

Innst. S. nr. 102

(2001-2002)

Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Odd Roger Enoksen om tiltak for like drivstoffpriser i hele landet

Dokument nr. 8:35 (2001-2002)

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Undertegnede fremmer med dette forslag om tiltak som tar sikte på å oppnå mer like priser på bensin og autodiesel i hele landet. Etter undertegnedes vurdering kan dette best oppnås ved hjelp av følgende to tiltak:

1. Det opprettes et selvfinansierende fraktutjevningssfond.
2. Oljeselskapene leverer drivstoff til reelt samme pris til alle sine drivstoffforhandlere i landet.

De fleste politiske partier har programfestet som et viktig mål å opprettholde hovedtrekkene i vårt bosettingsmønster. Skal dette lykkes er det en forutsetning at levekårene ikke blir for forskjellige i ulike deler av landet. Et viktig virkemiddel for å kunne opprettholde et desentralisert samfunn er å redusere de såkalte avstandskostnadene. I denne forbindelse er drivstoffprisene av stor betydning.

Prisene på bensin og autodiesel er i dag betydelig høyere i distriktene enn i mer sentrale områder av landet. Dette er uheldig så vel fra en fordelingspolitisk - som fra en miljøpolitisk synsvinkel. Prisforskjeller på 50 øre og gjerne betydelig mer pr. liter er ikke uvanlig. Både for den enkelte husholdning, og ikke minst for næringslivet i distriktene, er dette uakseptabelt.

De store prisforskjellene på drivstoff skyldes i hovedsak tre forhold, nemlig:

- Fraktutgiftene, som i stadig økende grad belastes den enkelte bruker.
- Priskonkurransen mellom oljeselskapene og mellom de enkelte forhandlere, særlig i bymessige områder.
- Forhandlernes avanseberegning.

Stortingsflertallets beslutning om å fjerne fraktutjevningsordningen bidrar til at bensinprisene vil øke med

opp mot 50 øre literen i enkelte distrikter, samtidig som oljeselskaper nå varsler at bensinstasjoner vil bli nedlagt. At fraktutjevningsordningen nå faller bort bidrar altså til å forsterke en allerede betydelig prisforskjell.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

"Stortinget ser det som ønskelig at drivstoffprisene kan bli mest mulig like i hele landet."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at det etableres et selvfinansierende fraktutjevningssfond som medfører full utjevning av fraktutgiftene for bensin og autodiesel."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at oljeselskapene for ettertiden leverer drivstoff til reelt samme pris til alle sine forhandlere."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Ranveig Frøiland, Svein Roald Hansen, Tore Nordtun, Torstein Rudihaugen og Hill-Marta Solberg, fra Høyre, Svein Flåtten, Torbjørn Hansen, Heidi Larssen og Jan Tore Sanner, fra Fremskrittspartiet, Gjermund Hagesæter, lederen Siv Jensen og Per Erik Monsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Øystein Djupedal, Audun Bjørlo Lysbakken og Heidi Grande Røys, fra Kristelig Folkeparti, Ingebrigt S. Sørfonn og Bjørg Tørresdal, fra Senterpartiet, Karin Galaaen, fra Venstre, May Britt Vihovde, og fra Kystpartiet, Karl-Anton Swensen, viser til at dokumentet er forelagt finansministeren til uttalelse

17. januar 2002. Hans svarbrev 13. februar 2002 er vedlagt innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kystpartiet, viser til sine respektive merknader nedenfor og foreslår at dokumentet vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ser det som lite ønskelig at drivstoffprisene varierer for mye mellom ulike deler av landet, noe som eksempelvis slår negativt ut for næringslivet og husholdningene i distriktene.

Disse medlemmer vil også peke på at prisen på drivstoff generelt må gjenspeile miljøpolitiske målsetninger.

Disse medlemmer viser til at tidligere ordninger med fraktutjevningstilskudd ikke har gitt de ønskede resultater på prisdannelsen mellom ulike deler av landet. Dette er blant annet omtalt i Konkurransetilsynets rapport "Prisspredning bensin og diesel" av 28. november 2001. Disse medlemmer mener at forslaget om et selvfinansierende fraktutjevningstilskudd vil ha de samme virkningene på prisdannelsen som den fraktutjevningsordning som ble avvirket fra 1. januar 2002. Heller ikke denne ordningen vil således garantere like drivstoffpriser til forbrukerne.

