

Nr 499.

Av herr **Edberg**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 174, med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt m. m.

Vad spannmåls- och sockerbetsodlingen är för södra Sverige, det är skogsbruket för Norrland. Lämna skogsbruket och skogsdrivningarna ingen eller dålig avkastning, då är det nöd i Norrland. Så är det också i stort sett för närvarande.

Staten har måst träda emellan för att lindra nöden genom understöd och nödhjälpsarbeten. Detta kan emellertid icke få fortgå i längden, därtill är nöden för stor och hjälpen för ringa. Näringen måste bringas till bärighet. Detta låter sig också väl göra om landets egna skogsprodukter i görligaste mån användas istället för importerade bränslen av olika slag. I stället för importerade oljebränslen kan träkol användas för drift av automobiler och traktorer.

Ett första ehuru icke nog långt gående steg i denna riktning är det framförda sakkunnigeförslaget angående lag om räntefria lån för inköp av kolgasgeneratorer.

Förslaget, som sedermera med någon ändring upptagits av Kungl. Maj:t, syftar så gott som uteslutande på spridning av kolgasgeneratorer för jordbrukstraktorer, ehuru däri även behandlas frågan om träkolsdrift av lastbilar. Ehuru det för utlåning föreslagna anslaget kan synas väl lågt, torde det ändå kunna anses tillräckligt för just traktorgeneratorer. Man kan nämligen icke tänka sig en hastig spridning av träkolsdrivna traktorer förrän jordbrukarna funnit den nya drivkraften fullt drivsäker för lastbilar. Bilen har i alla tider banat väg för traktorn, och denna ordningsföljd kommer säkerligen att kvarstå ganska länge. Man måste taga hänsyn till att träkolsdriften innebär ett nytt och i praktiken relativt oprövat system, vilket åtminstone under övergångstiden torde komma att medföra driftstörningar. Även om generatorerna äro tillfredsställande måste man räkna med att det gäller en nyhet för förarna, som de successivt måste lära sig att rätt behandla. Jordbrukstraktorn användes ofta dygnet om under den brådska vårsådden, och då får den helt enkelt icke stanna. Stannar den, har man ej numera tillgång till hästar att sätta i stället. Nej, jordbrukstraktorn måste gå, om icke hela skörden skall äventyras.

Kommerskollegium framhöll om de sakkunnigas förslag att det måste betecknas såsom ett statsintresse av största vikt att underlätta landets

försörjning med motorbränsle ur inhemska råvaror. Man torde, framhöll kollegiet, böra skärskåda förslaget framförallt ur följande synpunkter: 1) Är tiden mogen för en allmännare tillämpning av förefintliga konstruktioner? 2) Bör staten ingripa i den pågående utvecklingen på området i annan mån än genom att bidra till kostnaderna för fortsatt teknisk-vetenskaplig forskning? 3) Äro i så fall de av sakkunniga föreslagna formerna för statsunderstöd lämpliga?

Vad den första frågan beträffar ansåg kollegium, att tekniskt sett betydelsefulla framsteg numera vunnits ifråga om drift av motorfordon med generatorgas, framställd av inhemskt bränsle. Kollegium fann också sannolikt, att under den närmaste framtiden gasgeneratorer av flera slag för drift av motorfordon komma att i större omfattning finnas tillgängliga på den inhemska marknaden. Beträffande den andra frågan framhölls, att enbart det förhållandet, att Sveriges bensinimport år 1927 representerade ett värde av omkring 30 miljoner kronor och år 1930 uppskattades till omkring 46.5 miljoner kronor och sedermera fortsatt att ökas, visar, vilken utomordentlig betydelse ett inhemskt konkurrensdugligt motorbränsle skulle ha. Sulfitspriten lär för närvarande icke kunna lämna större bidrag härtill, än som faktiskt sker. Förslaget att använda generatorgas, framställd direkt eller indirekt ur skogsprodukter, synes nu erbjuda nästa möjlighet. I vilken grad generatorgasen kan fylla uppgiften, är i nuvarande stund icke möjligt att förutsäga, men utsikterna förefalla i allt fall så pass lovande, att det allmänna torde ha full anledning att lämna generatorgassystemet hjälp under dess första utveckling.

