

Näringsutskottets betänkande

1984/85:26

om prissättningen på olja och bensin

Ärendet

I detta betänkande behandlas fem motioner rörande prissättningen på olja och bensin. Av dessa är en från allmänna motionstiden år 1984 och tre från allmänna motionstiden i år. Den femte motionen har väckts med anledning av proposition 1984/85:115 om regional utveckling och utjämning. Över denna motion, vari föreslås utredning om differentierad bensinskatt, har skatteutskottet avgivit yttrande (SkU 1984/85:6 y), vilket återges som *bilaga* (s. 20).

Företrädare för statens pris- och kartellnämnd har inför utskottet lämnat upplysningar i ärendet.

Motionerna

Yrkanden

De fem motionerna är

1983/84:1875 av Roland Brännström (s), vari hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om översyn av gällande regler för prissättning på olja och bensin,

1984/85:390 av Bertil Jonasson (c), vari hemställs att riksdagen hos regeringen begär att SPK ges i uppdrag att pröva frågan om prisbildningen på bensin, bl. a. i avseende på rättvisan mellan olika grupper och regioner,

1984/85:1419 av Roland Brännström m. fl. (s), vari hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behov av mera enhetlig prissättning på olja och bensin,

1984/85:2061 av Gunhild Bolander (c), vari hemställs att riksdagen hos regeringen begär en utredning om utjämning av kostnaderna för drivmedel och oljeprodukter,

1984/85:2967 av Bo Finnkvist (s) och Karl Erik Häll (s), vari hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning av regionalt differentierad bensinskatt.

Motivering

I motion 1983/84:1875 (s) anförts att en ofta återkommande fråga från människor i framför allt Norrlands inland är varför de som har långa

resavstånd och ett kärvare klimat måste, förutom de merkostnader detta i övrigt medför, betala ett högre pris såväl för villaolja som för bensin eller dieselolja än de som bor vid kusten eller i landets sydligare delar. Ett vanligt krav är, fortsätter motionären, att priset per enhet skall vara lika för konsumenten var helst i landet inköpet görs. Det rådande förhållandet upplevs av många som orättvist, och jämförelser görs med de principer som gäller vid taxesättning av postförsändelser eller telefonsamtal. Eftersom en betydande del av såväl olje- som bensinpriset utgörs av skatt hävdas även den åsikten att statsmakterna genom beslut borde fastställa enhetspriser, lika för hela landet, framhåller motionären. Mot den angivna bakgrunden finner han en översyn av olje- och bensinhandel i syfte att uppnå ett sådant mål vara motiverad.

För många människor är bilen en avgörande förutsättning för arbete, för kontakter med släkt och vänner och för tillgång till samhällelig service, sägs det i motion 1984/85:390 (c). Särskilt gäller detta för människor som bor i småorter och på landsbygden. De stora skillnaderna i bensinpriser upplevs av dessa människor som djupt orättvisa, anför motionären vidare och instämmer i denna uppfattning. Han framhåller också att de omfattande s. k. bensinkrig som har förekommit främst under det senaste året inte har inneburit att de människor som har störst behov av bil har kommit i åtnjutande av ett lägre bensinpris.

Ytterligare hävdas i motionen att "det omfattande rabattsystem som förekommer till olika grupper är djupt orättvist mot dem som med ett högre pris måste betala den vinstmarginal för bensinbolagen som möjliggör rabatterna". Grupprabatter kan, säger motionären, ges till anställda inom ett företag, till vissa idrottslag osv., men sådana rabatter ges sällan till låginkomsttagare i småorter eller på landsbygden. Också de s. k. extrarabatter som förekommer upplever många som orättvisa.

Olje- och bensinmarknaden präglas av en betydande överkapacitet, konstateras det i motion 1984/85:1419 (s). Detta förhållande har lett till en allt hårdare kamp om marknadsandelar. Från konsumenternas synpunkt kan detta förefalla positivt, fortsätter motionärerna. Vid en närmare granskning kan emellertid konstateras betydande skillnader i effekt för konsumenterna. Kampanjer och priskrig förläggs som regel till konsumenttäta områden där volymen betyder mycket för det enskilda företaget. Sällan erbjuds konsumenter över hela landet motsvarande prisnedsättningar eller rabatter. Bilister i områden med ett enda försäljningsställe får nästan aldrig sådana erbjudanden. Däremot upplever de, heter det vidare, att deras pris på varan bidrar till att täcka kostnader eller förluster för bensinhandeln på annat håll. Motionärerna menar att förhållandet i längden är oacceptabelt och att det måste förändras så att en enhetlig prisnivå för likvärdiga produkter uppnås i hela landet. Regeringen borde uppta samtal med branschföretagen om en enhetligare prissättning. Därest detta ej leder till önskad effekt borde en översyn av hela olje- och bensinhandeln göras.

I motion 1984/85:2061 (c) anförts att bilen är ett omistligt transportmedel i ett decentraliserat samhälle med en fungerande och levande landsbygd. Motionären erinrar om gällande prissättningssystem för petroleumprodukter med kompensation av fraktkostnader genom Orts- och Zontillägg. För Gotlands del, fortsätter hon, ökar kostnaderna för både drivmedel och eldningsolja på grund av dessa tillägg med mer än vad som gäller för jämförbara orter på fastlandet vid hamnorter med omland. Vidare hävdas att de rabattsystem som Oljebolagen tillämpar och rådande priskrig leder till ytterligare orättvisor, eftersom kostnadssänkningarna i regel kommer de grupper till del som redan tidigare kan handla till ett lägre pris. Konsumenter som inte får ifrågasättande förmåner upplever dessa som djupt orättvisa, eftersom de får vara med och betala priser som möjliggör rabatterna.

Motionären anför vidare att lagen (1980:564) med bemyndigande om sänkning av ortstillägg för vissa oljeprodukter inte medförde en utjämning av kostnaderna på ett sådant sätt att det upplevdes som rättvist i alla delar av landet. Som exempel nämns att Gotlands kommun fick betala mellan 2 och 3 milj. kr. mer för sin olja än en ort på östkusten av fastlandet. Enligt motionären borde de frågor som tas upp i motionen utredas med sikte på att man skall åstadkomma ett system som innebär utjämning av kostnader mellan regioner och mellan enskilda grupper av konsumenter.

I motion 1984/85:2967 (s) framhålls att beroendet av bil som fortskaffningsmedel är störst i glesbygden med långa pendlingsavstånd och i det närmaste avsaknad av kollektivtrafik. Motionärerna föreslår att bensinskatten differentieras på så sätt att den sänks med 25 öre inom hela stodområdet och ligger kvar på oförändrad nivå i övriga landet utom i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö, där den skulle höjas. En omläggning av bensinskatten enligt detta system skulle, menar de, ha en positiv regionalpolitisk inverkan, speciellt för turistnäringen. Den skulle också få till följd att bensinpriset blev lägst där bensinförbrukningen är nödvändigast.

Prisförhållanden på bensin- och oljeområdet

Av oljeföretagen tillämpad regional prissättning

Vid prissättning av petroleumprodukter utgår Oljeföretagen från vissa grundpriser. Till dessa priser kommer zon- eller ortstillägg.

