

Nr 42.

Ankom till riksdagens kansli den 3 juni 1932 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående obligatorisk inblandning i importerad bensin av motoralkohol, framställd ur avfallslut vid sulfitecellulosa-tillverkning.

Andra lagutskottet har till behandling i ett sammanhang förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen nr 255 i första kammaren av herr Nilsson, Alexander, m. fl. och nr 343 i andra kammaren av herr förste vice talmannen Nilsson m. fl.

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, att riksdagen ville besluta, att det skall åligga importör av för motordrift avsedd bensin att av den införda kvantiteten försälja eller förbruka minst 10 procent i en blandning, bestående av 75 procent bensin och 25 procent motoralkohol, framställd ur avfallslut vid sulfitecellulosa-tillverkning. Motionärerna hava även hemställt, att utskottet ville formulera eventuellt erforderlig författningsföreskrift i ämnet.

Beträffande de skäl, som motionärerna anfört till stöd för sin hemställan, får utskottet hänvisa till motionerna.

Över motionerna har utskottet, i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver, begärt yttrande av kommerskollegium. De handlingar, som i anledning härav kommit utskottet till handa, finnas, med vissa uteslutningar, fogade såsom bilagor vid detta utlåtande; och tillåter sig utskottet hänvisa till desammas innehåll.

Den av motionärerna omtalade motoralkoholen är sulfitsprit, bestående av etylalkohol, som tillverkas genom jäsning av avfallslut från sulfitecellulosa-fabrikationen. Enligt uttalande av föredragande departementschefen i kungl. proposition nr 193 till 1924 års riksdag är det till fullo konstaterat, att sulfitspriten är ett tekniskt fullgott motorbränsle. Departementschefen yttrade vidare, att betingelserna för konstruktion och tillverkning av speciella spritmotorer vore fullt kända och tillförlitliga. De förändringar, som vanliga bensinmotorer behövde undergå, för att spritbränsle med fördel skulle kunna användas för deras drivande, vore relativt obetydliga. En blandning av alkohol och bensin i vissa proportioner torde, uttalade departementschefen, med god effekt kunna utan någon som helst ändring av motorerna användas i vanliga bensinmotorer. Såsom framgår av de vid detta utlåtande fogade

*Tekniska,
statistiska och
ekonomiska
uppgifter.
Motorsprit.*

bilagorna, utgör en blandning av 75 procent bensin och 25 procent sulfitsprit, vars alkoholhalt uppgår till 99 à 100 procent, ett motorbränsle av större effektivitet än oblandad bensin. Denna blandning benämnes lättbentyl.

Den första sulfitsprittfabriken — den Stora Kopparbergs bergslags aktiebolag tillhöriga fabriken vid Skutskär — igångsattes år 1909. Under de följande åren till och med 1916 färdigbyggdes ytterligare tre fabriker. Kristidens avspärning från utlandet och särskilt svårigheterna att erhålla bensin samt de höga prisen därå stimulerade sulfitindustrien att i forcerat tempo bygga sprittfabriker. Hela antalet sulfitsprittfabriker uppgick 1931 till 22 med en sammanlagd årlig tillverkningskapacitet under förutsättning av oavbruten tillverkning i normal omfattning av sulfitmassa av 18 à 20 miljoner liter 100-procentig sprit. Vid endast 18 av dessa fabriker var under år 1931 tillverkning av sulfitsprit i gång. De övriga 4 fabrikerna voro delvis demonterade. Endast 10 av sulfitsprittfabrikerna äro utrustade med sådana anläggningar, som äro erforderliga för framställning av den i lättbentylen ingående högprocentiga sulfitspriten. Kapaciteten vid de sulfitsprittfabriker, som äro utbyggda för tillverkning av högprocentig alkohol, uppgår vid full drift till omkring 12 miljoner liter 99- à 100-procentig sprit årligen. För sin tillverkning kunna sulfitsprittfabrikerna räkna med avsättning — förutom såsom bränsle för motordrift — till förtäring, för tekniskt bruk och för export. De fabriker, som leverera sprit till förtäringssändamål, äro icke utrustade för tillverkning av motorsprit. Ur publikationen »Meddelanden från Sveriges kemiska industrikontor», årgång 1932 s. 80, tillåter sig utskottet hämta följande tabellariska översikt över tillverkningen och försäljningen av sulfitsprit, beräknad till 100-procentig alkoholhalt, under åren 1918—1931.

Sulfitsprit à liter 100 %.

År	Fabrikernas kapacitet c:a	Fabrikernas tillverkning	F ö r s ä l j n i n g				
			Till hushålls- och tekn. ändamål	Till reningsverken	Motorsprit	Export	S.a försäljning
1918	6,000,000	3,379,674	1,309,136	—	1,663,604	—	2,972,740
1919	14,000,000	5,381,064	1,899,758	285,776	497,163	403,434	3,086,132
1920	19,000,000	7,752,696	585,584	4,786,042	—	4,294,137	9,665,764
1921	20,000,000	6,977,928	451,989	58,008	—	6,090,677	6,600,675
1922	20,000,000	5,945,365	537,556	399,589	31,991	3,216,334	4,185,472
1923	20,000,000	1,665,540	696,694	523,225	86,761	1,306,811	2,613,491
1924	20,000,000	3,229,526	1,995,426	859,160	166,927	1,168,496	4,190,009
1925	20,000,000	6,550,441	2,083,207	856,925	957,489	1,090,842	4,988,463
1926	20,000,000	6,974,502	2,676,453	655,390	2,409,395	929,040	6,670,278
1927	20,000,000	8,399,962	2,421,905	598,384	3,507,318	1,388,663	7,916,270
1928	20,000,000	7,288,428	2,956,868	762,840	2,584,048	852,143	7,155,899
1929	20,000,000	11,314,400	3,470,994	1,298,040	4,827,811	1,200,083	10,796,928
1930	20,000,000	15,782,409	4,383,430	1,134,709	7,660,997	476,367	13,655,503
1931	20,000,000	14,312,160	4,367,447	1,787,316	8,548,161	92,924	14,795,848

Av den till reningsverken levererade sulfitspriten användes en del till förtäringssändamål. Enligt vad utskottet under hand inhämtat, försåldes år 1931 för användning till sådant ändamål cirka 686,500 liter sulfitsprit, beräknad efter 100-procentig alkoholhalt.

