

Nr 301.

Av herr **Henriksson**, om tullfrihet för förtätade gaserna butan och propan.

Situationen beträffande vårt lands bränsleförsörjning inger för närvarande så allvarliga farhågor, att man bör pröva varje medel för att lätta läget såväl när det gäller att öka den inhemska bränsleproduktionen som att om möjligt öka importen av bränslen i olika former från utlandet. Vedavverkningarna ha släpat efter på ett sätt som icke medgiver några ljusa förhoppningar. De snömassor, som under innevarande vinter vräkt ned över stora delar av vårt land, ha medfört mycket stora, för att ej säga för närvarande oöverstigliga hinder för avverkningarna i den takt, som förutsetts. Importen av fasta fossila bränslen täcker på långt när ej de föreliggande behoven. Beträffande de flytande bränslena ha stora svårigheter yppat sig när det gäller att anskaffa dels erforderliga kvantiteter från utlandet och dels — eftersom en relativt stor del av denna import måste betalas i hårdvaluta — därför erforderliga likvider. Den elektricitetsransonering, som måste genomföras i höstas, har också måst skärpas ytterligare.

Alla dessa faktorer ha givetvis betydelse för den direkta konsumtionen, men deras betydelse för vårt lands produktion torde vara allvarligare just i dagens läge, då det gäller att med all makt öka produktionen. Att beteckna läget i denna del såsom kritiskt synes med andra ord icke vara överdrivet, och för att förbättra detsamma måste man överväga alla möjligheter.

En dylik erbjuder utan tvivel utvägen att i någon mån söka ersätta vad som brister i bränsleförsörjningen genom att stimulera till ökad användning av komprimerat gasbränsle. Vad som härvidlag skulle kunna komma i fråga äro de redan befintliga propan- och butangaserna. Tyvärr har på grund av dessas relativa nyhet på den svenska marknaden användningen därav ännu icke fått den spridning, som med ledning av det ovan anförda vore önskvärd. Måhända har en bidragande orsak därtill varit dessa gasers relativt höga pris, vilket dock delvis beror på deras höga bränsleeffekt och delvis på att omsättningen ännu icke är så stor. Det relativt höga priset torde även delvis ha sin grund i det egenartade förhållandet, att medan alla andra bränslen — förutom motorbränslen — få importeras tullfritt, äro dessa gaser belagda med en importtull. Denna betyder för närvarande något över 1 krona per flaska om 13 kg gas eller en icke oväsentlig del av priset för förbrukarna. En given

förutsättning för att vinna ökad förståelse för dessa gasers användning är att prisfrågan icke får stå hindrande i vägen. Särskilt i de delar av landet, där stadsgas icke finnes, ha ovannämnda gaser ett viktigt användningsområde för såväl hushållskonsumtionen som såsom industribränsle. Dessa gaser betinga nu ett pris, motsvarande ett stadsgaspris av 60—70 öre per m³. Såsom jämförelse kan nämnas att gaspriset i Stockholm för mindre förbrukare är 16 öre per m³. Därför är det önskvärt — främst i sådana fall, där förbrukningen sker strax utanför sådana områden, som försörjas med gas från centralt gasverk — att icke prisskillnaden mellan de olika gasbränslena blir alltför stor. Men även på de platser, där centralt gasverk finnes, ha propan- och butangaserna sitt givna användningsområde. Dels kunna de av gasverken användas inmängda i den levererade kolgasen för att höja dennas förbränningseffekt, och dels kunna med tillhjälp av reserver av dessa gaser avhjälpas oundvikliga toppbelastningar på gasnäten.

I sistnämnda avseende kan påpekas, att användningen av dessa gaser för gasverkens del kan innebära, att gasverken med tillhjälp därav kunna klara toppbelastningarna utan att behöva verkställa i annat fall nödvändiga utbyggnader, vilket i nuvarande materialsituation torde vara angeläget, då det nu gäller att hålla investeringarna nere. Just gasverken ha på senaste tiden upptäckt de möjligheter, som användning av dessa gaser innebär.

Det kan visserligen invändas att den produktion av flytande gas, som påbörjats av Svenska skifferoljeaktiebolagets anläggningar i Kvarntorp, skulle kunna användas för dessa ändamål. Detta företag är emellertid icke tillräckligt leveranskraftigt för det nuvarande inhemska konsumtionsbehovet. Även om så varit fallet, är det dock klart att varje åtgärd, som kan bidra till ett lägre pris på den flytande gasen och större effekt därav, kommer att på längre sikt underlätta genomförandet av en önskvärd teknisk utveckling på detta område. Möjligheterna till en ökad import av dessa gaser torde även, i motsats till vad gäller andra bränslen, vara relativt goda.

Det är dessutom att märka, att importen av dessa gaser sker från mjukvalutaområde, varför en ökning av densamma icke skulle innebära någon belastning på vår valuta-reserv. Under förutsättning att denna för bränsleprodukter enastående tull slopas och det inhemska priset i motsvarande mån sänkes beräknas en import av ca 200 ton gas kunna avsättas under 1948. Detta motsvarar i värmeutvinning en vedkvantitet av ca 9 000 m³, en ej oväsentlig siffra, varmed sålunda bristen i vedavverkningarna skulle kunna lättas. Den övervägande delen av denna import skulle avsättas i enskilda hushåll, vilka ej disponera gasverksgas eller elektricitet utan äro hänvisade till vedförbrukning. Motsvarande vedkvantitet skulle däri-genom kunna frigöras för andra ändamål, främst uppvärmning men även

kemisk eller mekanisk bearbetning för export i förädlat skick. Ur valutasympunkt skulle detta vara till stor fördel, då dessa gasers importpris icke tillnärmelsevis motsvarar exportvärdet av därigenom frigjorda träkvan- titeter i förädlat skick. Tullbefrielse måste för den importkvantitet, varom här talats, väl ur statsfinansiell synpunkt — även med bortseende från de exportavgifter, som skulle inbetalas för motsvarande mängd frigjorda trävaror — sägas vara utan betydelse, då detta endast skulle betyda ett intäktsbortfall av ca 16 000 kr. vid import i bulk. Avgörande måste dock anses vara de fördelar ur bränsleförsörjningssynpunkt, som en dylik be- frielse skulle medföra. Att därigenom en likformig behandling i tullav- seende av alla importerade bränslen — förutom motorditon — skulle vinnas torde endast vara en fördel.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att förtätade gaserna butan och propan må till riket införas tullfritt.

Stockholm i januari 1948.

Torsten Henriksson.