Den tredje och sista av de uppställda frågorna — formerna för statsunderstöd — föranledde kollegium att betona, att det med hänsyn till den extraordinära situation, som framkallats av den ekonomiska världskrisen, syntes vara försvarligt att icke lämna den av de sakkunniga angivna understödsmetoden oprövad. Det torde få betecknas som utomordentligt svårt att överhuvudtaget anvisa för det allmänna lämpliga vägar att snabbt befordra användningen av inhemskt bränsle i stället för härdvunnet utländskt. Det närmast till hands liggande alternativet vore väl i så fall, att, enligt förebild från sulfitspritområdet, *medgiva befrielse i viss utsträckning från bilskatt för motorfordon, utrustade med gasmotorer*, ett alternativ, som kollegium dock icke kunnat närmare undersöka på den tid, som stått till förfogande. Kollegium ville därför icke motsätta sig beredande av statssubvention i huvudsaklig överensstämmelse med den framlagda planen.

Men sakkunnigeförslaget behandlar, som tidigare nämnts, även frågan om träkolsdrift av lastbilar, ehuru något effektivt förslag, förutom lånemöjlighet till inköp av generator, icke framförts. Av allt att döma ha de sakkunniga varit mycket angelägna om att framföra även denna fråga effektivt, närmast genom befrielse från skatt för träkolsbilen, ehuru de

»ej funnit sig böra i detta sammanhang framlägga förslag i sådan riktning».

Det är emellertid mycket att beklaga att så icke skett. Särskilt som automobilskatteförordningen nu är under behandling och avgörandet sålunda kunde ske i ett sammanhang. En granskning av orsaken härtill samt den frågeställning, vederbörande utredningsmän och sakkunniga haft att besvara, torde därför vara av särskilt intresse.

En allmän kort översikt över tråkolens karaktär som motorbränsle torde böra förutskickas den statliga behandlingen.

Man kan säga att tråkol huvudsakligast ur volymsynpunkt distanseras av bensinen. Vikten har ej så stor betydelse för en lastbil och inskränkes för övrigt av volymen. Man får även taga hänsyn till att det måste finnas upplag på flera ställen för fyllning med kol, än det nu finns för fyllning av bensin. Men detta är ingen nackdel. Tråkol kunna framställas snart sagt var som helst. Krossade tråkol kunna medelst en enkel hemgjord silo fyllas på bilen lika enkelt och bekvämt som man med en ganska dyrbar pumpanläggning fyller på bensin. Tråkol fordra inga tankfartyg och tankbilar. Tråkol äro vidare ett fast ämne som kan hanteras hur som helst. Det är icke så brandfarligt som bensin. Ej heller så känsligt för föroreningar och vatten som denna.

Vidare förefaller det vara en fördel att tråkolen lämna varm gas. Man bör kunna ordna så att gasen vid startning vintertiden släppes förbi gaskylaren direkt till motorn. Vad detta betyder för startningen av en motor som stått under natten i stark kyla uppfattas bäst av den, som varit med om vedeldning under motor för att därmed förmå väcka bensinens stelfrusna ande till liv. Försäkringsbolagen ha givetvis en annan uppfattning om åtgärdens lämplighet än den chaufför, som på bestämd tid *måste* ha sin motor i gång. Kolgasen kan emellertid lösa frågan till bågges belåtenhet. I gasgeneratoren får man elda, och *tråkol exploderar icke*.

Åtskilligt ytterligare skulle kunna andragas, där tråkol kan vara förmånligare som motorbränsle än bensin, men då prisfrågan och den omständigheten, att det är ett inhemskt bränsle är det viktigaste, må det sagda vara nog.

Av statens åtgärder för tråkolsbilen må man först betrakta utgångsläget. Ehuru tråkolsbilen både ur nationalekonomisk, tillverkare-, försäljare- och förarensynpunkt är *ett nytt fordon*, har staten i alla fall genom nuvarande lagstiftning belastat den med samma skatt, som man funnit lämpligt pålägga bensinbilen, 30 år efter dess första framträdande i landet. Det må i detta sammanhang erinras att det fanns omkring 40,000 bensinbilar i Sverige, när skatten infördes. Skulle tråkolsbilen lämnas samma förmåner och samma frihet att utvecklas skulle det säkerligen icke dröja 30 år, förrän den vore ett mer bärkraftigt skatteobjekt än bensinbilen nu är.

Frågan om tråkolsdrivna bilar bragtes inför riksdagen år 1930 genom

en motion i andra kammaren. Tredje tillfälliga utskottet uttalade därvid bland annat följande: »Vidare synes det utskottet, som om en konstruktion, som möjliggör *alternativ användning i vanlig motor av generatorgas och bensin*, borde äga företräde framför en konstruktion, där särskilda åtgärder med motorn måste vidtagas.» I samma fråga framhåller kommerskollegium i sitt till utskottet avgivna yttrande att »generatorgasen utan tvivel måste framställas på sådant sätt, att den *lätt kan anbringas som kraftkälla vid vanlig bensinmotor*». Som motionen icke föranledde någon riksdagens åtgärd fortsätta nu endast de tidigare genom militär myndighets försorg igångsatta försöken, vilka delvis drivas i samarbete med ingenjörsvetenskapsakademien. Det bör emellertid ihäggkommas, att såväl utskottet som kommerskollegium uttalat sig för önskvärdheten att behålla den vanliga bensinmotorn oförändrad. Man vill sålunda ha ett påhängsaggregat för kolgas till den vanliga bensinbilen, *icke ett nytt fordon*. Detta ståndpunktstagande har sedan blivit av avgörande betydelse i den fortsatta behandlingen.