I detta sammanhang får utskottet nämna, att enligt den nyssnämnda publikationen, årgång 1932 s. 78, tillverkningen av sulfitecellulosa uppgått till följande myckenheter under nedannämnda år.

Tillverkning av sulfitecellulosa i Sverige åren 1913—1931.

År	Ton (torr vikt)
1913	705,050
1926	1,055,735
1927	1,116,193
1928	929,019
1929	1,232,221
1930	1,231,093
1931 ca	1,024,000

Enligt uppgift i bevillningsutskottets betänkande nr 50 vid innevarande års riksdag är priset för sulfitbrännvin, som inköpes av partihandlare med rusdrycker från fabrikernas försäljningsbolag, 22.7 öre för liter av normalstyrka, d. v. s. med 50 procents alkoholhalt. Samma pris erhålles för den myckenhet sulfitsprit, som levereras till reningsverken för annat ändamål än brännvinstillverkning. Enligt nämnda betänkande är motsvarande pris för den till tekniskt bruk avsedda skattefria spriten 16.6 öre och för motorsprit 12.5 öre. Partipriset för 100-procentig motorsprit lär i överensstämmelse härmed uppgå till 24 à 25 öre per liter. Efter vad utskottet inhämtat plägar lättbentyl betinga ett minutpris, som är ett öre högre än minutpriset för bensin.

Enligt förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit skall för motorsprit erläggas skatt med 6 öre för liter. I vad förordningen avser motorsprit skall den emellertid enligt stadgande i förordningens övergångsbestämmelser träda i kraft först den 1 juli 1933, därvid skatten under tiden till den 1 juli 1934 skall utgå efter allenast 3 öre för liter.

Ur »Sveriges officiella statistik» avdelningen »Handel», i vad avser år 1931 kompletterad med uppgifter, som under hand inhämtats från kommerskollegii statistiska byrå, tillåter sig utskottet hämta följande uppgifter angående Sveriges import och export av bensin. Värdeuppgifterna äro grundade på importörernas tulldeklarationer, vilka avse bensinens inköpspris inberäknat frakt, assurans och andra kostnader för varans förande till svensk hamn.

Bensin.

Sveriges införsel och utförsel av bensin åren 1927—1931.

Å r	Införsel		Utförsel	
	liter	kronor	liter	kronor
1927	232,126,895	29,807,892	218,219	53,355
1928	312,159,064	35,953,342	2,643,242	323,721
1929	341,589,428	41,194,431	413,317	64,179
1930	411,902,952	46,581,101	4,423,107	535,566
1931	431,217,836	29,719,031	775,986	66,249

I ovanstående siffror äro icke de myckenheter bensin inbegripna, vilka förvarats i tullnederlag i Sverige och därifrån utförts ur riket utan att förtullas. Sådan utförsel har under den med ovanstående tabell avsedda tiden enligt uppgift från generaltullstyrelsens statistiska avdelning ägt rum åren 1930 och 1931, med 1,092,419 liter under år 1930 och 24,182,602 liter under år 1931.

Bensinpriserna hava under senare år sjunkit, vilket belyses däraf, att enligt uppgift i kungl. proposition nr 174 till innevarande års riksdag, s. 48, detaljhandelspriset för bensin i Stockholm på sommaren år 1925 var 40 öre för liter samt år 1929 30 öre för liter. För närvarande är det 22 öre för liter.

Enligt förordningen den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit sådan den lyder enligt förordningen den 29 april 1932 skall för bensin, som till riket införes eller här tillverkas, erläggas särskild skatt av 10 öre för liter. Denna skattesats, vilken innebär en förhöjning av bensinens beskattning med 2 öre i förhållande till vad tidigare gällt, trädde enligt kungörelse sistnämnda lag i tillämpning den 1 maj 1932. För bensin, som införes till riket, skall enligt kungörelse den 19 juni 1931 om vissa ändringar i tulltaxan erläggas tull med 10 öre för 100 liter.

Riksdags-
behandling
av frågor om
sulfitsprit.
Riksdagen
1923.

Inom riksdagen ha åtskilliga gånger väckts frågor om främjande av motorsprittillverkningen. Med förbigående av tidigare tillfällen, då så skett, får utskottet nämna, att vid 1923 års riksdag inom första kammaren av herrar Frändén och Enhörning väcktes en motion, nr 73, i vilken hemställdes, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära skyndsam utredning och förslag till sulfitspritens utnyttjande såsom nationellt motorbränsle. På hemställan av vederbörande tillfälliga utskott avlät riksdagen skrivelse till Kungl. Maj:t, nr 205, med anhållan att Kungl. Maj:t täcktes föranstalta om skyndsam utredning om och förslag till sulfitspritens utnyttjande som motorbränsle.

Riksdagen
1924.

Under åberopande av nämnda riksdagsskrivelse framlade Kungl. Maj:t för 1924 års riksdag proposition, nr 193, med förslag till förordning om vissa ändringar i förordningen den 1 juli 1918 angående handel med skattefri sprit, m. m. Enligt detta förslag skulle, utan iakttagande av försäljningsbestämmelserna i nämnda förordning, få för användning till motordrift försljas på särskilt sätt denaturerad motorsprit. Rätt att försälja sådan sprit skulle tillkomma tillverkare och av denne eller hans ombud antagna återförsäljare.