Disse medlemmer mener at forslaget om selvfinansierende fraktutjevningstilskudd kan ha den samme virkning som å sette opp særavgiftene på drivstoff. Dette fordi en slik ordning vil overføre kostnadene ved å administrere innkrevingen og fordelingen av fraktutjevningstilskuddet over på bilistene. Disse medlemmer mener denne merkostnaden ikke gjenspeiler de fordeler ordningen kan ha. I tillegg vil en slik ordning hemme konkurransen, hvilket er den viktigste faktoren for å få lavere drivstoffpriser ifølge Konkurransetilsynets rapport "Prisspredning bensin og diesel".

Disse medlemmer viser til at de områder som har hatt noen av de laveste drivstoffprisene er de områdene der lavpriskjeder har etablert seg, og hvor det derfor er god konkurranse. En bedre tilretteleggelse av forholdene slik at slike kjeder kan etablere seg flere steder i landet kan også være en aktuell måte å få redusert drivstoffprisene på i større deler av landet.

Disse medlemmer viser til at finansministeren i brev til finanskomiteen 13. februar 2002 ønsker å gå i dialog med oljeselskapene for å finne løsninger på ulike drivstoffpriser til ulike forhandlere. Disse medlemmer ser positivt på et slikt tiltak og tror en slik tilnærming vil gi nye innspill på hvordan man kan få likere drivstoffpriser mellom ulike deler av landet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at det er ønskelig å jevne ut prisforskjellene på bensin og diesel i ulike landsdeler og mellom distriktene og byene. Arbeiderpartiet går derfor inn for en ordning med utjamning av prisen på frakt av drivstoff. Disse medlemmer beklager derfor at regje-

ringen Bondevik II foreslo å kutte ut ordningen med pristilskudd i sitt forslag til statsbudsjettet for 2002, og fikk flertall for dette.

Disse medlemmer støtter likevel ikke forslaget om et selvfinansierende fraktutjevningstilskudd. Disse medlemmer viser til Innst. O. nr. 95 (1998-1999) der Arbeiderpartiets medlemmer i finanskomiteen gikk imot en slik ordning fordi merkostnadene for drivstoffbrukerne er for høy for å forsvare en slik ordning. Arbeiderpartiets medlemmer i finanskomiteen gikk den gang inn for en ordning med frakttilskudd finansiert over statsbudsjettet, og det mener disse medlemmer også er den beste løsningen.

Disse medlemmer viser til brev fra Finansdepartementet 13. februar 2002 og synes at det er positivt at Regjeringen vil snakke med oljeselskapene om at de tar ulik pris på drivstoff fra forhandlerne.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kystpartiet viser til at det i dag finnes en betydelig forskjell i drivstoffprisene i ulike deler av landet. Stortingsflertallet fjernet frakttilskuddsordningen for bensin og auto-diesel med virkning fra 1. januar 2002. Flertallet argumenterte for dette ved å peke på at prisforskjellene på drivstoff i Norge blant annet skyldes varierende grad av konkurranse mellom forhandlere i de ulike delene av landet.

Disse medlemmer peker på at det utfra miljøpolitiske målsettinger ikke er ønskelig å generelt stimulere til prisfall i dette markedet. Det er nødvendig med en relativt høy pris på drivstoff for å begrense miljøskadelige utslipp av klimagasser. Derimot er det ønskelig med andre former for regulering for å sikre at prisen på drivstoff blir mest mulig lik i hele landet. Disse medlemmer viser til at det er bred enighet i Norge om at det er ønskelig å opprettholde et spredt bosettingsmønster i landet vårt, og et levende næringsliv i distriktene. Da må også politiske myndigheter legge til rette for dette ved hjelp av tiltak som utjevner noen av merkostnadene som faller på dem som er bosatt og driver næring i disse delene av landet. Ved hjelp av slike tiltak kan myndighetene sørge for at tilgangen til ressurser og infrastruktur blir god også utenfor sentrale strøk. Et selvfinansierende fraktutjevningstilskudd vil virke kostnadsutjevne ved at alle forbrukere ilegges samme bidrag til dekning av fraktutgifter, uavhengig av hvor i landet drivstoffet kjøpes. Med en ordning som dekker de totale fraktkostnadene utenfor 0-sonen ved frakt av drivstoff fra depotene til forhandler, vil fraktkostnader ikke være en faktor som kan forklare prisforskjeller.