I ett den 7 december 1931 dagtecknat utlåtande till kommerskollegium har ingenjörsvetenskapsakademien bland annat meddelat, att följande fakta konstaterats.

»Tekniska anordningar av tillfredsställande beskaflenhet för förgasning av träkol för motordrift framställas numera inom landet. Motsvarande anordningar för användning av trä kunna icke ännu anses vara fullt utexperimenterade.

Jordbrukstraktorer ha visat sig med avgjord fördel kunna drivas med träkolsgas. Effekten blir nära nog lika god som med oljebränsle (fotogen) i fall, såsom vid Fordsontraktorn, kompressionsförhållandet kan höjas tillräckligt. I driften uppstår en avsevärd besparing.

Vägmaskiner (vägskrapor och dylikt), som gå med jämn och relativt låg hastighet, synas jämväl kunna med fördel drivas med träkolsgas. Försök härmed pågå för närvarande.

För vanliga bilar innebär gasdriften under alla omständigheter en besparing gent emot bensindriften, men denna motväges av vissa praktiska olägenheter. Sålunda minskas motorns effekt med minst en tredjedel, vilket har till följd minskad accelerations- och backtagningsförmåga och därmed nedsatt medelhastighet. För buss- och lastbilsdrift innebär detta en nedsättning av trafikkapaciteten gent emot normal drift. Denna olägenhet kan undvikas genom användande av en övernormal motorstyrka. Vidare kan det icke förbises, att träkolsbränslet i användningen vållar vissa obehag för bilföraren. Möjligen kan härvid en brikettering visa sig vara tjänlig, men det återstår att utreda, huruvida en sådan utväg är praktiskt och ekonomiskt att räkna med».

Ur föreliggande kortfattade tekniska fakta kunna flera betydelsefulla slutsatser dragas. Av första stycket inhämta vi att själva förgasningsfrågan numera kan avkopplas från resonemanget, då tillfredsställande anordningar härför tillverkas inom landet. Vidare observeras att gasmotorn skall ha avsevärt högre kompressionsförhållande än bensinmotor. För att erhålla samma effekt måste också en större motor använ-

das. Men en ny större motor med större cylindervolym blir givetvis längre och torde icke utan vidare kunna inmonteras på den gamla bensinmotorns plats.

Då ingenjörsvetenskapsakademiens uppdrag enligt riksdagens protokoll och kommerskollegii däri intagna utlåtande måste anses avse användning av den vanliga bensinbilens motor med eventuella mindre ändringar, måste det avgivna, för gasbilens vidkommande avstyrkande utlåtandet anses fullt följdriktigt.

Sammanfattningsvis kan man säga, att det är själva automobilen för utnyttjning av den redan tekniskt färdiga kolgasen som vållar svårighet samt att den vanliga bensinbilens icke lämnar ett tillfredsställande resultat med gasdrift. Kolgasbilen i färdigt skick måste följaktligen bli en ny bil, *ett helt nytt fordon*.

Om ett nytt fordon icke hade erfordrats, utan bensinbilens kunnat ommonteras till en likvärdig kolgasbil, då hade ingenting varit att säga om beskattning även efter en sådan omändring. Men då det numera är till full evidens bevisat, att förhållandet är det motsatta, följer, att staten i konsekvens därmed bör ändra lagstiftningen.

Åtskilliga skäl kunna alltså anföras för skattefrihet tillsvidare för träkolsgasdrivna bilar, vilket torde böra tagas under övervägande vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 174. Lämpligast synes vara, att i anslutning till vad ovan anförts ett tillägg göres till Kungl. Maj:ts förslag om ändring av förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt, så att 2 § 2 stycket erhåller följande lydelse:

»Från skatteplikt undantages jämväl automobil eller släpvagn, som är inrättad uteslutande för brandväsen eller transport av sårade eller sjuka, eller för drift med träkolsgas.»

Med stöd av det anförda hemställas,

att riksdagen för sin del måtte besluta sådan ändring av Kungl. Maj:ts förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, att automobiler inrättade för drift med träkolsgas undantagas från skatteplikt.

Stockholm den 31 mars 1932.

P. J. Edberg.