I propositionen upptogs frågan, huruvida i lag borde föreskrivas blandning av sulfitsprit och bensin för användande såsom motorbränsle. Efter att hava redogjort för vissa skrivelser i denna fråga från aktiebolaget svensk sprit och Sveriges industriförbund anförde föredragande departementschefen:

I nu berörda skrivelser från aktiebolaget svensk sprit och Sveriges industriförbund angivas sålunda, såsom framgår av den lämnade redogörelsen,

tvenne utvägar såsom tänkbara, därest man vill säkerställa sulfitspritsens utnyttjande såsom motorbränsle. Antingen skulle det i lag föreskrivas, att den bensin, som försålles för motorändamål, skulle vara uppblandad med sulfitsprit i viss myckenhet, eller också skulle bensinen åsättas en tull eller annan skatt av sådan storlek, att sulfitspriten bleve konkurrenskraftig gentemot densamma. Bägge dessa förslag hava av kommerskollegium och kontrollstyrelsen samt ingenjörsvetenskapsakademien gjorts till föremål för ingående utredningar.

Då till stöd för det förstnämnda förslaget, bland annat, åberopats, att detsamma genomförts i Frankrike, funno ämbetsverken och akademien det önskvärt, att uppgifter införskaffades rörande, bland annat, de erfarenheter i skilda hänseenden, särskilt av teknisk art, som vunnits under den tid ifrågavarande lagstiftning tillämpats i nämnda land. Kommerskollegium hemställde därför i samråd med kontrollstyrelsen och ingenjörsvetenskapsakademien om uppdrag för tvenne personer, eventuellt tillsammans med en tredje av aktiebolaget skattefri sprit utsedd, att i nämnda syfte företaga en studieresa till Frankrike. Då dessutom till stöd för förslaget anförts, att liknande åtgärder planerats i Tjeckoslovakiet, begärde ämbetsverken tillika, att en av de nyss åsyftade personerna måtte erhålla i uppdrag att, i samband med annan resa, i Tjeckoslovakiet studera användningen av sprit såsom motorbränsle. Bägge dessa framställningar biföllos av Kungl. Maj:t. Ett sammandrag av de avlämnade redogörelserna för under studieresorna inhämtade upplysningar återfinnes i ämbetsverkens (såsom bilaga B till propositionen fogade) utlåtande den 6 mars 1924. Här skall därför beträffande dessa upplysningar endast anföras, dels att man i Tjeckoslovakiet icke ansett sig kunna införa någon tvångslagstiftning av antydd art utan inskränkt sig till att påbjuda en sprit-bensolblandnings användande för statsförvaltningarnas behov, varjämte sprit-bensolblandningens konkurrensförmåga gentemot bensinen stötts genom en relativt hög tull och omsättningsskatt å bensolen, dels att förenämnda franska lagstiftning endast i ringa omfattning kunnat effektivt tillämpas. Något direkt stöd för de ifrågasatta tvångsåtgärderna kunde enligt nämnda ämbetsverks och ingenjörsvetenskapsakademiens uppfattning icke hämtas från de åberopade utländska förebilderna. Den tekniska utredning, som vore erforderlig för att man skulle kunna avgöra, vilket blandningsförhållande, som med hänsyn till den förefintliga risken för separering av sprit och bensin i en sprit-bensinblandning kunde komma att visa sig praktiskt lämpligt, föreläge enligt deras mening icke. Likaså kunde endast utförligare försök och en längre tids praktisk erfarenhet, än som nu stode till buds, utvisa, huruvida särskilda åtgärder kunde komma att visa sig erforderliga för att förhindra separering. En lagstiftning av antydd art saknade därför, framhöllo ämbetsverken och akademien, redan av sålunda anförda skäl åtminstone för närvarande nödigt faktiskt underlag och tekniska förutsättningar. Härtill komme, anförda de vidare, att en dylik lagstiftning även i andra avseenden skulle medföra högst avsevärda praktiska svårigheter och betänkligheter i tillämpningen. Då den beräkneliga tillgången på sulfitsprit ej skulle räcka till för att medgiva en inblandningsprocent, som ur stabilitetssynpunkt kunde anses tillräddig, återstode blott att direkt följa den franska förebilden med importförbud å bensin samt licensgivning mot åtagande att inköpa viss mängd alkohol — exempelvis 10 procent — av den importerade bensinmängden samt med skyldighet att använda och försälja denna alkoholkvantitet i form av spritbensin av viss sammansättning. Det motstånd och den motvilja, vartill tillämpningen av ett dylikt system och dess konsekvenser säkerligen måste leda, kunde vändas mot själva det

ändamål, man avsett att gagna, d. v. s. mot sulfitspritsens användning såsom motorbränsle, och tillfoga densamma oberäknelig skada. Ämbetsverken och akademien avstyrkte därför bestämt för närvarande varje tvångslagstiftning av ifrågasatt art.

Ur vissa synpunkter skulle vidtagandet av åtgärder av nu senast berörd art innebära betydande fördelar. Avsättningen såsom motorbränsle av hela den kvantitet sulfitsprit, som kan disponeras för sådant ändamål, vore säkerställd och därmed sulfitspritindustriens bestånd tryggt. Förutsatt att de uppgifter om tillverkningskostnaderna för sulfitsprit, som lämnats bland annat i Sveriges industriförbunds tidigare berörda framställning, skulle visa sig hållbara och priset å sulfitsprit i den form, i vilken spriten lämpar sig för blandning med bensin, inbegripet denatureringsmedel sålunda ej komma att överstiga nuvarande bensinpris — att uppgifterna med all sannolikhet skulle visa sig hållbara bekräftas av särskilda uppgifter, som jag låtit införskaffa — skulle förut angivna gynnsamma resultat nås utan någon avsevärd fördyring av motorbränslet. I någon mån skulle väl ock försäljningskostnaderna för sulfitsprit såsom motorbränsle förminskas, därigenom att bensinfirmornas distributionsnät i viss utsträckning komme att användas även för sulfitspriten. Å andra sidan läser det icke kunna förnekas, att sådana tvångsåtgärder som de här ifrågasatta äro förenade med betydande olägenheter. De kräva ett reglerande ingripande i näringslivet från det allmännas sida, som icke bör vidtagas utan mycket starka skäl. Dylika skäl lära i vart fall icke kunna sägas föreligga, förrän det efter genomförandet av de av mig föreslagna ändringarna av försäljningsbestämmelserna för motorsprit och vissa åtgärder, som jag i annat sammanhang ämnar föreslå, visat sig omöjligt att finna avsättning för sulfitspriten såsom motorbränsle. Då jag funnit mig åtminstone för närvarande böra avstyrka åtgärder av här förevarande art, har en ytterligare för mig avgörande synpunkt varit, att utredningen av de tekniska problem, som äro förknippade med lagstiftningen, såsom ock ämbetsverken och ingenjörsvetenskapsakademien framhållit, icke synes vara tillräckligt omfattande och djupgående. Finnes icke full visshet, att de tekniska svårigheterna äro lösta, kan man icke bedöma de verkningar, den ifrågasatta lagstiftningen skulle medföra, därest den genomfördes i praktiken.