Disse medlemmer er av den oppfatning at et selvfinansierende fraktutjevningstilskudd vil være et tiltak som ivaretar både distrikts- og miljøpolitiske hensyn. Et slikt fond vil redusere drivstoffprisene i strøk med høye frakttillegg, men uten samtidig å redusere prisene i pressområder hvor det er viktig å begrense bilbruken.

Disse medlemmer mener dette både er god distriktpolitikk og god miljøpolitikk.

Disse medlemmer understreker at bortfallet av fraktutjevningsordningen ser ut til å kunne føre til nedleggelse av bensinstasjoner og -pumper på steder som har vært spesielt tilgodesett under den gamle ordningen. Slik blir priskonkurransen som flertallet i høstens budsjettbehandling var så opptatt av svakere i utkantstrøk, noe som kan føre til enda sterkere forskjellsutvikling i prisnivå. En innføring av et selvfinansierende fraktutjevningsskatt kan stoppe denne utviklingen.

Disse medlemmer viser til at finansministeren i sitt brev av 13. februar 2002 argumenterer for at et eventuelt fraktutjevningsskatt bør finansieres over statsbudsjettet. Disse medlemmer vil imidlertid peke på behovet for forutsigbarhet og langsiktighet i distrikts- og næringspolitikken. Et selvfinansierende skatt vil være en tryggere og mer stabil ordning enn et tilskudd over statsbudsjettet.

Disse medlemmer fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om et selvfinansierende fraktutjevningsskatt som medfører full utjevning av fraktutgiftene for bensin og autodiesel."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til brev fra Finansdepartementet v/ finansminister Per-Kristian Foss av 13. februar 2002, hvor det vises til at en fraktutjevningsskatt ifølge en rapport fra Konkurransetilsynet ikke er et egnet virkemiddel for å få til like drivstoffpriser over hele landet, idet prisforskjellene fylkene imellom er relativt beskjedne, mens prisforskjellene innad i fylkene ofte kan være større. Konkurransen fra automatstasjoner og etterspørernes prisbevissthet og mobilitet synes å være viktigere for stasjonenes prissetting.

Disse medlemmer viser også til at et liknende forslag tidligere har blitt nedstemt i Stortinget, og at finanskomiteens flertall den gang la til grunn at en slik ordning ville gi en merkostnad for enkelte drivstoffbrukere, og at denne merkostnaden ikke kunne forsvares i forhold til virkningen av forslaget. Disse medlemmer slutter seg til en slik vurdering.

Disse medlemmer vil videre hevde at problemet for norske forbrukere ikke er de relativt beskjedne forskjellene i drivstoffpriser i ulike deler av landet, men at vi i et land med så store avstander, og som samtidig er en av verdens største oljeeksportører, har drivstoffavgifter helt i verdenstoppen.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn gå imot forslagene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Kystpartiet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ser det som ønskelig at drivstoffprisene kan bli mest mulig like i hele landet."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at det etableres et selvfinansierende fraktutjevningsskatt som medfører full utjevning av fraktutgiftene for bensin og autodiesel."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at oljeselskapene for ettertiden leverer drivstoff til reelt samme pris til alle sine forhandlere."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kystpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om et selvfinansierende fraktutjevningsskatt som medfører full utjevning av fraktutgiftene for bensin og autodiesel.

Forslag fra Senterpartiet og Kystpartiet:

Forslag 2

Stortinget ser det som ønskelig at drivstoffprisene kan bli mest mulig like i hele landet.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen sørge for at det etableres et selvfinansierende fraktutjevningsskatt som medfører full utjevning av fraktutgiftene for bensin og autodiesel.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen sørge for at oljeselskapene for ettertiden leverer drivstoff til reelt samme pris til alle sine forhandlere.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til dokumentet og til det som står foran, og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:35 (2001-2002) - forslag fra stortingsrepresentant Odd Roger Enoksen om tiltak for like drivstoffpriser i hele landet - vedlegges protokollen.

