

Nr 502.

Av herr **Bengtsson** i Kullen, *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 automobilskatt m. m.*

Ehuru vårt land i de flesta avseenden är i besittning av rikliga och värdefulla naturtillgångar, finnes det ett område, där sådana i stor utsträckning saknas, nämligen på bränsleområdet. Landets stenkolstillgångar kunna blott fylla en ringa del av behovet, bergolja saknas, torv och skiffer kunna för närvarande ej utnyttjas i större utsträckning, och skogen är i regel för värdefull för att utan vidare brännas upp; den måste i stor utsträckning användas som råvara för industriprodukter. Såsom alltid under brydsamma tider har därför även nu, åtminstone på vissa områden, bränslefrågan trätt i förgrunden. Av så mycket större betydelse synes det därför vara att i den utsträckning det är möjligt tillvarataga sådana bränslen, som finnas eller kunna framställas inom landet.

Ett bränsle, vilket alls icke fått den användning, som man väntat och hoppats, är sulfitspriten, vilken i och för sig är ett gott motorbränsle. För närvarande produceras i runda siffror omkring 15 miljoner liter sulfitsprit av 95 procents styrka eller mera. Härav användes förlidet år cirka 8 miljoner liter för motorändamål, under det att den övriga produktionen gick till diverse andra ändamål, huvudsakligen kemisk fabrikation och allmän försäljning. Skulle vid alla större cellulosafabriker i vårt land spritfabriker inrättas, bleve den för motordrift tillgängliga mängden sulfitsprit 35—45 miljoner liter. Denna produktion skulle visserligen på långt när icke kunna ersätta den bensinkvantitet, som för närvarande användes för motordrift, emedan denna numera uppgår till omkring 400 miljoner liter. Sulfitspriten har det oaktat funnit användning därigenom att bensin blandas med högprocentig sulfitsprit på sådant sätt, att blandningen i regel innehåller 25 procent sulfitsprit och 75 procent bensin, s. k. lättbentyl. Denna blandning har bland automobilägarna gjort sig omtyckt och är av många efterfrågad. Exempelvis användes spritblandad bensin i stor utsträckning för bussdrift. Erfarenheten har visat, att vid användning av denna blandning åtgången av lättbentyl är mindre än av ren bensin för körning av samma vägsträcka under i övrigt samma förhållanden.

Vid den maximalt möjliga sulfitspritframställningen för motordrift av 35 till 45 miljoner liter skulle därför ej blott motsvarande kvantitet bensen besparas utan en än större kvantitet, uppgående till 43 à 55 miljoner liter bensen. Vid en vara, vilken i regel betingar ett sådant pris som bensen plägar göra, är en dylik besparing ur nationalekonomisk och handelspolitisk synpunkt av stor betydelse. Man måste därför beklaga, att sulfitspriten fått så liten användning för motordrift som fallet är. Det vore även önskvärt, om åtgärder kunde vidtagas, vilka ökade denna användning.

I Kungl. Maj:ts proposition av 1924 om skatt på motorbränsle var förslaget, att sulfitspriten skulle vara befriad från skatt. Detta förslag vann av olika skäl icke riksdagens godkännande. Även sulfitspriten blev belagd med skatt, ehuru tiden för skattens utgående uppsköts fem år. År 1929 förlängdes detta uppskov på sådant sätt att från och med 1 juli 1933 skatt skall utgå med 3 öre och 1 juli 1934 med fullt belopp.

Med de priser, som för närvarande äro rådande, torde fara förefinnas för att skatten på sulfitsprit för motordrift kommer att medföra en minskad användning av detta inhemska bränsle och sålunda ett avstannande av de fabriker, som för närvarande äro i gång. Blotta medvetandet om att skatt efter viss tid skall utgå torde hava haft till följd, att inga nya sulfitspritsfabriker blivit anlagda utan att i stället en del förefintliga sulfitspritsfabriker nedmonterats och fabriksbyggnaderna använts för andra ändamål.

Man skulle möjligen kunna befara att sulfitspritsens skattefrihet skulle kunna medföra en sådan nedgång i skattemedel för vägväsendet, att medlen härför bleve otillräckliga. Någon anledning att befara något dylikt torde emellertid ej förefinnas. Även om priset på sulfitsprit för motordrift vore mycket lockande, finnes ingen möjlighet att inom landet framställa sulfitsprit till väsentligt större kvantitet än 35 à 45 miljoner liter per år. Bensinen måste sålunda under alla förhållanden bliva det dominerande bränslet.