För bensin tillämpar Oljeföretagen för närvarande en regional prissättning som bygger på zonindelning av landet. Importhamnarna och deras närmaste omland utgör 0-zon, medan landet i övrigt indelas i en 1-zon (Syd- och Mellansverige samt Norrlands kustland) och en 2-zon (nordvästra Svealand, inre delarna av Norrland samt Gotland). I 0-zon betalar förbrukare gällande grundpris för bensin och i 1- och 2-zonerna därutöver ett zontillägg uppgående till 1 resp. 2 öre per liter. Oljebolagens genomsnittliga grundpris för bensin (93 oktan) var i februari 1985 enligt preliminära uppgifter från statens pris- och kartellnämnd (SPK) 4 kr. 62 öre per liter.

För eldningsolja – och i vissa fall smörjolja – tillämpar oljeföretagen ett mera differentierat system för regional prissättning än vad som gäller för bensen. Systemet bygger på en för oljeföretagen gemensamt utarbetad ortsförteckning omfattande 4 592 orter. Utöver gällande grundpris på eldningsolja betalar förbrukare enligt denna ortsförteckning ett tillägg som varierar mellan extremvärdena 35 kr. per m³ i bl. a. Göteborg och 190 kr. per m³ i Riksgränsen. Mellan importhamnar med jämförelsevis stora lagerutrymmen och med möjligheter för större tankfartyg att lossa är skillnaderna i tillämpade ortstillägg jämförelsevis små. Sålunda är exempelvis ortstillägget i Luleå 57 kr. per m³ mot 54 kr. per m³ i Stockholm. Grundpriserna för villaolja uppgick i februari i år till i genomsnitt 3 127 kr. per m³.

Ortstilläggen höjdes den 1 januari 1985 med i genomsnitt 5 kr. per m³ till i genomsnitt 72 kr. per m³. Ortstillägg och zontillägg för vissa orter framgår av följande tabell.

Ort	Ortstillägg fr. o. m. den 1 januari 1985		Zon- tillägg	Ort	Ortstillägg fr. o. m. den 1 januari 1985	
	kr./m ³	öre/liter			kr./m ³	öre/liter
Stockholm	54	0		Göteborg	35	0
Uppsala	77	1		Uddevalla	44	0
Nyköping	85	0		Vänersborg	54	0
Norrköping	64	0		Borås	56	1
Linköping	77	0		Skövde	85	1
Jönköping	101	1		Karlstad	53	1
Växjö	88	1		Örebro	95	1
Kalmar	58	0		Västerås	64	1
Visby	73	2		Falun	97	1
Karlskrona	79	0		Gävle	68	0
Kristianstad	79	1		Härnösand	74	0
Malmö	51	0		Östersund	117	2
Helsingborg	50	0		Umeå	72	0
Halmstad	46	0		Luleå	57	0
				Riksgränsen	190	2

Källa: SPK.

Det avgörande för ortstilläggets storlek är kostnaden för biltransport från den aktuella importhamnen till förbrukningsorten. Ortstilläggen är således genomgående högre för orter i inlandet än för orter nära kusten.

Det av oljeföretagen nu tillämpade systemet med särskilda zon- och ortstillägg för bensen och eldningsolja har tillkommit i syfte att kompensera oljeföretagen för fraktkostnader vid leveranser till längre bort liggande orter och därmed tillförsäkra dessa orter erforderliga leveranser. Ur konsumenternas synvinkel innebär emellertid systemet avsevärda skillnader i det pris som tas ut i olika delar av landet för en och samma petroleumprodukt.

Ortstilläggen baseras på i huvudsak följande grundförutsättningar:

1. All olja förutsätts nå landet via endera av 19 importhamnar.
2. Västkusten räknas som basimporthamn.
3. Efter lagring i importhamn antas oljan distribuerad med tankbil antingen direkt till förbrukare i importhamnens tätortsområde (importhamnens transportzon) eller direkt till förbrukare på ort utanför importhamnens transportzon.

Med dessa förutsättningar kommer ortstilläggen att bestå av följande kostnadselement:

- a) "Importtillägg" = skillnad i fraktkostnad mellan importhamn och Västkusten.
- b) Hamnavgift i importhamn.
- c) Körkostnad för full bil till och från leveransorten (exkl. lastning och lossning).

Oljekonsumenternas förbund (OK) har efter överenskommelse mellan oljeföretagen utfört detaljutformningen och de tekniska beräkningarna av ortstilläggen.

Rabatter på oljeprodukter

Vid en jämförelse mellan de olika företagens grundpriser på oljeprodukter bör hänsyn också tas till återbäring, bonus och andra former av rabatter.

Förutom de rabatter som lämnas av oljeföretag till anställda i olika företag eller medlemmar i motororganisationer lämnas även rabatter i form av lokala nedsättningar av priset på drivmedel vid stationerna.

Vid försäljning av drivmedel från bensinstationer tillämpar för närvarande OK och Shell någon form av återbäring eller bonus. I nedanstående tablå lämnas en sammanfattning av dessa förmåner.

Företag	Återbäring
OK	Återbäring som fastställs årsvis. Återbäringen uppgick år 1983 till i genomsnitt 1,3 %, motsvarande 5,4 öre per liter.
Shell	Shellbonus 2 öre per liter vid köp av bensin, vilket tills vidare endast gäller kontokortskunder.

Vid försäljning av eldningsolja I till villaägare, med undantag för automatiska oljeleveranser, har flertalet oljeföretag tidigare i allmänhet lämnat en för hela landet gällande generell rabatt, s. k. villarabatt, som har uppgått till 10 kr. per m³. Denna rabatt kom under oktober månad 1984 att i vissa fall uppgå till 300 kr. per m³. Den sänktes i slutet av november till 100 kr. per m³ och ökade till 150 kr. per m³ i mitten av januari 1985. OK lämnar förutom generell rabatt viss återbäring, vilken fastställs i efterhand årsvis.

Prisutvecklingen under år 1984

Oljeprodukternas inverkan på den allmänna prisnivån

Priserna på oljeprodukter (bensin, dieselbrännolja och tjocka eldningsolja) i Sverige har under år 1984 genomgått flera förändringar beroende på dels höjningar av avgifter och skatter, dels olika former av s.k. priskrig hänförliga till läget på oljemarknaden.

Den 1 januari 1984 infördes en särskild avgift på bensin med 6 öre per liter. Bensinskatten höjdes den 1 maj 1984 med 6 öre per liter och den 1 december med ytterligare 50 öre per liter. Avgifter och skatter på bensin uppgick därefter till 233 öre per liter. Dieselbrännolja och eldningsolja belades den 1 januari 1984 med en särskild avgift på 10 kr. per m³.

Sammantaget bidrog skatte- och avgiftshöjningarna på bensin och eldningsolja under år 1984 till en höjning av den genomsnittliga konsumentprisnivån i landet med 0,6 procentenheter. Samtidigt påverkade ändrade leverantörspriser på olja och bensin konsumentprisnivån negativt med 0,2 procentenheter. Av den totala höjningen av genomsnittlig prisnivå i konsumentledet, som enligt SPK:s mätningar uppgick till 8,1 %, svarade sålunda ändrade bensin- och oljepriser för 0,4 procentenheter. I genomsnitt ökade bensinpriserna till konsumenterna under år 1984 med 9,3 %. År 1983 ökade priserna med 1,8 %.