Oslo, i finanskomiteen, den 7. mars 2002

Siv Jensen
leder

Audun Bjørlo Lysbakken
ordfører

Ingebrigt S. Sørfohn
sekretær

Vedlegg**Brev fra Finansdepartementet v/finansministeren til finanskomiteen, datert 13. februar 2002****Dokument 8:35 (2001-2002) - forslag om tiltak for like drivstoffpriser i hele landet**

Det vises til forslag fra stortingsrepresentant Odd Roger Enoksen om tiltak for like drivstoffpriser i hele landet, der jeg er blitt bedt om å gi min vurdering. De konkrete tiltakene som er foreslått er et selvfinansierende fraktutjevningsskuffond, som skal medføre full utjevning av fraktutgiftene for bensin og autodiesel, og at oljeselskapene pålegges å levere drivstoff til reelt samme pris til alle sine forhandlere.

En løsning med et selvfinansierende fraktutjevningsskuffond vil kunne komme i stand ved at det opprettes et skuffond, der oljeselskapene betaler inn en sum per liter drivstoff. Et slikt finansieringsbidrag fra oljeselskapene vil ha samme virkning som å øke særavgiftene på bensin og autodiesel.

Utbetalingssiden kan eventuelt være basert på en videreføring av den tidligere frakttilskuddsordningen, og Konkurransetilsynet kan ta seg av utbetalingene. Kostnader til administrasjon kan dekkes av skuffondets midler. Fra skuffondet kan det betales frakttilskudd slik at fraktkostnadene kompenseres fullt ut utenfor 0-sonen. En slik ordning ville innebære at bilbrukere tett opp til drivstoffdepotene betaler for lavere drivstoffpriser til bilbrukere i områder fjernt fra drivstoffdepotene.

Et lignende forslag er tidligere nedstemt i Stortinget. Finanskomiteens flertall la da til grunn at en slik ordning ville gi en merkostnad for enkelte drivstoffbrukere, og at denne merkostnaden ikke kunne forsvares i forhold til virkningen av forslaget.

Det kan stilles spørsmål ved om en fraktutjevningsskuffordning er det som må til for å få like priser på drivstoff i ulike deler av landet. En rapport fra Konkurransetilsynet - "Prisspredning bensin og diesel" - av 28. november 2001 tyder på at så ikke er tilfelle. Det viste seg at prisforskjellene mellom fylkene i Norge er relativt beskjedne, og at prisforskjellene innad i fylkene ofte kan være større enn prisforskjellene mellom fylkene. Det ble konkludert med at fraktutjevningsskuffordningen tilsynelatende ikke er et særlig treffsikkert prisutjevnen- de virkemiddel. Konkurransen fra

automatstasjoner som JET og REMA Bensin, i tillegg til etterspørernes mobilitet og prisbevissthet, synes viktigere for stasjonenes prissetting. Dette kan blant annet ses i Konkurransetilsynets undersøkelse, der det vises til at den gjennomsnittlige bensinprisen pr. 15. juli i sonene der JET eller REMA Bensin hadde etablert seg var 2 pst. lavere enn landsgjennomsnitt. For diesel var det i de samme sonene ingen forskjell fra landsgjennomsnittet. Dette skyldes at JET og REMA Bensin ikke selger diesel.

Jeg ser det som ønskelig at drivstoffprisene ikke varierer for mye mellom ulike regioner. Økt konkurranse i drivstoffmarkedet er trolig den enkeltfaktor som kan bidra mest til utjevning av bensinprisene mellom ulike geografiske områder (jfr. det som står over om JET og REMA Bensin). Jeg viser også til Ot.prp. nr. 73 (1998-99) hvor det står at "for å oppnå et mål om like priser over hele landet ville direkte prisregulering være nødvendig. Prisregulering vil bl.a. kunne hemme priskonkurransen lokalt, og anses ikke å være et aktuelt virkemiddel". Jeg er enig i denne vurdering.

