Nd. **413. Nefndarálit** [40. mál]

um frv. til l. um verðjöfnun á olíu og benzíni.

Frá meiri hl. allsherjarnefndar.

Nefndin hefur ekki orðið sammála um afgreiðslu þessa máls. Meiri hl. nefndarinnar mælir með, að frv. verði samþ. með breytingum, en minni hl. (EmJ og JóhH) er á móti málinu.

Nefndin leitaði álits olíufélaganna um málið, og er álitsgerð þeirra prentuð með nefndarálitinu sem fylgiskjal.

Af áliti olíufélaganna er ljóst, að þau eru andvíg jöfnunarverði á þeim vörum, sem frv. fjallar um. Benda þau á, að útsöluverð varanna hljóti að hækka í Reykjavík, ef jöfnunarverði verði komið á. Auðvitað er það, að verð þessara vara hækkar eitthvað við slíka ráðstöfun, en áreiðanlega minna en olíufélögin gera ráð fyrir. Þannig álíta þau, að alla þá olíu og benzin, sem tæki úti um landið noti, verði að flytja til þeirra staða, þar sem þau eru staðsett, en ekkert verði tekið af þeim í Reykjavík; jafnvel skip úr Reykjavík mundu taka olíu úti á landi, ef jöfnunarverði verði komið á.

Þetta eru vitanlega algerar ágizkanir, og er einmitt mjög ósennilegt, að svona gangi þessi viðskipti. Þannig eru t. d. áætlunarferðir bíla (sérleyfisferðir) um mikinn hluta landsins frá Reykjavík. Ekki þarf að efast um það, að þeir, er þessar ferðir annast, muni taka benzín í Reykjavík, áður en lagt er í ferð, og ekki treysta á að geta fengið benzín hvar sem er úti um landið. Líkt mun gilda um þá bíla, er annast vöruflutninga frá Reykjavík. Þeir munu taka oft og einatt benzín á bíla sína í Rvík, áður en þeir leggja í ferð, þótt skrásettir séu þeir úti á landi.

Olíufélögin upplýsa, að brennsluolían sé seld úti á landi 100 kr. dýrara tonnið sakir flutningsins á olíunni. Þau ráðgera, að olían lækki um 52 kr. smálestin úti á landi, en hækki í Rvík um 48 kr., ef jöfnunarverð komist á.

Þetta fá félögin með því að reikna allan flutning á olíunni, miðað við olíuþörf fyrirtækjanna, eins og ekkert af olíu verði tekið hér, t. d. af skipum, sem skrásett eru úti á landi. Þetta er vitaskuld fjarstæða. Skip á ferðum sínum, er þau koma við í Reykjavík, taka auðvitað olíu hér. Hvað mikið það verður, getur reynslan ein skorið úr. Auðvitað getur átt sér stað, að skip skrásett í Rvík taki olíu úti á landi, en tæpast mun það verða mikið. — Ekki verður ráðið af áliti olíufélaganna, að þeim ógni það, að skip skrásett úti á landi, t. d. togarar, þurfi að borga 100 kr. meira hverja smálest af olíu en togarar, er kaupa olíu í Reykjavík. Allir sjá, hve fráleit þessi verzlun er.

Um þá hættu, sem á er minnzt í álitinu, að verzlunarflotinn muni ekki taka olíu til skipanna, ef jöfnunarverði verði komið á, er því til að svara, að ekki er nú jöfnunarverð á olíu, og mun þó verzlunarflotinn nú nær enga olíu taka hér.

Meiri hl. leggur til, að frv. verði samþykkt með svofelldum

BREYTINGUM:

Við 2. gr.

a. Fyrir orðin „eitt ár í senn" í 2. málsl. komi: missiri í senn.
b. Síðasti málsl. orðist svo: Verðjöfnunargjaldið reiknast af seldu magni af olíu og benzíni, og skulu olíufélögin (innflytjendur) greiða gjaldið til viðskiptamálaráðuneytisins ársfjórðungslega.

Alþingi, 8. des. 1952.

Jörundur Brynjólfsson, form., frsm.	Jónas G. Rafnar, fundaskr.	Áki Jakobsson, með fyrirvara.

Fylgiskjal.

H/F „SHELL" Á ÍSLANDI
OLÍUVERZLUN ÍSLANDS H/F
OLÍUFÉLAGIÐ H/F

Reykjavík, 12. nóvember 1952.

