

Nr 105

Av herr Pettersson, Karl, m. fl., *angående prissättningen på flytande bränsle i Norrland, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 118 i Andra kammaren)

Priserna på bensin och oljor i Sverige varierar med hänsyn till en zonindelning. Motivet för dessa olika priser skulle vara de olika kostnaderna för oljeföretagens distribution inom olika delar av landet. De tillämpade priserna på flytande bränslen är därför högre i Norrland än i övriga delar av landet. Särskilt är detta fallet för inlandet. Detta hänger enligt oljeföretagen samman med de extra kostnader företagen drabbas av vid försäljningen i dessa områden.

När det gäller elektrisk energi, som till mycket stor utsträckning har framställts i Norrlands inland, har priserna icke varit högre i de södra delarna av landet än i produktionsområdena, trots mycket kostbara distributionsanläggningar och förlust av energi vid dessa långa överföringssträckor.

På grund av den ökade belastning för Norrlands transportkostnader och uppvärmningskostnader dessa högre priser på flytande bränslen utgör, skulle en sänkning av de priser, som tillämpas i Norrland, bidra till att nedbringa kostnaderna i någon mån. De långa transportavstånden och det kalla klimatet utgör ändock en belastning från kostnadssynpunkt för produkter och råvaror i dessa områden.

Från oljeföretagens sida framförs att en sådan likställdhet icke är möjlig. Visserligen kan det föreligga tekniska svårigheter vid en sådan lösning, men dessa svårigheter är icke större än de mycket väl kan lösas. Exempelvis genom olika hög beskattning av det flytande bränslet skulle staten generellt bidra till kostnadsutjämnande åtgärder, som positivt skulle medverka till ökade möjligheter till företagsamhet och sysselsättning.

I de norska isfria hamnarna har svenska staten lagt ned betydande kostnader för beredskapslagring av flytande bränslen. Dessa anläggningar användes icke för leveranser till Sverige. Transportavståndet från dessa isfria djupvattenshamnar över till exempelvis Norrlands inland är relativt kort i jämförelse med det avstånd, som under vissa delar av året gäller för transporter inom Sverige. Dessutom är transportmöjligheterna under längre, svåra isförhållanden stängda när det gäller transport med oljetankers i Botenviken. Oljetransporterna måste därför utföras landvägen till Norrland t. o. m. ifrån Göteborg.

Transportavstånden från de svenska beredskapsanläggningarna i norska hamnar till Norrlands inland är till stor del icke längre än avståndet från anläggningar vid den norrländska kusten.

Till de norska hamnarna kan stora tankers gå med last. Fraktfart med oljetankers i Östersjön och Bottniska viken har varit föremål för mycken debatt med hänsyn till risken för oljeskador vid haverier.

Från miljösynpunkt skulle därför ett utnyttjande av beredskapsanläggningar i de norska hamnarna för import av flytande bränslen till Sverige vara ytterst värdefullt.

Frågan om oljetransporter med rörledningar från Trondheimsfjorden till Mellannorrland behandlades vid 1969 års riksdag med anledning av motion I: 317. I statsutskottets utlåtande nr 38 år 1969 utgår utskottet från att den pågående utredningen om oljeledningar kommer att överväga olika alternativ med avseende på transportvägar m. m. Det finnes därför förhoppningar om att rörtransport av olja även inom detta område av landet kommer att övervägas och därmed också statens beredskapsanläggning utnyttjas.

Med stöd av vad här anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t, med beaktande av vad i motionen anförts, måtte anhålla om utredning och förslag om

1) prissättning av flytande bränsle och drivmedel i Norrland i likhet med vad som tillämpas i övriga delar av Sverige, och

2) utnyttjande av svenska statens beredskapsanläggningar i de norska isfria hamnarna för oljeimport till Sverige, framför allt till Norrland och dess inland.

Stockholm den 15 januari 1970

Karl Pettersson (m)

Gunvor Stenberg (m)

Bertil Strandberg (m)