Bensinprisernas utveckling

I SPK:s publikation *Olja, Kol & Koks* 1985:1–2 (s. 8) lämnas följande redogörelse för prisutvecklingen på bensin under år 1984 och början av år 1985:

Vid flera tillfällen under första halvåret 1984 förekom olika prissänkningsskampanjer på bensin, antingen i form av rabatter eller sänkningar av grundpriserna. En kortvarig återgång till grundpriset förekom i maj sedan SPK givit dispens från prisstoppet, som hade införts den 12 april. Den lägsta prisnivån på bensin dittills under året nåddes under juli månad. Noteras kan att även Rotterdamnoteringarna var extremt låga samma tid. I augusti återgick oljebolagen till grundpriserna, som också höjdes eftersom dollarkursen steg.

I slutet av augusti och i början av september ledde Esso en prissänkningsskampanj i syfte att minska prisskillnaderna mellan bemannade och obemannade bensinstationer från 9 till 6 öre per liter samt minska utbudet av bensinkuponger och utrymmet för rabatter till organisationer och klubbar. Denna kampanj gav dock inte önskat resultat. I mitten av september höjdes grundpriserna på bensin, varefter priskonkurrensen startade igen. I slutet av oktober avblåstes priskriget. Sedan skattehöjningen på bensin genomförts fr. o. m. den 1 december, sänktes bensinpriset igen före årsskiftet.

Den 11 januari i år startade ARA-JET en egen prissänkningsskampanj för att få bort kategorirabatter som övriga oljebolag beviljar vissa kunder. Till en början följde övriga oljebolag prissänkningen, men höjde sedan åter priset.

De tätt återkommande prisändringarna under år 1984 återges i rapporten, varpå följande slutsats dras:

Priset på regularbensin uppgick vid årsskiftet 1983/84 före höjningen av den särskilda avgiften enligt grundprislistan till 418 öre per liter. Det officiella grundpriset var vid årsskiftet 1984/85:445 öre per liter, medan det faktiskt uppmätta priset i landet låg 2 öre lägre. Priset på regularbensin 93 oktan var således endast 27 öre eller 6,5 procent dyrare per liter i slutet än i början av året, trots att avgifter och skatter höjts med 62 öre per liter.

Under en period i oktober/november 1984 överensstämde det genomsnittliga faktiska priset med grundpriset, medan det faktiska priset i övrigt under året låg under grundpriset. Den största skillnaden uppmättes i juni/juli då det faktiska priset låg i genomsnitt 36 öre per liter under grundpriset.

Det genomsnittliga faktiska priset i landet för regularbensin vid självbetjäning uppmättes av SPK den sista januari 1985 till 435 öre per liter, vilket var 4 öre lägre än grundpriset.

Prisutvecklingen för dieselbrännolja och eldningsolja

I den i föregående avsnitt nämnda SPK-publikationen redogörs för prisutvecklingen år 1984 för dieselbrännolja och eldningsoljor (s. 10) enligt följande. SPK konstaterar att prissättningen på dieselbrännolja vid pump under år 1984 har varit mycket lugnare än för bensin. Beträffande eldningsolja erinras om att fr. o. m. den 1 januari 1984 en särskild avgift på 10 kr. per m³ har uttagits på eldningsolja. I augusti höjdes priset på eldningsolja I (villaolja) med 150 kr. per m³ till 2 757 kr. per m³. Vidare erinras om de i föregående avsnitt nämnda rabattändringarna.

SPK avslutar sin redogörelse i ifrågavarande avsnitt sålunda:

Det sista kvartalet 1984 har emellertid samtliga rabatter ökat bl. a. för att kompensera prishöjningar. Oljebolagen använder rabatterna som ett konkurrensmedel i syfte att öka sina marknadsandelar på den krympande oljemarknaden i Sverige.

Regionala skillnader i pris på bensin

I SPK:s utredning (1983:12) Bensinhandeln i Sverige analyseras bl. a. skillnaderna i konsumentpriser på bensin i olika delar av landet. Analysen grundar sig på uppgifter från åren 1981 och 1982. Sammanfattningsvis har SPK dragit slutsatsen att prisspridningen på bensin varierade kraftigt över tiden och att följsamheten till de rekommenderade cirkapriserna var jämförelsevis låg. Vanligtvis underskreds cirkapriserna, och endast undantagsvis förekom det att stationerna överskred dessa priser. Bensinprisernas regionala och lokala prisvariationer var större än de skillnader som kunde konstateras mellan de genomsnittliga priserna för olika bensinmärken i landet.

För en av de studerade mättidpunkterna erhöles följande resultat.

Skillnaden mellan högsta och lägsta faktiskt uttagna medelpris för 93-oktanig bensin i de olika regionerna var i december 1982 11 öre för sedeltankning. Norra glesbygden och Göteborgsregionen hade vid detta tillfälle med 407 öre/l de högsta genomsnittliga sedeltankpriserna, medan bilister i tätorter med 25 till 250 tusen invånare endast behövde betala i medeltal 396 öre/l (inklusive zontillägg). Prisskillnaderna mellan större tätorter och norra glesbygden var ännu större vid kontokortstankning denna tidpunkt, då man i norra glesbygden i genomsnitt betalade 411 öre/l och i större tätorter 394 öre/l, eller en skillnad om 17 öre/l. För självbetjäning var skillnaderna mellan dessa regioner av samma storleksordning (11 öre/l) som vid sedeltankning.

Tidigare behandling av frågan

Vid 1946 års riksdag väcktes flera motioner vari yrkades bl.a. på "utredning om huruvida och i så fall på vad sätt en utjämning de olika landsdelarna emellan av de avståndsbetingade prisvariationerna i fråga om flytande motorbränsle [borde] åstadkommas". Efter en omfattande remissbehandling beslöt riksdagen (första kammarens andra tillfälliga utskott 1946:4, andra kammarens tredje tillfälliga utskott 1946:8) att hos Kungl. Maj:t anhänga om en utredning huruvida och på vad sätt en regional utjämning av priserna på flytande motorbränslen lämpligen kunde åstadkommas.

Oljeutredningen 1945 fick i uppdrag att utreda frågan. Utredningen anförde i sitt betänkande (SOU 1947:14) *Handeln med olja* (s. 164 f.):

Frågan om enhetliga priser på bensin, motorfotogen och motorbrännolja kan icke bedömas som en isolerad företeelse. Den ingår som ett moment i det större ekonomiska sammanhang, som tar sig uttryck i olika levnadskostnader på olika orter. Prisutjämning på en enstaka vara innebär ej nödvändigtvis, att man åstadkommer större rättvisa genom utjämningen. I själva verket kan en sådan åtgärd tvärtom skärpa ojämnheten olika orter emellan. Detta synes vara fallet med de flytande bränslena. Dessa importeras nämligen till de stora hamnarna och alltså till orter, tillhörande de högre och högsta dyrorterna. En prisutjämning på motorbränslen skulle då medföra, att man finge ett förhöjt pris på dem i de i allmänhet dyrare orterna och ett sänkt pris i de i regel billigare orterna. Om man alltså vidtar ifrågasvarande åtgärd endast i fråga om dessa bränslen åstadkommer man beträffande levnadskostnaderna i stort icke en utjämning utan en skärpning orterna emellan.