I anledning av propositionen väcktes inom första kammaren av herrar Frändén och Nils Anton Nilsson en motion, nr 293, i vilken hemställdes, att riksdagen i anslutning till propositionen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om fullföljande av utredningen om sulfitspritsens nyttiggörande som motorbränsle i form av en lämplig spritbensinblandning ävensom att riksdagen måtte uttala sig om önskvärdheten av att statens verk och inrättningar vid skäligt pris måtte anmodas att i största möjliga utsträckning använda sig av spritbensinen som motorbränsle.

På hemställan av bevillningsutskottet i dess betänkande nr 40 beslöt riksdagen att bifalla propositionen och att icke företaga någon åtgärd med anledning av motionen.

En vid samma års riksdag av herrar Pettersson i Stäringe och Lindgren inom andra kammaren väckt motion, nr 317, om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om utredning angående användande för motordrift av en blandning av sulfitsprit och bensin föranledde icke heller någon riksdagens åtgärd.

Vid 1928 års riksdag upptog statsutskottet frågan om ökad användning av svenskt motorbränsle inom statens verk. I anledning av ett uttalande därom av statsrevisorerna i revisionsberättelsen för budgetåret 1926/1927 anförde nämligen statsutskottet i sitt utlåtande nr 90:

Riksdagen
1928.

Vad revisorerna anfört beträffande användningen vid statens verk och inrättningar av inhemskt motorbränsle, har utskottet funnit vara värt särskilt beaktande, då genom användning i största möjliga utsträckning av sådant bränsle icke endast vinnes ökad avsättning inom landet av producerat motorbränsle och de därmed sysselsatta näringarna uppmuntras, utan också en minskning av importen utav bensin m. m. lär kunna åvägbringas. För övrigt torde det inhemska motorbränslet numera väl kunna konkurrera med det importerade.

Utskottet har alltså i likhet med revisorerna ansett det vara av vikt, att åtgärder vidtagas för möjliggörande av utsträckt användning av det inhemska motorbränslet, framför allt då det gäller förbrukningen hos statsmyndigheterna.

På hemställan av utskottet anhöll riksdagen i skrivelse nr 190 under punkt 7:o), att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för åstadkommande av ökad användning vid statens verk och inrättningar av inhemskt motorbränsle.

Skrivelsen anmälles beträffande denna punkt i försvarsdepartementet, kommunikationsdepartementet och handelsdepartementet. Den 20 juni 1929 beslöt Kungl. Maj:t, att skrivelsen ej skulle föranleda vidare åtgärd.

I den ovan omnämnda kungl. propositionen nr 174 till innevarande års riksdag med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt m. m. har chefen för finansdepartementet uttalat, att frågan om bensinbeskattningen torde böra bli va föremål för prövning jämväl vid 1933 års riksdag samt att det vid sådant förhållande syntes honom mest lämpligt, att frågan om beskattningen av motorspriten i detta sammanhang upptoges till behandling.

Riksdagen
1932.

I sitt betänkande i anledning av propositionen, nr 32, har bevillningsutskottet gjort följande uttalande med föranledande närmast av vissa i anledning av propositionen väckta motioner om gynnande i skattehänseende av automobiler, drivna med tråkolsgas (motionerna II: 499 och 503) samt om skattefrihet för motorsprit även för tiden från och med den 1 juli 1933 (motionen II: 502).

I motionerna nr 499 i andra kammaren av herr Edberg och nr 503 i samma kammare av herrar Andersson i Rasjön och Pettersson i Hällbacken har beträffande automobiler, som inrättats för drift med tråkolsgas, föreslagits i förstnämnda motion befrielse från fordonsskatt och i den sistnämnda, att skatten skall till den 1 januari 1938 utgå med hälften av de för automobiler i allmänhet föreslagna skattesatserna. I likhet med motionärerna har utskottet funnit angeläget, att användningen av ett inhemskt motorbränsle befrämjas. Då emellertid tråkol drivna automobiler icke träffas av bensinskatten, har utskottet icke ansett sig böra föreslå fullständig befrielse från fordonsskatt för dylika automobiler utan allenast den lindring i beskattningen, som påyrkats i motionen nr 503 i andra kammaren. Med hänsyn till svårigheten att för närvarande bedöma förutsättningarna för de trä-

kolsdrivna automobilernas konkurrenskraft, har utskottet ansett skattelindringen böra gälla tills vidare och icke såsom i sistnämnda motion föreslagits under 5 år.

Vidkommande motionen nr 502 i andra kammaren av herr Bengtsson i Kullen har utskottet med sin nu angivna ståndpunkt till frågan om understödjande av förbrukningen av inhemska motorbränslen funnit motionärens syfte beaktansvärt. Då emellertid enligt vad departementschefen anfört frågan om motorspritens beskattning kommer att göras till föremål för utredning och förslag i ämnet är avsett att föreläggas nästa års riksdag, har utskottet icke ansett sig nu böra taga ståndpunkt till denna fråga. Enligt utskottet tillhandakomna uppgifter har under den senaste tiden bensol vunnit ökad användning som motorbränsle, och förutsätter utskottet, att vid en blivande utredning även frågan om bensolens beskattning göres till föremål för undersökning.