Sem svar við heiðruðu bréfi yðar, dags. 29. f. m., þar sem þér æskið umsagnar um frumvarp til laga um verðjöfnun á olíu og benzíni, viljum vér taka fram eftirfarandi:

Samkvæmt ósk viðskiptamálaráðuneytisins létum vér ráðuneytinu í té umsögn um þingsályktunartillögu um jöfnunarverð á olíum og benzíni, dags. 19. janúar s. l., og leyfum vér oss hér með að senda yður afrit af þeirri umsögn.

Vér sjáum ekki ástæðu til að bæta við þessa umsögn hvað snertir benzín og gasolíu, en viðvíkjandi brennsluolíunni vildum vér gefa yður nokkru fyllri upplýsingar.

Vér höfum nú á markaðnum þrjár tegundir brennsluolíu af eftirtöldum þykktum: 950 sekúndu, 450 sekúndu og 250 sekúndu. Innkaupsverðmunur á þessum tegundum er sem hér segir: 950 sekúndu olían er ódýrust, 450 sekúndu olían er

ca. kr. 30.00 dýrari og 250 sekúndu olían ca. kr. 50.00 dýrari en 950 sekúndu olían, hvort tveggja miðað við smálest. Þykkasta olían, eða 950 sekúndu, er eingöngu notuð í Reykjavík, vegna þess að hún þarf stöðuga upphitun til þess að vera afgreiðsluhæf. Slík upphitun borgar sig ekki, nema umsetningin sé allmikil, og eru því þynnri tegundirnar notaðar á stöðum utan Reykjavíkur, þar sem umsetningin á hverjum stað er ekki nema lítið brot miðað við umsetninguna hér. 450 sekúndu olía er nú eingöngu notuð á nokkrum stöðum utan Reykjavíkur, en 250 sekúndu olían er notuð mest úti á landi, en einnig hér í Reykjavík af smærri verksmiðjum og nokkrum stærri byggingum.

Eins og vér tókum fram í ofangreindri umsögn, er nú engin verðjöfnun á brennsluolíu, og er verðið úti á landi um kr. 100.00 hærra en hér í Reykjavík. Vér höfum hér að ofan, í stórum dráttum, gert grein fyrir, hvernig verzlun með brennsluolíu er nú hagað, og munum nú gera nokkra grein fyrir, hverjar breytingar jöfnunarverð á þessari vörutegund mundi hafa í för með sér, miðað við umsetningu ársins 1951. Það ár var heildarumsetningin um 71 000 tonn. Af því magni var selt utan Reykjavíkur aðeins um 13 400 tonn, þar af um 7000 tonn til verksmiðja í landi. Til jafnaðar keypti hver togari þá um 1300 tonn af brennsluolíu hér á landi. Nú er 41 togari til í landinu, sem notar brennsluolíu, þar af 16 staðsettir í Reykjavík, 8 á öðrum höfnum innan Faxaflóa, en 17 eru heimilisfastir í ýmsum höfnum utan Faxaflóa. Ef jöfnunarverð kemst á, má ætla, að togararnir mundu yfirleitt taka olíuna í heimahöfn. Brennsluolíunotkun utan Reykjavíkur, miðað við 1951, mundi þá verða sem hér segir:

8 togarar á Faxaflóahöfnum utan Reykjavíkur	ca. 10 500 tonn	
Verksm. við Faxaflóa	— 3 000 —	
		13 500 tonn
17 togarar utan Faxaflóa	ca. 22 000 tonn	
Verksmiðjur utan Faxaflóa	— 4 000 —	
		26 000 —
	Samtals	39 500 tonn