Det har – enligt vår mening med full rätt – icke blivit ifrågasatt att även åstadkomma en utjämning av priset på eldningsolja. I fråga om denna produkt tillkommer nämligen, att man måste taga hänsyn till konkurrensen mellan denna och de fasta bränslena. Det kan ej vara önskvärt, att man genom en subvention eller clearing uppehåller eldning med olja på platser, där det är mera ekonomiskt att elda med fasta bränslen.

Ser man frågan om prisutjämning i ett större sammanhang, framstår det för oss riktigare att angripa problemet med utgångspunkt från varor, som äro av större vikt för levnadskostnaderna än vad motorbränslena kunna anses vara. Man kan göra gällande, att det är ett allmänt intresse, att kostnaderna för transporter i Norrland och andra trakter med stora avstånd kunna hållas

ner. Genom de stora avstånden har befolkningen i sådana trakter en börda, som är avsevärt större än den befolkningen i de mera tätbebyggda delarna av landet har att bära. Detta är emellertid i stort sett ett norrlandsproblem, som bör behandlas i sitt särskilda sammanhang. Vi har också i vårt tidigare yttrande till vederbörande riksdagsutskott uttalat, att en utjämning av priserna kan motiveras ur sociala och näringspolitiska synpunkter. Vi anse emellertid att det ej tillkommer oss att ur dessa synpunkter bedöma, huruvida den ifrågasatta utjämningen bör komma till stånd.

Vad däremot beträffar de tekniska möjligheterna att genomföra en utjämning av priserna och lämpligheten av åtgärden ur denna synpunkt, anse vi oss böra framhålla följande. Om nuvarande organisation av oljehandeln bibehålles, torde införandet av enhetliga priser förutsätta antingen en clearing i statlig eller enskild regi eller statssubvention. Med hänsyn till den administrativa apparat, som då skulle erfordras, anse vi oss böra avstyrka, att åtgärden vidtages. Om handeln koncentreras till ett företag, exempelvis ett monopolföretag, som kan utjämna de totala fraktkostnaderna på försäljningen över hela landet anse vi oss kunna tillstyrka en utjämning.

År 1950 väcktes i andra kammaren fem nya motioner i ämnet. Andra kammarens allmänna beredningsutskott (AKABU 1950:42) hänvisade till att frågan relativt nyligen hade utretts utan att någon godtagbar lösning hade kunnat förordas och att några nya vägar inte hade kunnat anvisas sedan dess. Utskottet avstyrkte motionerna, "hur det än behjerta[de] motionernas syfte"; dessa avslogs också av riksdagen.

Med anledning av motioner år 1951 föreslog första kammarens allmänna beredningsutskott (FKABU 1951:6) en skyndsam utredning, medan andra kammarens motsvarande utskott avstyrkte (AKABU 1951:12). Frågan föll i båda kamrarna.

År 1952 avstyrktes liknande motioner med hänvisning till att priskontrollnämnden hade beslutat verkställa utredning angående ändringar i zonindelningen (FKABU 1952:3, AKABU 1952:4); motionerna avslogs.

Priskontrollnämndens utredning ansågs visa att zontilläggen på vissa orter var högre än vad som var motiverat från transportkostnadssynpunkt, varför nämnden upptog förhandlingar med oljeföretagen. Dessa förhandlingar ledde inte till några mera vittgående resultat. En ny undersökning av i vilken mån zontilläggen motsvarades av faktiska kostnader igångsattes av priskontrollnämnden år 1955. Med hänvisning till den avstyrktes motioner år 1956 (ABU 1956:12), vilka också avslogs av riksdagen. Undersökningen visade att zonprissystemet hade inneburit en utjämning av prisnivån som hade varit till förmån för konsumenterna i Norrland.

Frågan om en utjämning av drivmedelspriserna berördes i en motion år 1958, vari begärdes utredning av frågan om avståndskostnadernas inverkan på levnads- och produktionskostnaderna i Norrland. På förslag av allmänna beredningsutskottet (ABU 1958:15) gav riksdagen regeringen till känna att de olika detaljfrågorna i motionen borde beaktas vid en inom jordbruksdepartementet pågående inventering av olösta Norrlandsfrågor.

År 1960 väcktes motioner om dels enhetligt bensinpris för hela landet, dels utredning om avståndskostnadernas inverkan på levnads- och produktions-

kostnaderna i Norrland och möjligheterna till en utjämning av dessa kostnader med kostnaderna i landet i övrigt. Riksdagen begärde (ABU 1960:8) att motionärernas synpunkter skulle beaktas av den utredning om den statliga lokaliseringsverksamheten som hade tillsatts.

Nya motioner om utjämning av priserna på flytande drivmedel kom år 1961. Efter remissbehandling avstyrktes de med hänvisning till att frågan redan var under prövning av den nyssnämnda utredningen (ABU 1961:29), varefter de avlogs av riksdagen.

Samma år behandlade bevillningsutskottet två gånger (BeU 1961:9, 1961:79) – i samband med propositioner – motioner om en differentiering av bensinskatterna i syfte att åstadkomma ett enhetligt pris. Utskottet anförde att en sådan reform inte var praktiskt genomförbar och att problemet borde behandlas som en från beskattningen fristående fråga; utskottet erinrade om att frågan prövades av kommittén för näringslivets lokalisering. Motionerna avlogs av riksdagen.

I motioner år 1962 begärdes skyndsamt utredning samt förslag rörande åtgärder, förslagsvis differentiering eller restitution av bensinskatten, syftande till ett enhetligt bensinpris i hela landet. Motionerna avstyrktes av bevillningsutskottet (BeU 1962:27) med ungefär samma motivering som föregående år och avlogs av riksdagen.

Kommittén för näringslivets lokalisering föreslog i sitt betänkande (SOU 1963:49) Aktiv lokaliseringspolitik att förhandlingar skulle upptas med oljebranschen i syfte att få till stånd en utjämning av fraktkostnaderna för drivmedel, dock endast avseende zonerna 3–5. Skulle denna väg inte vara framkomlig borde möjligheterna att införa en clearing i statlig regi övervägas. I proposition 1964:185 anförde chefen för inrikesdepartementet bl. a. att frågan om dessa frakttillägg hade behandlats av riksdagen ett flertal gånger och att förslag om utjämning av bensinpriset genom skattedifferentiering därvid tillbakavisats. En allmän prisutjämning enligt kommitténs förslag skulle komma att innehålla inslag av permanent driftsubvention som inte borde förekomma. Därutöver framhölls att om det kunde påvisas företags-ekonomiska skäl för en utjämning av drivmedelspriserna initiativ härtill torde komma att tas av berörda intressenter. Bankoutskottet (BaU 1964:48) avstyrkte och riksdagen avlog motionsyrkanden som i anslutning till propositionen framfördes om en differentiering av bensinskatten i prisutjämnande syfte.