Riksdagen har godkänt utskottets utlåtande.

Vid innevarande års riksdag har vidare i likalydande motioner, nr 244 i första kammaren av herr Nilsson, Alexander, m. fl. och nr 342 i andra kammaren av herr förste vice talmannen Nilsson m. fl. hemställts, att riksdagen ville besluta viss ändring av förordningen den 14 juni 1917 angående försäljning av rusdrycker av innebörd, att av sulfitsprit icke skulle få beredas för förtäring avsett brännvin. I motiveringen framhålles, att en dylik åtgärd hade till syfte vinnandet av en förbättrad ställning för jordbrukarna i de delar av vårt land, där brännvinstillverkning av lantbruksprodukter bedreves. För åstadkommande av en ökad bränning av potatis borde genomföras en sådan ordning, att all den sprit, som avsäges för förtäringssändamål, komme att härröra från jordbruket, varemot sulfitspriten icke längre skulle få disponeras för sådan användning utan i stället reserveras för industriella och tekniska syften. En överflyttning av tillverkningen av nämnda kvantitet brännvin från sulfitbrännerierna till lantbruksbrännerierna betydde en ökning i de senares tillverkning av 9.5 procent och en minskning i sulfitbränneriernas tillverkning av omkring 6 procent. Denna minskning skulle dock kompenseras genom bifall till de samtidigt väckta i detta utlåtande behandlade motionerna I: 255 och II: 343 om ökad användning av motoralkohol.

Bevillningsutskottet, som i sitt ovan omtalade betänkande nr 50 till behandling upptagit såväl de nu nämnda som även vissa andra motioner, har begärt yttrande över motionerna av kontrollstyrelsen. I sitt yttrande har styrelsen anfört:

Enligt kontrollstyrelsens mening måste den omfattning, i vilken sulfitspriten enligt de nu anförda uppgifterna för närvarande kommer till användning såsom råvara för förtäringsspritt, anses alltför obetydlig i jämförelse med avsättningen av jordbrukssprit till samma ändamål för att kunna motivera en så långtgående åtgärd som meddelande av förbud mot sulfitspitens användning till angivna ändamål. För sulfitspritindustrien, som nedlagt betydande arbete och stora kostnader för att kunna producera råvara av fullgod kvalitet, skulle en dylik åtgärd innebära en betydande nackdel, som skulle verka så mycket kännsbarare med hänsyn till de svåra ekonomiska förhållanden, varunder sulfitcellulosaindustrien för närvarande arbetar.

Då sulfitspritfabrikernas avsättning av motoralkohol sker till oförmånliga priser, innebär försäljningen av sulfitsprit till aktiebolaget Vin- och spritcentralen genom det relativt gynnsamma pris, som härvid kan betingas, en för industrien nödig kompensation. I de motioner, i vilka hemställes om införande av sagda förbud, antydes visserligen genom hänvisning till de vid årets riksdag väckta motionerna I: 255 och II: 343 om skyldighet för importör av bensin att försälja eller förbruka viss del av den importerade kvantiteten i bestämd blandning med motoralkohol, framställd ur avfallslut vid sulficellulosatillverkning, att sulfitspritfabrikanterna skulle hållas skadeslösa genom stadgande i lag om dylik skyldighet. Att innan erfarenheterna verkligen givit vid handen, att avsättningen av sulfitsprit till förtäringssändamål kommer att bli på någon nämnvärdare och bestående omfattning, tillgripa en så komplicerad åtgärd, som den föreslagna tvångsinblandningen av alkohol i bensin, bör enligt kontrollstyrelsens mening icke ifrågakomma.

Bevillningsutskottet har i sitt betänkande anfört:

Till följd av det jämförelsevis låga priset å sulfitsprit användes uteslutande sådan sprit — bortsett från s. k. sekundärsprit — för försäljning till partihandlare med skattefri sprit och till motorsprit. Emellertid växla de priser ganska avsevärt, som med hänsyn till sulfitsprits användning erläggas för densamma. Sålunda är priset för sulfitbrännvin, som inköpes av partihandlare med rusdrycker, 22.7 öre för liter av normalstyrka, medan motsvarande pris för skattefri sprit utgör 16.6 öre och för motorsprit 12.6 öre. Enligt vad från fabrikanthåll uppgivits har dock till följd av konkurrens med bensinen priset å motorsprit icke kunnat sättas högre än att densamma endast täcker de direkta framställningskostnaderna, och ställer sig priset sålunda ganska ofördelaktigt för fabrikanterna.

Den kvantitet sulfitbrännvin, som hittills kommit till användning för förtäring, är emellertid jämförelsevis obetydlig. Under år 1931 försålles sålunda icke fullt 1,400,000 liter och under tidigare år var den försälda myckenheten än mindre. Även om sulfitsprits viktigaste avsättningsområden ligga på andra håll, har dock utskottet icke ansett skäl föreligga att, på sätt i motionerna nr 244 i första kammaren och nr 342 i andra kammaren föreslagits, förbjuda tillverkning för inhemsk konsumtion av sulfitsprit avsedd för förtäringssändamål. Därest framdeles sulfitspriten erhåller mera avsevärd användning för andra ändamål, försvagas givetvis industriens intresse att densamma försäljes till förtäring. Utskottet har i detta sammanhang velat erinra, att utskottet i sitt innevarande år avgivna, av riksdagen godkända betänkande nr 32 framhållit vikten av att användningen av inhemska motorbränslen befrämjas. Vidare torde, såsom utskottet i nämnda betänkande uttalat, frågan om motorsprits beskattning komma att göras till föremål för utredning, och förslag i ämnet är avsett att föreläggas nästa års riksdag. Därest sistnämnda fråga löses, torde det bli möjligt att bättre överblicka spörsmålet om sulfitsprits användning för förtäring.