Användningen av sulfitsprit för framställning av lättbentyl har däremot även andra förmånliga följder. Varje förbränningsmotor arbetar med en viss kompression. Storleken av denna bestämmes av bränslet. Å andra sidan blir bränsleförbrukningen så mycket mindre ju högre kompressionen är, förutsatt att den ej är högre än den som bränslet tål. De automobiler, som i stor mängd importeras till vårt land, äro avsedda för drift med bensen, och deras motorer hava därför en kompression, som är avpassad för detta bränsle. Bensen blandad med sulfitsprit (lättbentyl) tål emellertid en väsentligt högre kompression än ren bensen. Användningen av lättbentyl innebär därför som redan nämnts en minskad bensinimport utöver motsvarande kvantitet sulfitsprit, och denna minskning kan vid användning av högkomprimerade motorer t. o. m. bli större än den,

som redan anförts. De utländska automobilfabrikerna hava emellertid ingen anledning att bygga speciella maskiner för svenskt bruk. Däremot torde den svenska automobilindustrien hava anledning att bygga högkomprimerade maskiner. Den med sulfitspriten uppnåbara minskade bränsleförbrukningen torde då även locka många köpare att hellre anskaffa en svensk automobil än en utländsk. En ökad sulfitsprittillverkning för motordrift inverkar sålunda även minskande på automobilimporten. Den ökade arbetstillgången inom landet på grund av en ökad sulfitsprittillverkning är väl ej så stor, men om denna kan medföra en ökad automobil-tillverkning, så torde arbetstillgången indirekt genom sulfitsprittillverkningen kunna öka rätt väsentligt. Svensk automobilindustri är ej heller främmande för dessa förhållanden. Ett par svenska automobilfabriker leverera särskilt för bussar, allt efter beställarens önskan, motorer med hög kompression.

En fråga, vilken på sin tid vållade mycket bekymmer, var missbruket av motorsprit till förtäring. Det sedan åtskilliga år använda nya denatureringsmedlet krotionaldehyd torde emellertid definitivt ha undanröjt denna fara, varför i detta avseende ej längre behöver hysas någon farhåga.

På senare år har man i Amerika sökt finna medel, genom vilkas användning bensinen skulle tåla en ökad kompression. Ett sådant medel har man även funnit i ämnet tetraetylbley. Detta är emellertid ett mycket allvarligt gift, vilket redan har flera människoliv på sitt syndaregister. Amerikanernas strävan är att införa detta medel även i Europa. Sedan genom lämpligt denatureringsmedel faran för sulfitsprits missbrukande undanröjts, besitta vi emellertid redan i denna ett bättre medel för samma ändamål än tetraetylbley, vilket därtill är ofarligt.

Framförallt behovet att i möjligaste mån kunna tillgodose landets olika behov av bränslen med inhemska produkter, men även andra skäl synas därför tala för att i den mån det är möjligt och utvägar därför kunna finnas uppmuntra tillverkningen och användningen av sulfitsprit för motordrift, och därmed så långt som möjligt på detta område följa uppmaningen: »*handla svenskt*».

I proposition nr 174 till årets riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit vissa ändringar i automobilbeskattningen, innebärande bland annat en höjning av skatten å bensin med 2 öre för liter. Emellertid förutsattes i propositionen, att skatten å motorsprit skall utgå från den 1 juli 1933 med 3 öre för liter och från och med den 1 juli 1934 med 6 öre för liter. Då av nu anförda skäl det måste för sulfitsprittillverkningens utveckling vara önskvärt, att *snarast möjligt* denna industri vinner trygghet för att motorspriten icke inom en nära framtid blir föremål för beskattning, hemställles,

att riksdagen måtte besluta, att skatt icke skall utgå å motorsprit för tiden från och med den 1 juli 1933.

Tillika hemställes,

att vederbörande utskott måtte verkställa härav påkallade ändringar i förordningen om särskild skatt å bensin och motorsprit.

Stockholm den 16 mars 1932.

Emil Bengtsson.