I motioner år 1965 upptogs den nyssnämnda kommitténs förslag om förhandlingar med oljebranschen i det angivna syftet. Bankoutskottet (BaU 1965:6) erinrade om vad chefen för inrikesdepartementet uttalat föregående år och avstyrkte motionerna, som också avlogs av riksdagen. På bevillningsutskottets hemställan (BeU 1965:16) avlogs samma år en motion om differentiering av bensinskatten. År 1966 avvisade bankoutskottet (BaU 1966:12) och riksdagen ett förslag att den då aviserade bensinhandelsutredningen skulle få i uppdrag att pröva frågan om en för inlandet och glesbygden fördelaktigare differentiering av drivmedelspriserna. Utskottet

framhöll dock att utredningen kunde väntas framlägga material av betydelse för en bedömning av prisutjämningsfrågan. I svar på en enkel fråga vid 1969 års höstriksdag (AK 1969:34 s. 10) meddelade chefen för finansdepartementet att inga förslag till åtgärder för att utjämna bensin- och oljekostnaderna för de inre och nordliga delarna av landet var under övervägande. I motioner år 1970 föreslogs att riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag om prissättning av flytande bränsle och drivmedel i Norrland i likhet med vad som tillämpades i övriga delar av Sverige. En prisutjämning ansågs kunna åstadkommas exempelvis genom en differentierad beskattning av flytande bränsle. Bankoutsiktet (BaU 1970:80) menade liksom tidigare att ett initiativ av berörda intressenter var den enda framkomliga vägen att uppnå en utjämning av drivmedelspriserna och avstyrkte därför förslaget om en utredning i ämnet. Riksdagen avtog motionerna. Motioner med förslag om skattedifferentiering avstogs även av 1971, 1972 och 1973 års riksdagar (SkU 1971:53, 1972:47, 1973:29).

I en motion år 1973 föreslogs att riksdagen skulle begära hos Kungl. Maj:t att initiativ skulle tas för att åstadkomma en utjämning av priserna på bensin, motorbrännolja och eldningsolja mellan olika regioner i landet. Näringsutskottet (NU 1973:6) uttalade att de i motionen åsyftade prisdifferenserna helt betingades av skillnaderna i fraktkostnader olika regioner emellan och sålunda utgjorde en del av ett större problem som hade blivit särskilt beaktat i de senaste årens regionalpolitiska reformverksamhet. Utskottet erinrade om att en regional trafikplanering höll på att genomföras och att sakkunniga – trafikpolitiska utredningen (K 1972:07) – hösten 1972 tillkallats för utredning av olika trafikpolitiska frågor. Även om denna verksamhet inte direkt tog sikte på de förhållanden som behandlades i motionen borde dessa enligt utskottets mening inte förbigås i sammanhanget. Utskottet förutsatte att Kungl. Maj:t skulle tillse att frågan om en regional utjämning av priserna på bensin och olja på lämpligt sätt aktualiserades i det fortsatta arbetet med regionalpolitisk planering inom transportsektorn. I enlighet med utskottets hemställan gav riksdagen som sin mening Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört (rskr. 1973:38). Riksdagen avtog därmed en reservation av centerpartiets och folkpartiets representanter i utskottet, vilka ansåg att motionen borde bifallas.

När frågan togs upp i en motion år 1974 hänvisade näringsutskottet (NU 1974:30) till vad som hade uttalats föregående år. Utskottet sade sig ha erfarit att handelsdepartementet ägnade uppmärksamhet åt frågan. Motionen avstyrktes och avstogs.

År 1975 togs ämnet upp i två motioner. Näringsutskottet (NU 1975:10) underströk att det rörde sig om en viktig fråga. Med hänvisning till pågående utredning inom SPK konstaterade utskottet att frågan var föremål för uppmärksamhet helt enligt motionärernas intentioner. Utskottet avstyrkte och riksdagen avtog motionsyrkandena om framställning till regeringen beträffande åtgärder för en prisutjämning.

Också år 1976 togs ämnet upp i två motioner. SPK hade sommaren 1975 skisserat en metod för avveckling av regionala och lokala prisskillnader på oljeprodukter i konsumentledet. I februari 1976 meddelade statsrådet Kjell-Olof Feldt som svar på en fråga i riksdagen att det av SPK föreslagna systemet hade bedömts vara opraktiskt och att frågan om en prisutjämning bereddes vidare inom handelsdepartementet. Näringsutskottet (NU 1975/76:44 s. 19) anknöt i april 1976 till detta uttalande och fann det nödvändigt med fortsatta överväganden om vilka åtgärder som skulle kunna vidtas. Utskottet utgick från att tillbörlig uppmärksamhet ägnades frågan inom regeringskansliet och fann inte skäl för något uttalande av riksdagen i ämnet. I en reservation uttalade emellertid centerpartiets, folkpartiets och vänsterpartiet kommunisternas företrädare i utskottet att riksdagen borde hos regeringen begära skyndsamt initiativ i syfte att åstadkomma en utjämning av regionala skillnader i pris på oljeprodukter. Riksdagen beslöt enligt utskottets hemställan.

År 1978 kunde näringsutskottet (NU 1977/78:37) med anledning av ett nytt motionsyrkande meddela att en särskild utredning (H 1977:03) arbetade med frågan om utjämning av regionala och lokala skillnader i priser på eldningsolja och bensin. Även denna gång avstyrktes och avslogs motionen i ämnet. Med återopande av samma utredning avstyrkte skatteutskottet (SkU 1977/78:39) en motion samma år vari föreslogs en utredning om en regionalt differentierad fordonsskatt och/eller en regional utjämning av bensinpriserna. Också denna motion avslogs av riksdagen.

I en motion år 1979 återopades förhållandena på Gotland i motiveringen för ett yrkande om att riksdagen skulle uttala sig för att de regionala prisskillnaderna på oljeprodukter i konsumentledet skulle upphävas. Näringsutskottet (NU 1978/79:23) erinrade åter om den pågående utredningen. Motionen avstyrktes av utskottet och avslogs av riksdagen.

På grundval av den nämnda utredningens betänkande lade regeringen Fäldin I – med handelsminister Staffan Burenstam Linder som föredragande – år 1980 fram en proposition (prop. 1979/80:109) som innehöll förslag till lag om bemyndigande för regeringen att föreskriva sänkning av ortstillägg för vissa oljeprodukter. De högsta ortstilläggen skulle sänkas genom att regeringen angav vilket tillägg som högst fick uttas. Bemyndigandet gällde för 50 i lagen uppräknade kommuner i Norrlands inland och i västra Svealand. Maximeringen kunde medföra att oljebolagen inte fick sina transportkostnader fullt täckta. För detta skulle compensation kunna ges i form av transportbidrag. Det skulle ankomma på regeringen eller en därtill förordnad myndighet att pröva i vilken utsträckning det var befogat att medge transportbidrag. Den sammanlagda årliga kostnaden för transportbidrag beräknades utifrån rådande förhållanden till 20 milj. kr.