Miðað við núverandi flutningskostnað yrði heildarkostnaðurinn við þessa flutninga kr. 3 400 000.00 á ári, í stað kr. 1 200 000.00 árið 1951. Ef þessum kostnaði er jafnað niður á heildarsöluna, verða það tæpar 48 krónur á tonn. Það er því sú upphæð, sem öruggt má telja að verðið í Reykjavík mundi hækka um, en verðið utan Faxaflóa mundi þá jafnframt lækka um ca. kr. 52.00 pr. tonn. Hér er aðeins reiknað með notkun utanbæjartogara í heimahöfn, en nú er það vitað mál, að togarar frá Faxaflóahöfnum, sem stunda veiðar víðs vegar kringum land, mundu einnig taka verulegt magn af þörfum sínum í höfnum utan Faxaflóa, þegar enginn væri verðmunurinn. Að svo komnu máli er mjög örðugt að gera sér grein fyrir, hve mikið magn hér gæti verið um að ræða, en ekki er ólíklegt, að það mundi breyta ofangreindum niðurstöðum þannig, að verðið í Reykjavík hækkaði um kr. 55.00 til 60.00 pr. tonn, en verðið utan Faxaflóa lækkaði þá um kr. 40.00 til 45.00 pr. tonn. Þá skal enn fremur tekið fram, að hér hefur verið gert ráð fyrir, að hin einstöku verð á hverri brennsluolíutegund fyrir sig haldist, þ. e., að hver gæðaflokkur verði seldur á sínu verði á sama hátt og verið hefur. Einnig viljum vér benda á, að í samræmi við það, sem að ofan er sagt um hitunarkostnað á 950 sekúndu olíu, mundi öll sú viðbótarolía, sem tekin yrði utan Reykjavíkur, verða af hinum dýrari tegundum, og það mundi að sjálfsögðu kosta aukinn gjaldeyri.

Vér höfum hér að ofan gert nokkra grein fyrir, hvernig verzlun með brennsluolíu er nú hagað og hver kostnaðarauki mundi verða því samfara að setja jöfnunarverð á þá olíutegund.

Enn fremur viljum vér benda á, að með því að setja jöfnunarverð á brennslu- og gasolíu, er algerlega loku fyrir það skotið, að kaupskipaflotinn, sem að mestu notar dieselolíu, en hún er blönduð úr þessum tveim tegundum, geti keypt olíuþarfir sínar hér á landi, en notkun hans er væntanlega milli 25 og 30 þús. tonn á ári. Það er augljóst mál, að það mundi spara allmikinn gjaldeyri, ef skipin tækju olíu hér heima, og auk þess gæti það verið hagkvæmt fyrir rekstur skipanna, sem oftast sigla létthlaðin frá landinu.

Ef frumvarp það, sem hér liggur fyrir, ætti að koma til framkvæmda, viljum vér leyfa oss að gera við það eftirfarandi athugasemdir:

2. grein.

a. Þar er kveðið svo á, að viðskiptamálaráðuneytið ákveði verðjöfnunargjaldið „fyrir eitt ár í senn". Vér teljum þetta orðalag óheppilegt. Ástæðan til þess er sú, að í fyrstu, á meðan ekki er fengin reynsla fyrir því, hve mikið flutningar aukast vegna jöfnunarverðsins, gæti verið óheppilegt að þurfa að ákveða gjaldið fyrir heilt ár í senn, og vér teljum að öllu leyti heppilegra, að viðskiptamálaráðuneytið geti gert breytingar á verðjöfnunargjaldinu eftir reynslu, heldur en að binda slíkar breytingar við ákveðin tímatakmörk. Slík binding gæti auðveldlega haft í för með sér, að sjóðurinn gæti annað tveggja ekki staðið við skuldbindingar sínar eða orðið óþarflega stór, en slíkt mundi aftur á móti skapa óþarfaverðsveiflur.

b. Í lok greinarinnar er kveðið svo á, að verðjöfnunargjaldið skuli reiknast af innfluttu magni og skuli innflytjendur greiða það til viðskiptamálaráðuneytisins. Þetta virðist þýða það, að gjaldið skuli greiðast af félögunum við innflutning vörunnar eins og aðrir innflutningstollar. Það mundi aftur á móti hafa það í för með sér, að félögin mundu festa mikið fé í sjóðnum, því að vér göngum út frá því, að félögin mundu eftir sem áður greiða flutningskostnaðinn sem sendendur vörunnar, en fá hann síðan endurgreiddan, t. d. mánaðarlega, úr sjóðnum. Eins og fjármálaástandið er nú, geta félögin ekki bætt á sig slíkri fjárfestingu, enda ætti hún að vera ónauðsynleg, þar sem olíufélögin yrðu einu viðskiptamenn sjóðsins. Vér teljum því æskilegt, að greiðslur til sjóðsins fari fram eftir á samkvæmt sölu.

4. grein.

Eftir breytingu (a) á 2. grein virðist 4. grein óþörf, eins og hún er. Í staðinn mætti ef til vill setja ákvæði um, að fé sjóðsins mætti aldrei verja til annars en verðjöfnunar á olíu.

