som en från beskattningen fristående fråga, borde enligt kommitténs uppfattning åstadkommas på annat sätt. Möjligheten att utjämna fraktkostnaderna stode då till buds. Kommittén diskuterade en tänkbar teknisk lösning på detta problem, byggd på inrättandet av en särskild clearingkassa, dit företagen skulle inbetala fraktutjämningsbidrag, och föreslog, att Kungl. Maj:t och det centrala lokaliseringsorganet skulle ta upp förhandlingar med oljebranschen i syfte att få till stånd en överenskommelse om en sådan lösning.

I propositionen nr 185 år 1964 angående riktlinjer för en aktiv lokaliseringspolitik m. m. uttalade föredragande departementschefen, att en allmän prisutjämning enligt kommitténs förslag skulle komma att innehålla inslag av en permanent driftsubvention, som inte borde ifrågakomma. Kunde i särskilda fall påvisas företagsekonomiska skäl för en utjämning av drivmedelspriserna torde initiativ härtill komma att tagas av berörda intressenter. Några statliga initiativ på området ansågs därför tills vidare inte böra övervägas. Vid behandlingen av propositionen och därav föranledda motioner, vari åtgärder för en utjämning av bensin- och oljepriserna begärdes, anslöt sig bankoutskottet (utl. nr 48) till departementschefens uttalande. Detta ställningstagande godkändes av riksdagen, som avsgo en reservation, enligt vilken en differentiering av den särskilda bensinskatten borde kunna upptagas till övervägande i samband med en kommande reformering av företagsbeskattningen.

Ämnet aktualiserades på nytt genom motioner vid 1965 års riksdag. En

hemställan om riksdagsskrivelse med begäran om förslag till differentiering av drivmedelsbeskattningen i syfte att erhålla ett över hela landet enhetligt pris på bensin och olja avvisades av bevillningsutskottet, varvid dock några ledamöter reserverade sig till förmån för bifall till motionen. Utskottet fann det praktiskt ogörligt att nå det åsyftade resultatet genom en differentiering av drivmedelsskatterna. Den första förutsättningen för förslagets genomförande fann utskottet vara att oljebolagen sinsemellan tillämpade enhetliga priser inom de olika försäljningszonerna, vilket ingalunda vore fallet. En dylik åtgärd skulle ej heller vara möjlig utan att drivmedelspriserna låstes och den fria konkurrensen sattes ur spel. Bankoutskottet behandlade samtidigt ett förslag om att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa om förhandlingar med oljebranschens företag och organisationer i syfte att erhålla en utjämning av bensin- och oljepriserna i landet. Utskottet avstyrkte detta förslag och hänvisade därvid till vad departementschefen uttalat i föregående års proposition om lokaliseringspolitiken. Båda utskottens utlåtanden godkändes i här avsedda delar av riksdagen.

Utskottet

Såsom framgår av den redogörelse som lämnats i det föregående har frågan om en utjämning av drivmedelspriserna till förmån främst för befolkningen i det inre av Norrland vid en rad tillfällen varit före i riksdagen. Tanken att åstadkomma en prisutjämning genom en regional differentiering av drivmedelsskatten har därvid genomgående på principiella grunder avvisats, och även andra lösningar som förutsatt statens medverkan har befunnits olämpliga. Utskottet, som både 1964 och 1965 behandlat detta ämne i samband med sin prövning av riktlinjerna för lokaliseringspolitiken, har för sin del funnit ett initiativ av berörda intressenter tills vidare vara den enda framkomliga vägen att uppnå det angivna syftet.

Vad som anförts i de nu föreliggande motionerna ger inte utskottet anledning att ändra detta ställningstagande. Material av betydelse för en bedömning av prisutjämningsfrågan kan förmodas bli framlagt av den utredning beträffande bensinhandelns framtida organisation och utformning jämte därmed sammanhängande problem som begärts av 1965 års riksdag. Utskottet finner icke skäl föreligga för riksdagen att nu rikta någon skrivelse till Kungl. Maj:t rörande direktiven för denna utredning.

Aberopande vad här anförts hemställer utskottet,

att motionerna I: 213 och II: 280 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 8 mars 1966

På bankoutskottets vägnar:

C. G. REGNELL

Närvarande:

från f ö r s t a kammaren: herrar Ståhle, Hilding, Gustaf Henry Hansson*, Åke Larsson, Palm, Nils Theodor Larsson*, Lundberg* och Larfors;

från a n d r a kammaren: herrar Regnéll, Börjesson i Glömminge, Bengtsson i Landskrona, Ekström i Iggesund, Rask, Löfgren, fru Hörnlund* och herr Hyltander*.

* Ej närvarande vid justeringen.