I en motion (vpk) – vilken följdes upp med yrkande och votering i kammaren – kritiserades den ambitionsgrad och metod för prisutjämningen som regeringen hade förordnat. Motionärerna ville att propositionen skulle

avslås i vad gällde ortstilläggen och att riksdagen skulle anmoda regeringen att i stället för den föreslagna lösningen genomföra en total utjämning av oljepriserna genom fastställande – med stöd av allmänna prisregleringslagen (1956:236) – av ett högstpris som inte inrymde några ortstillägg. Näringsutskottet (NU 1979/80:42) tillstyrkte regeringens förslag, som också antogs av riksdagen och trädde i kraft den 1 januari 1981. Socialdemokraterna i utskottet gav dock i ett särskilt yttrande uttryck åt en viss kritik av förslaget. De anförde bl. a. att den reform som regeringen hade föreslagit var mycket begränsad. Det var bara en liten del av de totala ortstilläggen som skulle kunna tas bort. De konsumenter som bodde på avstånd från oljehamnarna skulle fortfarande komma att på ett påtagligt sätt belastas med särskilda transportkostnader.

I anslutning till förslaget i budgetpropositionen år 1981 om anslag till det nya bidraget till vissa oljetransporter i glesbygd behandlade näringsutskottet (NU 1980/81:50) en motion vari hemställdes att riksdagen skulle begära att regeringen snarast skulle lämna förslag om hur ett system med "0-zon" för olje- och bensinpriserna skulle införas. Utskottet påminde om att frågan hade utretts upprepade gånger. Resultatet hade blivit den ordning som det aktuella anslaget var avsett för. I mån av resurser skulle detta bidragssystem kunna utnyttjas för en längre gående utjämning av olje- och bensinpriserna, framhöll utskottet och avstyrkte motionen med uttalandet att utskottet inte fann det realistiskt att föreslå en ny utredning i ämnet. Riksdagen följde utskottet och avlog motionen.

I budgetpropositionen år 1982 föreslog regeringen Fäldin III – med handelsminister Björn Molin som föredragande – att lagen med bemyndigande om sänkning av ortstillägg för vissa oljeprodukter, m. m. skulle upphävas och anslaget för bidrag till vissa oljetransporter i glesbygd slopas. Åtgärden framställdes som ett led i regeringens besparingsansträngningar. Ortstilläggen hade till följd av den snabba oljeprisstegringen kommit att utgöra en allt mindre andel av oljepriset, sades det i propositionen. Regeringens förslag föranledde tre motioner om att bidragssystemet skulle bibehållas. En av motionerna var väckt av de båda regeringspartiernas främsta företrädare i näringsutskottet (c, fp). Näringsutskottets majoritet (s, c, fp) gick på motionärernas linje, medan en minoritet (m) stödde regeringen (NU 1981/82:29 p. 13). Riksdagen följde utskottet. Vänsterpartiet kommunisterna framförde i detta sammanhang ett yrkande om att ortstilläggen helt skulle avskaffas.

I budgetpropositionen år 1983 föreslog den nya socialdemokratiska regeringen – med industriminister Thage G. Peterson som föredragande – att bidragssystemet skulle avskaffas. Ortstilläggen hade fått alltmer marginell betydelse, anförde föredraganden. Den regionalpolitiska och fördelningspolitiska aspekten hade därmed blivit av allt mindre vikt. Länsstyrelserna borde bl. a. genom glesbygdstödet bättre kunna främja en eftersträvad utveckling i länet. Vid beräkningen av anslaget Regionalpolitiskt stöd: Regionala

utvecklingsinsatser hade industriministern, uppgav han, tagit hänsyn till förslaget om avskaffande av bidragssystemet genom att kompensera för bortfallet av bidraget. Centerpartiet yrkade i en partimotion på anslag till fortsatt bidragsgivning. Avslag på regeringens förslag yrkades dessutom i två andra motioner (c; vpk). Ärendet behandlades av arbetsmarknadsutskottet (AU 1982/83:25). Där reserverade sig centerpartiets och vänsterpartiet kommunisternas företrädare för bevarande av bidragssystemet, den sistnämnde dessutom för ett uttalande av riksdagen att medan borde eftersträva en total prisutjämning. Riksdagen följde utskottet och biföll regeringens förslag.

Skatteutskottet behandlade i slutet av år 1984 två motionsyrkanden om regionala prisskillnader på olja och bensin (SkU 1984/85:14). Motionerna hade väckts med anledning av proposition 1984/85:45 om vissa ekonomisk-politiska åtgärder m. m., vari bl. a. föreslogs den av riksdagen sedermera beslutade höjningen av skatten på bensin med 50 öre per liter den 1 december 1984. I den ena motionen (s) begärdes en kartläggning av de senaste årens stora prisvariationer på bensin och förslag till åtgärder som kunde leda till en regionalt rättvisare prissättning på bensin. Den andra motionen (vpk) innehöll krav på en utjämning av de regionala prisskillnaderna på olja och bensin.

Skatteutskottet anförde följande (s. 27):

Utskottet har vid sin återkommande prövning av frågan om en differentierad drivmedelsbeskattning uttalat att regionala skattelättnader från rent tekniska utgångspunkter endast bör komma i fråga i rena undantagsfall. Flertalet kommuner i Norrlands inland åtnjuter redan i dag, förutom lägre fordonsskatt, också lägre elskatt.

Regionalpolitiska utredningen har i ett i augusti i år avlämnat betänkande (SOU 1984:74) Regional utveckling och mellanregional utjämning lagt fram förslag till olika utjämningsåtgärder avseende Norrlands inland, Norrlands kustland och Bergslagen. Förslaget omfattar bl. a. ett persontransportstöd. Vidare har glesbygdsdelegationen – likaledes i augusti i år – lämnat en rapport (Ds I 1984:20) med överväganden och förslag till förbättring av glesbygdspolitiken. De båda utredningsförslagen är för närvarande föremål för remissbehandling.

Med det anförda och i avvaktan på det slutliga resultatet av de båda utredningarnas arbete avstyrkte skatteutskottet motionerna i ifrågavarande delar. Riksdagen följde utskottet och avslog motionsyrkandena. Vid samma tillfälle beslöt riksdagen om viss compensation för bensinskatthöjningen genom lägre fordonsskatt för bilägare i vissa kommuner, huvudsakligen i Norrlandslänen.

I proposition 1984/85:115 om regional utveckling och utjämning som har förelagts riksdagen våren 1985 föreslår regeringen på grundval av bl. a. de i skatteutskottets betänkande nämnda utredningarna att ett persontransportstöd skall införas. Syftet därmed är att företag i norra Sverige lättare skall få kontakt med marknaden i andra delar av landet.

Utskottet

De fem motioner som behandlas här går alla ut på att nuvarande principer för prissättning på olja och bensin medför orättvisor för vissa konsumentkategorier och för den skull bör omprövas.

De grundläggande prisförhållandena är i korthet följande. Oljeföretagen utgår vid prissättningen på petroleumprodukter från vissa grundpriser. I syfte att kompensera företagen för fraktkostnader vid leveranser från importhamn till förbrukningsort tillkommer zon- eller ortstillägg. För bensin tillämpas en regional prissättning som bygger på zonindelning av landet. I 0-zon – importhamnarna och deras närmaste omland – betalar förbrukare gällande grundpriser för bensin. I 1-zon (Syd- och Mellansverige samt Norrlands kustland) och i 2-zon (nordvästra Svealand, inre delarna av Norrland samt Gotland) betalas därutöver ett zontillägg om 1 resp. 2 öre per liter bensin. För eldningsolja är prissättningen mera regionalt differentierad. Ortstilläggen avspeglar i högre grad än zontilläggen lokala skillnader i kostnader för transporter. De har beräknats för 4 592 orter och varierar mellan 35 kr. och 190 kr. per kubikmeter olja.