Utskottet har hemställt, att riksdagen måtte, i anledning av motionerna, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning av frågan om rätt att tillverka för förtäring avsett brännvin och därmed sammanhängande spörsmål, närmast frågorna om vilka råämnen, som må användas vid tillverkningen, samt grunderna för prissättning av råbrännvin ävensom rörande vilka åtgärder, som böra vidtagas för att avsättningsmöjligheterna för fabrikspotatis till brännerierna skola bli jämnare fördelade mellan odlarna än för närvarande.

1931 års
skogssak-
kunniga.

Jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 16 oktober 1931 har chefen för jordbruksdepartementet tillkallat utredningsmän att inom nämnda departement verkställa utredning och avgiva förslag rörande åtgärder för vinnande av ökad avsättning av inhemska skogsprodukter, förbättrat ekonomiskt utbyte av skogsbruket samt intensivare skogsvård. Denna kommitté, benämnd 1931 års skogssakkunniga, har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 7 maj 1932 begärt anslag för att sända en representant i studiesyfte till vissa fabriksanläggningar i Tornesch vid Hamburg, vid vilka tillämpas det nyligen uppfunna s. k. Schollerförfarandet vid framställning av sprit och lignin ur mindervärdigt virke, vedavfall o. dyl.

Utskottet.

Den utredning, som innefattas i detta utlåtande med de därtill fogade bilagorna, giver vid handen, att under nuvarande förhållanden avsättning vinnes för all den motorsprit som tillverkas inom riket, under år 1931 uppgående till omkring 8½ miljoner liter. Att, såsom motionärerna föreslagit, genom föreskrift om tvångsinblandning av sulfitsprit i bensin söka åstadkomma ökad avsättning av motorsprit är därför, så länge omfattningen av sprittillverkningen är oförändrad, icke påkallat av förhållandena. För genomförande av motionärernas förslag om inblandning av sulfitsprit i 10 procent av den inom landet försålda eller förbrukade bensinen skulle för övrigt krävas betydligt större myckenhet motorsprit än den, som för närvarande tillverkas.

Såsom kommerskollegium uttalat i sitt vid detta utlåtande som bilaga A fogade yttrande, skulle det emellertid för vårt land, såväl med hänsyn till önskvärd självförsörjning som till handelsbalansen gentemot utlandet, vara av allra största betydelse, om ett effektivt bränsle för motordrift kunde framställas ur inhemska råvaror och tillhandahållas som drivmedel för motorfordon till konkurrensdugligt pris samt i tillräcklig myckenhet. Med hänsyn härtill är det enligt utskottets åsikt ett i hög grad behjärtansvärt önskemål, att landets behov av motorbränsle måtte i större utsträckning än för närvarande är fallet kunna tillgodoses medelst sprit, som framställes inom trävaruindustrien.

Åt frågan om lämpliga åtgärder för att åstadkomma ökad tillverkning av motorsprit bör därför enligt utskottets mening ägnas synnerlig uppmärksamhet från statsmakternas sida. Det synes vara av vikt, att en undersökning verkställes för att utreda de tekniska och ekonomiska möjligheterna att på annat sätt än motionärerna föreslagit genom åtgärder på pris- och skattepolitikens område skapa förutsättningar för ökad produktion av motorsprit. Därvid bör övervägande ägnas även medlen att lösa de avsättnings-svårigheter, som möjligen kunna uppstå på grund av de särskilda förhållandena på marknaden för motorbränsle.

På sätt framgår av den ovan i detta utlåtande lämnade redogörelsen har chefen för finansdepartementet i kungl. proposition nr 174 till innevarande års riksdag, innehållande bland annat förslag angående bensinbeskattningen, uttalat, att frågan om beskattningen av motorspriten, vilket drivmedel enligt

gällande bestämmelser är belagt med skatt från och med den 1 juli 1933, syntes honom böra upptagas till behandling. Enligt utskottets mening skulle det vara lämpligt, att i detta sammanhang hela spörsmålet, huruvida och på vad sätt tillverkningen och avsättningen av inhemsk sprit till motorbränsle må kunna främjas, blir föremål för allsidig prövning. En sådan undersökning synes utskottet jämväl motiverad därav, att bevillningsutskottet i sitt ovan omtalade betänkande nr 50 föreslagit en utredning, som skulle komma att beröra bland annat den med motorspritproblemet i viss mån sammanhängande frågan om sulfitspritens användande för förtäringssändamål.

På grund av vad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

A) att vad i förevarande motioner yrkats icke måtte bifallas av riksdagen; samt

B) att riksdagen, i anledning av förevarande motioner, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning av spörsmålet, huruvida och på vad sätt tillverkningen och avsättningen av inhemsk sprit till motorbränsle må kunna främjas, samt för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen kan föranleda.

Stockholm den 3 juni 1932.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Westman, von Geijer, Frändén, Norman, Larsson* i Brålanda, *P. Sandström, Granström* och *Gottfrid Karlsson*;

från andra kammaren: herrar *Magnusson* i Skövde, *Olovson* i Västerås, *Pettersson* i Hällbacken, *Sandström* i Nyland, *Björnberg, Hansson* i Trollhättan, *Gardell* i Gans och *Ljung*.

*Bilaga A.***Kungl. Kommerskollegium.**

Stockholm den 12 mars 1932.

Till Riksdagens andra lagutskott.

Genom remiss den 5 februari 1932 har Kungl. Maj:t anbefallt kommerskollegium att avgiva och direkt till riksdagens andra lagutskott före utgången av mars månad 1932 inkomma med yttrande över tvenne likalydande motioner, nämligen nr 255 i första kammaren av herr Nilsson, Alexander m. fl. samt nr 343 i andra kammaren av herr förste vice talmannen Nilsson m. fl., angående obligatorisk inblandning i importerad bensin av motoralkohol, framställd ur avfallslut vid sulfitecellulosatillverkning.