En fraktutjevningsskuffordning over statsbudsjettet kan være en bedre ordning enn et selvfinansierende fraktutjevningsskuffond. Finansieringsbidraget kan tas inn ved omdisponeringer innenfor statsbudsjettets inntekts- eller utgiftsside. En vil da unngå de administrasjonskostnadene som vil være knyttet til opprettelse og drift av eget skuffond. Et selvfinansierende skuffond vil dessuten i større grad bli unndratt Stortingets kontroll og prioriteringer i forbindelse med statsbudsjettet.

Regjeringen har ingen mulighet til å instruere oljeselskapene når det gjelder deres prispolitikk, men vil i forbindelse med arbeidet med neste års statsbudsjett og i forkant av fremleggelsen, ta initiativet til en dialog med oljeselskapene rundt spørsmålet om pris på drivstoff til ulike forhandlere.

Jeg har også lagt ved et brev fra Arbeids- og administrasjonsdepartementet som gjør nærmere rede for begrunnelsen for og effektene av å oppheve ordningen med frakttilskudd over statsbudsjettet.

Undervedlegg**Brev fra Arbeids- og administrasjonsdepartementet til Finansdepartementet, datert 30. januar 2002****Dokument 8:35 (2001-2002) - forslag om tiltak for like drivstoffpriser i hele landet**

Vi viser til Finansdepartementets telefaks datert 21.1.2002 vedlagt ovennevnte forslag fra stortingsrepresentant Odd Roger Enoksen.

Vi viser til at spørsmålet om å gjennomføre en selvfinansierende frakttilskuddsordning for drivstoff ble behandlet i Stortinget i 1999, jf. Ot.prp. nr. 73 (1998-99) og Innst. O. nr. 95 (1998-99). Siden Ot.prp. nr. 73 ble fremmet av Finansdepartementet, antar vi at

Finansdepartementet selv eventuelt kan kommentere forhold som knytter seg stortingsbehandlingen av denne og til momenter som gjelder innføring av en selvfinansierende ordning generelt. Våre merknader nedenfor er i hovedsak knyttet til begrunnelsen for og effekten av å oppheve ordningen med frakttilskudd over statsbudsjettet.

Den tidligere frakttilskuddsordningen for bensin og autodiesel var utformet slik at frakttilskuddet ble utbetalt til oljeselskapene slik at disse ved salg til bensinforhandler maksimalt krevde et frakttillegg på 7 øre pr. liter inklusive merverdiavgift. Erfaringene fra de siste årene viser at ordningen ikke har hatt de ønskede virkninger på bensinprisene. Bl.a. viser prisundersøkelser som Konkurransetilsynet har gjennomført at prisforskjellene er større enn det som følger av ulike fraktkostnader, trolig som følge av varierende grad av konkurranse i ulike lokale markeder. I skrifter fra Konkurransetilsynet nr. 5/2001 framgår det for eksempel at forskjellen i gjennomsnittspris mellom Oslo og Finnmark pr. 15.7.2001 var 58 øre/l.

Den samme undersøkelsen fra Konkurransetilsynet viser for øvrig at prisforskjellene kan være større innen de enkelte fylker enn mellom fylkene. I november 2000 varierte prisen på bensin i Østfold (som da var det billigste fylket) mellom kr 9,45/liter og kr 10,67/liter. I Finnmark, som dyreste fylke, varierer prisen mellom kr 10,25/liter og kr 11,01/liter. Det var m.a.o. godt mulig å finne bensin i Finnmark som var billigere enn bensin kjøpt i Oslo. Skrifter fra Konkurransetilsynet nr. 5/2001 vedlegges til orientering.

Det var flere grunner til at Regjeringen mente at frakttilskuddsordningen kunne avvikles. For det første bidrar frakttilskuddsordninger generelt til å redusere insentivene til å holde fraktkostnader nede, og dermed til mindre effektiv ressursbruk. Videre gikk en relativt stor andel av den samlede bevilgning til mer sentrale strøk som følge av høyere trafikk tetthet, selv om tilskuddssatsene er høyest i distriktene. Regjeringen mente at den distriktmessige betydning av ordningen var begrenset, og at ordningen kunne avvikles uten store konsekvenser. Satt opp mot andre prioriterte oppgaver i en situasjon med generelt stramme budsjetter, ønsket ikke Regjeringen å prioritere en frakttilskuddsordning med begrenset distriktmessig betydning.