Í frumvarpinu er ekki kveðið skýrt á um, hvað teljast skuli útsölustaðir né heldur hvað skuli teljast flutningskostnaður, en væntanlega er það ætlun flutningsmanna, að þetta hvort tveggja verði reglugerðarákvæði.

Virðingarfyllst,

pr. pr. Olíuverzlun Íslands h/f,
Hreinn Pálsson.

pr. pr. Olíufélagið h/f,
Jóh. G. Stefánsson.

f. h. h/f „Shell" á Íslandi,
H. F. Hallgrímsson.

Til allsherjarnefndar neðri deildar Alþingis, Reykjavík.

AFRIT

H/F „SHELL“ Á ÍSLANDI
OLÍUVERZLUN ÍSLANDS H/F
OLÍUFÉLAGIÐ H/F

Reykjavík, 19. janúar 1952.

Sem svar við bréfi hins háa ráðuneytis, dags. 21. desember s. l., þar sem óskað er umsagnar um þingsályktunartillögu um jöfnunarverð á olíum og benzíni, vilja undirrituð olíufélög taka fram eftirfarandi:

Vér viljum fyrst benda á, að eins og er, er verð það, sem gildir fyrir benzín og gasolíu, að verulegu leyti jafnaðarverð, þ. e., að mismunur sá, sem er á útsöluverði á þessum tegundum í Reykjavík og hinum ýmsu sölustöðum úti á landi, nægir ekki fyrir flutningskostnaði og öðrum kostnaði, sem á fellur á sölustað. Þar af leiðir að sjálfsögðu, að útsöluverð á benzíni og gasolíu úti á landi er nú þegar allmiklu lægra en það ætti að vera, ef engin jöfnun væri og verðið miðað við raunverulegan kostnað á hverjum stað. Um brennsluolíu (Fuel Oil) gegnir öðru máli. Þar á sér engin verðjöfnun stað, en verðið á hverjum sölustað utan Reykjavíkur er fundið með því að bæta flutningskostnaði og kostnaði á staðnum við Reykjavíkurverðið.

Vér munum hér að neðan gera grein fyrir helztu afleiðingum af því, að þessi tillaga kæmi til framkvæmda, og jafnframt benda á helztu annmarkana, sem á framkvæmd hennar eru.

Áhrif jöfnunarverðs mundu verða misjöfn, eftir því um hvaða tegund er að ræða. Munum vér hér stuttlega gera grein fyrir hverri þeirra þriggja tegunda, sem nefndar eru í þingsályktunartillögunni.

BENZÍN.

Þingályktunartillagan gerir ráð fyrir fullkominni jöfnun á verði benzíns frá öllum benzíndælum, hvar sem er á landinu. Þetta mundi hafa þau áhrif, að notandann skipti það engu, frá hvaða dælu hann keypti benzínið. Með núverandi fyrirkomulagi taka bifreiðarstjórarnir benzín á bifreiðar sínar þar, sem það er ódýrast. Sem dæmi má nefna, að bifreiðar þær, sem fara héðan frá Reykjavík út á land, fylla ávallt geyma sína áður en þær fara. Einnig má geta þess, að eigendur langferðabíla láta yfirleitt setja aukabenzíngeymi á bifreiðar sínar í því augnamiði að geta birgt sig upp fyrir ferðina á ódýrustu stöðunum. Ef verðið væri alls staðar það sama, mundi tilviljun ein, eða e. t. v. einhverjar sérstakar orsakir ráða, hvar þeir fylltu á bifreiðar sínar. T. d. má benda á, að í flestum tilfellum hafa stærstu notendur benzíns utan Reykjavíkur benzíndælur, og mundu þeir þá að sjálfsögðu taka allt benzín til eigin nota af sínum dælum og þá fá það sem svarar sölulaunum ódýrara en jöfnunarverðið. Jöfnunarverðið mundi því hafa í för með sér aukinn óþarfaflutningskostnað, sem að sjálfsögðu mundi hækka útsöluverðið.

GASOLÍA.

Þingsályktunartillagan gerir ráð fyrir jöfnunarverði á gasolíu á öllum þeim stöðum á landinu, sem olíuskip geta losað á birgðageyma. Um gasolíuna gildir að sjálfsögðu einnig það sama og sagt er hér að framan um benzínið, en þó verður að ætla, að hætta á hækkuðum dreifingarkostnaði vegna aukinna óþarfaflutninga mundi sennilega reynast nokkru minni, vegna þess að notendur þessarar olíutegundar eru miklu staðbundnari en benzínnotendurnir.