Vid en jämförelse mellan olika företags priser på petroleumprodukter bör hänsyn också tas till återbäring, bonus och andra former av rabatter (se s. 6). Oljebolagen lämnar i viss utsträckning rabatter på bensin till anställda i olika företag och till medlemmar i motororganisationer. Härtill kommer rabatter i form av lokala nedsättningar av drivmedelspriserna vid stationerna. Under år 1984 och i början av år 1985 har flera s.k. priskrig förekommit på bensinmarknaden, ofta lokalt inriktade. En slutsats som kunde dras av den undersökning av bensinhandeln som statens pris- och kartellnämnd (SPK) gjorde år 1983 (se s. 7 f.) var att regionala och lokala variationer i priserna på bensin var större än de skillnader som förelåg mellan de genomsnittliga priserna för olika bensinmärken i landet.

De genomsnittliga rabatterna på villaolja varierade kraftigt under år 1984. I april var de 36 kr. per kubikmeter och i november 301 kr. per kubikmeter. I mars 1985 var de genomsnittliga rabatterna 150 kr. per kubikmeter olja.

Som framgår av den tidigare redogörelsen (s. 9 f.) har frågan om utjämning av regionala prisskillnader på petroleumprodukter aktualiserats i riksdagen vid upprepade tillfällen under lång tid. En för hela landet enhetlig prisnivå för olika oljeprodukter är sålunda ett gammalt politiskt önskemål. Redogörelsen går tillbaka till mitten av 1940-talet. Frågan har utretts i flera olika sammanhang.

Med giltighet från början av år 1981 infördes lagen (1980:564) med bemyndigande om sänkning av ortstillägg för vissa oljeprodukter, m. m. Med stöd av denna lag, som upphörde att gälla vid utgången av juni 1983, kunde regeringen meddela föreskrifter om det högsta ortstillägg som fick tas ut vid försäljning av olja till förbrukare i inre Norrland och västra Svealand. Syftet var att minska skillnaderna i pris på olja. Säljarna fick kompensation enligt

vissa regler i form av transportbidrag. Den årliga kostnaden för dessa, som finansierades genom ett särskilt anslag på statsbudgeten, var ca 20 milj. kr. Vid bidragssystemets borttagande togs hänsyn till bortfallet av bidrag vid beräkning av anslaget till regionala utvecklingsinsatser.

De inledningsvis nämnda motionerna syftar alla till åtgärder för att undanröja sådana regionala differenser som nu kännetecknar bensin- och oljepriserna och sålunda åstadkomma en mera enhetlig prissättning i landets olika delar.

Ett vanligt förekommande krav hos människor i Norrlands inland är, anför det i motion 1983/84:1875 (s), att priset per enhet olja eller bensin skulle vara lika för konsumenten var helst i landet inköpet görs. Samme motionär hävdar i motion 1984/85:1419 (s) att kampanjer och priskrig på bensinmarknaden som regel förläggs till konsumenttäta områden där volymen är av stor betydelse för det enskilda företaget. Regeringen föreslås ta upp samtal med företagen i branschen om en enhetligare prissättning. Om inte sådana samtal leder till önskad effekt borde en översyn av hela olje- och bensinhandeln göras.

I motion 1984/85:390 (c) sägs bl. a. att vissa rabattsystem som tillämpas inom bensinhandeln är orättvisa. De gynnar sällan låginkomsttagare i småorter eller på landsbygden. Liknande synpunkter framförs i motion 1984/85:2061 (c). Oljebolagens rabattsystem och rådande priskrig leder, heter det, till orättvisor eftersom de i regel kommer de grupper till del som redan tidigare kan handla till ett lägre pris.

I motion 1984/85:2967 (s) anfördes att beroendet av bil som fortskaffningsmedel är störst i glesbygden. Motionärerna förordar en differentiering av bensinskatten och menar att en sådan skulle kunna få en positiv regionalpolitisk inverkan, speciellt för turistnäringen.

Skatteutskottet har yttrat sig över den sistnämnda motionen. I yttrandet (SkU 1984/85:6 y) erinras om att skatteutskottet tidigare vid sin återkommande prövning av frågan om en differentierad drivmedelsbeskattning har uttalat att regionala skattelättnader från rent tekniska utgångspunkter endast bör komma i fråga i rena undantagsfall. Skatteutskottet vidhåller denna ståndpunkt och understryker att flertalet kommuner i Norrlands inland redan i dag åtnjuter såväl lägre fordonsskatt för personbilar som lägre energiskatt för elkraft. Detta har, jämfört med en differentiering av skatten på drivmedel och bränsle, ansetts utgöra ett administrativt enklare system att kompensera dem som på grund av sin bostadsort har särskilda kostnader för resor, uppvärmning etc. Slutligen anför skatteutskottet att motionärernas utredningskrav redan får anses tillgodosett genom att vägtrafikskatteutredningen har behandlat frågan i sitt delbetänkande (Ds B 1980:13) Slopad fordonsskatt och höjd bensinskatt (s. 195–208). Utredningen avstyrkte en differentierad bensinskatt, främst med hänsyn till de kontrollproblem, konkurrensrubbingar och administrativa kostnader som ett sådant system skulle föra med sig. Skatteutskottet föreslår att näringsutskottet skall

avstyrka motionen.

Näringsutskottet vill framhålla att syftet med det nu tillämpade systemet med särskilda Orts- och zontillägg för olja och bensin är att kompensera oljeföretagen för ökade kostnader för transporter till längre bort liggande orter. Därmed skall dessa orter tillförsäkras erforderliga leveranser av olja och bensin. Systemet medför helt naturligt vissa prisskillnader för konsumenterna i olika delar av landet. För förbrukare av eldningsolja kan de regionala prisskillnaderna motsvara relativt betydande belopp räknat på årsbasis. För bensin gäller att nuvarande zontillägg i takt med ökade priser utgör en allt mindre andel av totalpriset (mindre än en halv procent i zon 2). Så medför zontillägget exempelvis att en bilist i zon 2 som kör 1 500 mil per år – vilket för landet i dess helhet kan beräknas vara privatbilisternas genomsnittliga körsträcka – får en merkostnad på 30 kr. per år jämfört med en bilist i 0-zon. Även om den årliga körsträckan tiodubblas, vilket torde vara sällsynt – genomsnittet för Norrlands inland beräknas ligga ett par hundra mil över riksgenomsnittet – blir merkostnaden ett belopp som i förhållande till totalkostnaderna för bilåkningen är så begränsat att det får betraktas som marginellt.