Kommerskollegium har införskaffat bilagda yttranden i ärendet från Sveriges kemiska industrikontor, Kungl. svenska automobilklubben, aktiebolaget Svensk sprit (sulfitsprittillverkarnas försäljningsorganisation) samt statens sprängämnesinspektör G. v. Feilitzen, som överlämnat av honom inhämtade yttranden från följande större bensinimportörer, nämligen Svensk-engelska mineraloljeaktiebolaget, Krooks petroleum- & oljeaktiebolag, The Texas Company aktiebolag (Texaco), Svenska bensin- & petroleumaktiebolaget BP samt aktiebolaget Naftasyndikat.

För egen del får Kollegium anföra följande.

Kollegium får till en början helt ansluta sig till motionärernas mening, att det skulle för vårt land, såväl med hänsyn till önskvärd självförsörjning som till handelsbalansen gentemot utlandet, vara av allra största betydelse, om ett effektivt bränsle för motordrift kunde ur inhemska råvaror framställas och till konkurrensdugligt pris samt i tillräcklig myckenhet tillhandahållas såsom drivmedel för motorfordon. Vikten härav lär vara så mycket påtagligare, som man icke torde kunna iakttaga några tecken till avmattning ifråga om motoriseringens fortskridande på en hel del verksamhetsområden, framför allt inom transportväsendet, varför man synes hava anledning motse en ytterligare stegring av motorbränsleförbrukningen, åtföljd av ökad belastning å handelsbalansen, så länge sagda bränslebehov huvudsakligen måste täckas genom import.

I Sverige framställes sedan omkring 20 år tillbaka ett flytande bränsle, som är användbart som drivmedel i motorer, nämligen sulfitsprit, vilken vara består av etylalkohol, tillverkad genom jäsning av avfallslut från sulfitecellulosafabrikationen. Stora förhoppningar hava knutits till detta ännu såsom ersättningsmedel för petroleumbensin. Emellertid har utvecklingen på ifrågavarande område icke kvantitativt sett motsvarat förväntningarna, ehuru numera varken tekniska svårigheter eller restriktioner

tiva bestämmelser på spritlagstiftningens område kunna sägas lägga avgörande hinder i vägen för sulfitsprits allmänna användning som motorbränsle.

Orsakerna till att sulfitsprit alltså spelar en relativt obetydlig roll i landets försörjning med drivmedel för mobila och stationära motorer äro framför allt att söka i följande omständigheter.

Sulfitsprit är en biprodukt vid tillverkning av sulfitcellulosa och kan följaktligen icke framställas i större myckenhet, än som svarar mot en viss relation till huvudprodukten, nämnda slag av kemisk pappersmassa. Denna åter kan icke tillverkas i obegränsade mängder. Sverige har visserligen haft att glädja sig åt en stark utveckling av sulfitcellulosaindustrin, men denna utveckling begränsas givetvis av avsättningsmöjligheterna, och man har, särskilt under nu rådande ekonomiska världskris, fått påtagliga bevis för, att även en av världsmarknaden tidigare så begärligt upptagen vara som svensk pappersmassa fått vidkännas högst betydande avsättningssvårigheter.

En sulfitfabriks utrustning med anordningar för tillgodogörande av avfallsluten i form av sulfitsprit kräver vidare en betydande kapitalinvestering, som ingalunda vid alla sulfitfabriker hittills ansetts lämplig eller möjlig. Visserligen hava statsmakterna — senast genom förordningen om särskild skatt å bensen och motorsprit den 3 maj 1929 (nr 62) — berett sulfitspriten en gynnad ställning i förhållande till bensen, i det att förstnämnda inhemska produkt tillsvidare befriats från den skatt av 6 öre för liter, som utgår å den senare. Men då denna temporära skattefrihet för motorsprit utlöper den 1 juli 1933 och visshet icke föreligger rörande eventuell förlängning av sagda undantagsställning för sulfitspriten, har osäkerheten om vad framtiden i nämnda avseende kunde innebära synbarligen minskat benägenheten hos sulfitindustrin att öka sin tillverkningskapacitet ifråga om sulfitsprit utöver den redan befintliga. Därtill kommer att den starka prissänkning, bensen under senare år uppvisat, verkat pristryckande även å sulfitspriten och väsentligt minskat utsikten att utvinna tillfredsställande ekonomiskt resultat av sulfitsprittillverkning.

Vad som över huvud taget möjliggjort uppehållande av en total sulfitsprittillverkning även i den omfattning, densamma haft under de senaste åren — år 1930 cirka 18,000,000 liter 95-procentig sprit — torde för övrigt vara det förhållandet, att omkring hälften av den totala produktionen kunnat vinna avsättning till andra ändamål. Huvudsakligen såsom allmännaturerad hushållssprit och teknisk sprit, till väsentligt högre pris än det motorspriten betingat.

Det torde även böra erinras, att icke alla existerande sulfitsprittfabriker utrustats med anläggningar för högkoncentrering av produkten upp till 99½ procent alkoholstyrka, en åtgärd, som är nödvändig, om sulfitspriten skall användas till motordrift i blandning med bensen, vilket av lämplighetsskäl blivit den gängse metoden. Kapaciteten vid de sulfitsprittfabriker, som äro utbyggda för tillverkning av högprocentig alkohol, uppgår vid full drift till omkring 12 miljoner liter 99½-procentig sprit årligen. Icke ens denna kvantitet, som i förhållande till hela nuvarande årsförbrukning av bensen inom landet (över 400 miljoner liter) är obetydlig, kan för närvarande påräknas på grund av inträdd och möjligen tilltagande driftinskränkning vid cellulosafabrikerna.

Vid sådant förhållande torde det — huru önskelig en sådan ordning ur

skilda synpunkter än vore — icke vara praktiskt möjligt för importörerna av för motordrift avsedd bensen att av den införda kvantiteten försälja eller förbruka minst 10 procent i en blandning av 75 procent bensen och 25 procent motoralkohol (lättbentyl). Att öka tillverkningen av motoralkohol så väsentligt, att tillgången motsvarar sagda krav, är nämligen tills vidare uteslutet.

Den remitterade motionens hemställan synes alltså icke böra för närvarande vinna bifall.