Nú eru allmargir staðir á landinu, þar sem olíuflutningaskip geta ekki flutt olíu á birgðageyma, og má þar t. d. nefna Sandgerði, Grindavík, Selfoss, Eyrarbakka, Stokkseyri, Vík í Mýrdal o. fl. Einnig hefur það tíðkazt mjög á síðari árum, að gasolía er mikið notuð til hitunar og suðu í sveitum. Allir slíkir staðir, sem hér um ræðir, mundu því, samkvæmt þingályktunartillögunni, verða utan við verð-

jöfnunina og eftir sem áður greiða þann verðmun, sem nú er. Það virðist vera nokkurt misræmi í því, að t. d. maður í 150 km fjarlægð frá Reykjavík, sem notar bæði benzín og gasolíu, fái benzínið á sama verði og í Reykjavík, en verði að greiða upp í flutningskostnað gasolíunnar tíu aura á lítra, eins og nú er. Væri jöfnunarverðið hins vegar látið ná til allra staða á landinu, sem virðist óhjákvæmilegt, ef það yrði sett á á annað borð, væri ekki ólíklegt, að kröfur kæmu upp um að setja jöfnunarverð á fleiri tegundir þungavarnings, t. d. kol og matvöru.

BRENNSLUOLÍA (Fuel Oil).

Eins og fyrr getur, er verð á brennsluolíu algerlega ójafnað, þ. e. hver staður ber uppi sinn kostnað að fullu. Þar sem tiltölulega skammt er liðið síðan félögin hófu verzlun með brennsluolíu, er bygging birgðageyma utan Reykjavíkur fyrir hana tiltölulega skammt á veg komin. Félögin hafa því mjög litla reynslu við að styðjast um notkun og flutningaþörf út á land af þessari tegund. En það virðist alveg augljóst mál, að ef jöfnunarverð yrði sett á brennsluolíuna, mundi notkun hennar stóraukast utan Reykjavíkur, sérstaklega á stöðum þar, sem togarar eru heimilisfastir, en salan hér í Reykjavík mundi minnka að sama skapi. Af því mundi leiða aukinn flutningskostnað og aukinn kostnað við byggingu olíugeyma, sem kæmi þá fram í hækkuðu verði.

Olíufélagið h/f óskar að taka fram, að það hefur algera sérstöðu hvað snertir þessa olíutegund, þar sem það sé samningsbundið við fjöldamörg togarafélög og fleiri aðila um að selja brennsluolíu í Hvalfirði með sama og engri álagningu, og sé því loku skotið fyrir, að það geti hækkað verðið til þeirra aðila til að bera uppi tap við lækkun á olíuverðinu úti á landi.

Á það má einnig benda, að með jöfnunarverði á brennsluolíu mundi verðið hér í Reykjavík til skipa ekki verða samkeppnisfært við verð á tilsvarandi olíu í höfnum nágrannalandanna, og mundi það hafa í för með sér minni sölu og hækkaðan kostnað pr. tonn.

Eins og kemur fram í ofanrituðu, mundi jöfnunarverð hafa í för með sér aukinn dreifingarkostnað á þeim þrem tegundum, sem að ofan getur, og þar af leiðandi hækkað almennt útsöluverð. Það er því eindregið álit félaganna, að ekki sé grundvöllur fyrir því að láta umrætt jöfnunarverð koma til framkvæmda.

Áhrif verðjöfnunar á útsöluverð umræddra olíutegunda mundu verða þau, að verðið í Reykjavík og nágrenni mundi hækka allmikið, en lækka annars staðar á landinu. Samkvæmt lauslegri athugun mundu breytingar á útsöluverði væntanlega verða sem hér segir:

GASOLÍA:

Útsöluverð í Reykjavík mundi hækka um ca. 3 aura pr. lítra. Útsöluverð á Faxaflóahöfnum mundi hækka um ca. 2 aura pr. lítra, en útsöluverð annars staðar á landinu mundi hækka um 1.5 aura.

BENZÍN:

Útsöluverð í Reykjavík mundi hækka um ca. 4.5 aura lítrinn og í nágrenni bæjarins nokkru minna. Útsöluverð á birgðastöðum úti á landi mundi lækka um ca. 2.5 aura lítrinn og frá öðrum benzíndælum misjafnlega mikið meira, allt upp í ca. 6.5 aura pr. lítra, og jafnvel meira á nokkrum afskekktum stöðum.