De varierande konkurrensförhållandena i olika delar av landet medför otvivelaktigt att konsumenter i bl. a. glesbygdsområden inte i samma utsträckning som övriga konsumenter kan tillgodoräkna sig fördelar av tillfälliga prisnedsättningar och lokala s. k. priskrig. Därmed uppstår tidvis prisskillnader som kan vara avsevärda. En rabattform som särskilt berörs i motionerna är de s. k. kategorirabatterna till anställda inom företag och till föreningsmedlemmar. Enligt vad utskottet har erfart föreligger inte någon systematisk utvärdering av vilken samlad effekt sådana rabatter får eller i vad mån rabatterna motiveras av motprestationer av dem som kommer i åtnjutande av rabatterna. Fråga är också om denna rabattform innebär regionala prisskillnader. Utskottet har förståelse för att det – såsom anförs i här behandlade motioner – kan uppfattas som orättvist att de konsumenter som på grund av strängare klimat och längre reseavstånd förbrukar mer eldningsolja och bensin än andra får betala ett högre pris.

För utjämning av priserna på eldningsolja finns, som framgår av den inledande redogörelsen (s. 12 f.), ett system utarbetat vilket är baserat på ett omfattande utredningsarbete och under ett par år har prövats i praktiken. Detta system, med maximering av ortstilläggen och transportbidrag i vissa kommuner, skulle med kort varsel kunna återinföras om så bedöms vara lämpligt. En förutsättning är då att riksdagen ställer erforderliga medel för transportbidragen till förfogande. Om tillgången på medel tillåter det kan prisutjämnningen också lätt göras mera omfattande än när systemet tillämpades i början av 1980-talet. Något förslag om att detta prisutjämnningssystem skall införas på nytt har emellertid inte framlagts.

Det kan inte uteslutas att kategorirabatter i vissa fall skulle kunna bedömas medföra skadlig verkan enligt konkurrenslagen (1982:729). I så fall kan ingripanden ske med stöd av denna lag. I övrigt saknas, såvitt utskottet kan finna, lagliga möjligheter för staten att föreskriva sådana ändringar i prissättningen av bensin och olja som åsyftas i motionerna 1983/84:1875 (s), 1984/85:390 (c), 1984/85:1419 (s) och 1984/85:2061 (c).

Utskottet finner det emellertid angeläget att de förhållanden som här har berörts blir ytterligare klarlagda genom en undersökning av prissättningen på bensin- och oljemarknaden. De regionala prisskillnaderna, bl. a. till följd av priskrigen inom bensinbranschen, samt förekomsten och verkningarna av olika rabatter, bl. a. kategorirabatter, bör därvid studeras. En central fråga är hur pris- och rabattförhållandena påverkar konsumenternas totala kostnader för petroleumprodukter i olika delar av landet.

Det synes närmast vara en uppgift för SPK att genomföra en sådan undersökning som här har nämnts. SPK ägnar sedan länge betydande uppmärksamhet åt bensin- och oljebranschen och publicerar fortlöpande redogörelser för pris- och strukturförhållanden m. m. inom denna. Det bör emellertid få ankomma på regeringen att bestämma om hur undersökningen bör genomföras. Det blir också i första hand regeringens sak att bedöma vilka åtgärder från statens sida som undersökningens resultat skulle kunna ge anledning till. Utskottet finner det naturligt att även beskattningen av fordon och drivmedel uppmärksammas vid denna bedömning.

Utskottet föreslår att riksdagen i ett uttalande till regeringen ansluter sig till vad utskottet här har anfört. Yrkandena i de fem motionerna blir då delvis tillgodosedda.

Utskottet hemställer

att riksdagen med anledning av motionerna 1983/84:1875, 1984/85:390, 1984/85:1419, 1984/85:2061 och 1984/85:2967 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

Stockholm den 25 april 1985

På näringsutskottets vägnar

NILS ERIK WÅÅG

Närvarande: Nils Erik Wååg (s), Gunnar Nilsson i Stockholm (s), Lilly Hansson (s), Sten Svensson (m), Karl-Erik Häll (s), Per Westerberg (m), Jörn Svensson (vpk), Birgitta Johansson (s), Per-Richard Molén (m), Ivar Franzén (c), Bo Finnkvist (s), Lars Ahlström (m), Per-Ola Eriksson (c), Lars Andersson (s) och Hugo Bergdahl (fp).

Särskilt yttrande

Ivar Franzén (c) och Per-Ola Eriksson (c) anför:

Prisskillnaderna på olja och bensin i olika delar av landet måste utjämnas. Vi ansluter oss således till utskottets förslag om en förnyad prövning av detta problem. Genom beslut av riksdagen har skillnaderna i pris på olja ökat de senaste åren. De nuvarande stora prisskillnaderna beror i stor utsträckning på att det särskilda transportbidraget för oljedistribution till inlandet har slopats på förslag av den socialdemokratiska regeringen. Riksdagen fattade beslut därom år 1983. Centerpartiet motsatte sig emellertid detta förslag och krävde fortsatt statligt stöd till oljedistribution i inlandet. Om centerpartiet då hade fått gehör för sitt krav hade prisskillnaderna troligen inte blivit så stora som de är i dag.

Skatteutskottets yttrande**1984/85:6 y****om regionalt differentierad bensinskatt***Till näringsutskottet*

Näringsutskottet har berett skatteutskottet tillfälle att yttra sig över motion 1984/85:2967 av Bo Finnkvist (s) och Karl-Erik Häll (s). Motionen har väckts med anledning av proposition 1984/85:115 om regional utveckling och utjämning. Utskottet får med anledning härav anföra följande.

I motionen begärs en utredning om regionalt differentierad bensinskatt. Motionärerna motiverar sitt yrkande med att en differentierad bensinskatt skulle upplevas som mera rättvis än den nuvarande fordonsskattenedsättningen för personbilar inom stödområdena A och B.

Utskottet har tidigare vid sin återkommande prövning av frågan om en differentierad drivmedelsbeskattning uttalat att regionala skattelättnader från rent tekniska utgångpunkter endast bör komma i fråga i rena undantagsfall. Utskottet vidhåller denna ståndpunkt och vill samtidigt stryka under att flertalet kommuner i Norrlands inland redan i dag åtnjuter såväl lägre fordonsskatt för personbilar som lägre energiskatt för el, vilket ansetts utgöra ett administrativt enklare system att kompensera dem som på grund av sin bostadsort har särskilda kostnader för resor, uppvärmning etc. än en differentierad skatt på drivmedel och bränsle. Slutligen bör påpekas att motionärernas utredningskrav enligt utskottet redan får anses tillgodosett genom att vägtrafikskatteutredningen behandlat frågan i sitt andra delbetänkande Slopas fordonsskatt och höjd bensinskatt (Ds B 1980:13) s. 195–208. Utredningen avstyrkte en differentierad bensinskatt, främst med hänsyn till de kontrollproblem, konkurrensrubbingar och administrativa kostnader ett sådant system skulle föra med sig.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att näringsutskottet bör avstyrka motionen.

Stockholm den 11 april 1985

På skatteutskottets vägnar

RUNE CARLSTEIN

Närvarande: Rune Carlstein (s), Knut Wachtmeister (m), Stig Josefson (c), Hagar Normark (s), Bo Lundgren (m), Ingemar Hallenius (c), Bo Forslund (s), Egon Jacobsson (s), Karl Björzén (m), Kjell Johansson (fp), Anita Johansson (s), Lars Hedfors (s), Ewy Möller (m), Bruno Poromaa (s) och Erkki Tammenoksa (s).