Avviklingen av frakttilskuddsordningen vil ha varierende *prisivirkninger*. Innenfor nullsonene som omgir oljeselskapenes depotanlegg (lokalisert rundt omkring i hele landet) vil prisvirkningen være null siden det ikke utbetales pristilskudd. Hvor store prisøkningene vil bli utenfor nullsonene, kan ut fra frakttilskuddenes størrelse variere noe fra landsdel til landsdel. I Sør-Norge var frakttilskuddssatsene av størrelsesorden fra 0 til maksimalt 25-30 øre/liter. I Nord-Norge var tilskuddssatsene en del høyere, av størrelsesorden fra 0 og opp mot 30-40 øre/liter. Noen helt få steder hadde

tilskuddssatser opp mot 50-70 øre/liter. Gjennomsnittlig frakttilskudd for hele landet utgjorde ca. 11,5 øre/liter. For en bilist som kjører forholdsvis mye, 2000 mil pr. år, med en bil som bruker 0,8 liter/mil, vil bortfallet av gjennomsnittlig frakttilskudd utgjøre ca. kr 185 pr. år.

Det kan ellers nevnes at av mer enn 2000 bensinstasjoner i Norge, lå mindre enn 1 pst. av stasjonene innenfor soner som ga støtte på mer enn 30 øre/liter inkl. mva., og mindre enn 4 prosent av stasjonene var berettiget støtte på mer enn 20 øre/liter.

Innføring av en selvfinansierende fraktutjammingsordning vil stort sett ha de samme reelle effekter som en ordning over statsbudsjettet, men vil være administrativt mer krevende fordi det må etableres et eget apparat for å kreve inn en særskilt avgift og administrere et eget fond. I tillegg vil ordningen i større grad bli unndratt Stortingets løpende vurdering og kontroll. Det er således etter Arbeids- og administrasjonsdepartementets mening ikke noe å vinne på å innføre en selvfinansierende ordning, jf. forslaget pkt II, i forhold til å ha en ordning over statsbudsjettet. Hvis en skal ha en ordning med frakttilskudd på bensin og autodiesel, bør denne finansieres over statsbudsjettet. Men av grunner som ovenfor nevnt, vedtok altså Stortinget ved behandlingen av budsjettet for 2002 å avvikle fraktutjammingsordningen over kap. 1560 Pristilskudd.

Forslagets pkt III ber Regjeringen sørge for at oljeselskapene for ettertiden leverer drivstoff til reelt samme pris til alle sine forhandlere. Under den tidligere ordningen var det et krav for å motta frakttilskudd at oljeselskapenes engrospriser for transporttillegg var like over hele landet, og at det ikke ble tatt høyere pris på transport til forhandler enn det som fulgte av de godkjente satser for transporttillegg. Dog hadde oljeselskapene anledning til å drive aktiv konkurranse i lokale markeder. Uten en frakttilskuddsordning vil det ikke være aktuelt å regulere oljeselskapenes priser eller å pålegge dem å ta samme pris ved leveranser til alle forhandlere. Det vil i tilfelle innebære et krav til selskapene om å drive intern utjamning. Et strengt pålegg til oljeselskapene om å holde like priser over hele landet vil etter Arbeids- og administrasjonsdepartementets vurdering virke sterkt konkurransebegrensende, bl.a. fordi den lokale priskonkurransen vil falle bort. Et system som pålegger oljeselskapene å drive intern pristutjamning mellom sine kunder/stasjoner vil også virke konkurransevridende mellom oljeselskapene. De selskaper som har en relativt stor del av sin omsetning i distrikter med høye fraktkostnader vil få en konkurranseulempa i forhold til selskaper med en stor del av omsetningen i sentrale strøk med lave fraktkostnader. Dette kan bidra til en sterkere tendens til nedlegging av bensinstasjoner i distriktene. Forslagets pkt III bør derfor heller ikke gjennomføres.