Það skal tekið fram, að ofangreindar tölur eru byggðar á 1950-viðskiptum Shell h/f og Olíuverzlunar Íslands h/f, en níu mánaða 1951 hvað snertir Olíufélagið h/f. Þær eru því ekki svo nákvæmar, að þær væru nothæfar við endanlega afgreiðslu málsins. Enn fremur er hér gert ráð fyrir nokkuð aukinni sölu utan Reykjavíkur á kostnað Reykjavíkursölunnar í samræmi við það, sem að framan er sagt.

Á þessu stigi málsins höfum vér ekki farið út í það að áætla, hverju þessar upphæðir mundu nema fyrir brennsluolíu, og stafar það, eins og fyrr segir, af því, hve litla reynslu vér höfum um notkun brennsluolíu úti á landi.

Ef jöfnunarverð yrði samt sem áður látið koma til framkvæmda, álítum vér, að nauðsynlegt væri að setja á stofn verðjöfnunarsjóð milli félaganna, og liggja til þess eftirtaldar ástæður:

a. Hlutföllin milli sölu olíufélaganna í Reykjavík og úti á landi geta verið allmisjöfn, og mundi því jafnað verð án verðjöfnunarsjóðs geta komið ranglátlega niður.
b. Einnig mætti gera ráð fyrir, að afskekktir staðir, sem yrðu reknir með beinu tapi án verðjöfnunarsjóðs, yrðu útundan vegna þess, að enginn innflytjandi mundi vilja taka á sig slíkan taprekstur.
c. Nauðsynlegt væri að tryggja það, ef nýir innflytjendur byrjuðu verzlun með þssar vörutegundir, að þeir væru skyldaðir til að gerast aðilar að verðjöfnunarsjóðnum, því að ella mundu þeir geta hafið verzlun með þær á hentugustu stöðunum og haft af því hagnað raunverulega á kostnað þeirra aðila, sem nú verzla með olíu og benzín.

Vér teljum, að verðjöfnunarsjóður þessi ætti að vera í höndum olíufélaganna og stjórn hans hagað á svipaðan hátt og verðjöfnunarsjóðs þess, sem starfandi var hér um tíma eftir stríðslokin. Vér teljum rétt að benda á, að framkvæmd verðjöfnunarinnar mundi hafa allmikinn aukinn kostnað í för með sér. Í fyrsta lagi mundi skapast aukin skrifstofuvinna hjá félögunum við skýrslugerðir og útreikninga til sjóðstjórnarinnar, og í öðru lagi mundi sjóðstjórnin óhjákvæmilega þurfa að hafa einhvern skrifstofukostnað, og mundi þessi aukni kostnaður leggjast á verð varanna.

Vér teljum enn fremur, að umrætt jöfnunarverð verði tæplega framkvæmt nema með sérstakri löggjöf. Ástæður þess eru einkum eftirfarandi:

1. Jafnvel þótt núverandi innflytjendur gætu komið sér saman um stofnun verðjöfnunarsjóðs milli félaganna, væri nauðsynlegt að fyrirbyggja það, að nýir innflytjendur gætu hafið starfrækslu á beztu verzlunarstöðunum án þess að taka þátt í verðjöfnuninni.
2. Olíufélagið h/f hefur nú gildandi samninga við marga togaraeigendur og fleiri aðila um sölu á brennsluolíu í Hvalfirði, með kjörum, sem varla er hægt að breyta nema með löggjöf.

Ef ráðuneytið að athuguðu máli ákveður að koma á jöfnunarverði, eins og gert er ráð fyrir í þingsályktunartillögunni, vilja félögin benda á, að áður en slíku yrði hrint í framkvæmd þarf nákvæm athugun að fara fram í málinu í heild, og teljum vér nauðsynlegt, að menn kunnugir olíuverzlun séu þar kvaddir til ráða.

Að endingu viljum vér taka fram, að vér erum ávallt reiðubúnir til að veita ráðuneytinu frekari upplýsingar í máli þessu, skyldi þess vera óskað.

Virðingarfyllst,

f. h. h/f „Shell" á Íslandi,
H. F. Hallgrímsson.

pr. pr. Olíuverzlun Íslands h/f,
Ön. Ásgeirsson.

pr. pr. Olíufélagið h/f,
Jóh. G. Stefánsson.

Til viðskiptamálaráðuneytisins, Reykjavík.