Ragnar Sohlman.

G. Holmberger.

Carl Lamberth.

Bilaga B.

SVERIGES KEMISKA INDUSTRIKONTOR.

Till Kungl. Kommerskollegium, Industribyrån.

Genom remiss den 10 sistlidne februari har Kungl. Kollegiet anhållit om Industrikontorets yttrande över motion nr 255 av herr Nilsson, Alexander, m. fl. i riksdagens första kammare, »om skyldighet för importör av bensen att försälja eller förbruka viss del av den importerade kvantiteten i bestämd blandning med motoralkohol, framställd ur avfallslut vid sulfitecellulosatillverkning». Kontoret får med anledning härav anförda följande.

Motionärerna visa medelst siffror, hur importen av bensen befinner sig i oavbrutet stigande, att värdet av denna import trots den starka nedgången i bensinpriserna uppgår till närmare 40 miljoner kronor, och framhåller samtidigt den fördel för landet och dess handelsbalans, som skulle ligga däri, att inhemskt motorbränsle i högre grad än vad som för närvarande är fallet kunde komma till användning.

För att stimulera tillverkningen av 99 procentig motoralkohol, framställd ur sulfitsprit, föreslå motionärerna enligt franskt mönster en tvångsinblandning av 25 procent motoralkohol i förslagsvis 10 procent av all importerad bensen. Förbrukningen av motoralkohol beräknas därigenom ökas från nuvarande 8.5 miljoner till 15 miljoner liter.

Handeln med motoralkohol är för närvarande icke underkastad statlig reglering i någon form utan bedrives efter fullt affärsmässiga principer. Någon svårighet att försälja den kvantitet om 8.5 miljoner liter, som för närvarande tillverkas, har icke förelegat, då en viss tillsats motoralkohol till bensen, såsom motionärerna framhållit, i hög grad förbättrar dess egenskaper och effekt. Motoralkoholen har emellertid framför bensen gynnats i så måtto att den tillsvidare varit skattefri. Denna fördel är emellertid avsedd att upphöra den 1 nästa juli, då motoralkoholen skall beskattas med 3 öre per liter, vilken skattesats påföljande år skall höjas till 6 öre. Anledningen till att framställningen av motoralkohol icke utökats över nuvarande kvantiteter är att sulfitefabrikerna icke ansett tillräddligt verkställa några utbyggnader för ökad spritframställning. Till-

verkarna hålla nämligen före att, när ovannämnda skatt om 6 öre per liter påläggas, det blir omöjligt att i konkurrens med bensen erhålla sådana priser för motoralkoholen, att näringen blir lönande. Redan nu, då skattefrihet gäller, anses tillverkningen i sig själv knappast vara ekonomiskt bärkraftig. I realiteten torde den kunna uppehållas endast tack vare att sulfitspriten kan finna användning även för andra ändamål.

Motionärernas uppfattning att stimulerande åtgärder av något slag måste vidtagas för att en ökad tillverkning av motoralkohol skall kunna komma till stånd är för den skull fullt riktig. Motionärerna ha härvid tänkt sig att viss procent av den till landet importerade bensen skulle tvångsvis uppblandas med motoralkohol. Detta förslags realiserande torde såvitt Kontoret förstår komma att medföra ett av staten fastställt maximipris å motoralkoholen. Då detta pris givetvis skulle komma att betydligt överstiga priset på bensen, bleve följden en fördyring av motorbränslet för konsumenterna. Med ett dylikt system skulle även självfallet bli förenade alla de olägenheter, som ofrånkomligen måste åtfölja en av staten utövad kontroll över privat näringsverksamhet. Enligt Kontorets bestämda mening bör för den skull en dylik väg ej följas utan att andra utvägar för frågans ordnande saknas. Att i vissa främmande länder ett lagstadgat inblandningstvång tillskapats torde i allmänhet ha berott på att stora överskott på sprit från jordbruksbrännerierna förelegat. Som bekant existerar emellertid dylika förhållanden ej här i landet, då någon försäljning av jordbruksbrännvin såsom motoralkohol ej förekommer, antagligen på grund av att priserna anses för låga.

Enligt Kontorets mening skulle ett bibehållande av nuvarande fria försäljningssystem kombinerat med en definitiv skattefrihet utgöra tillräcklig stimulans för att uppnå en betydligt större tillverkning än nuvarande. Såsom skäl för att motoralkohol så småningom ansetts böra beskattas har tidigare åberopats, att motoralkoholen antagligen skulle komma att finna en betydande avsättning och bliva en farlig konkurrent till bensen. Denna uppfattning torde emellertid icke vara riktig. Användningen av motoralkohol är för närvarande relativt obetydlig och torde icke heller under överskådlig framtid kunna hota bensen, även om skattefrihet erhöles. Då förbrukningen av motoralkohol för närvarande endast utgör icke fullt 2 procent av den importerade bensinmängden, skulle dessutom en eventuell skattefrihet, även om den avsatta kvantiteten fördubblades, bliva av ringa betydelse ur statsfinansiell synpunkt.

Ett höjande av den inhemska bränsletillverkningen är ett framtidsbehov av stort nationellt intresse. Ett stödjande av densamma efter sunda linjer är för den skull en betydande fråga, som enligt Industrikontorets mening bör tilldraga sig statsmakternas allvarliga uppmärksamhet. Såsom av ovanstående framgår anser sig Kontoret emellertid ej kunna tillstyrka, att det av motionärerna åsyftade stödet lämnas i den av dem föreslagna formen av tvångsinblandning med bensen, då en ovillkorlig förutsättning för näringens förkovran är, att det nuvarande fria försäljningssystemet bibehålles.

Stockholm den 9 mars 1932.

Sveriges kemiska industrikontor

Sigurd Nauckhoff.

Otto Cyrén.

Bilaga C.

KUNGL. AUTOMOBIL KLUBBEN.

Till Kungl. Maj:ts och Rikets Kommerskollegium, Stockholm.

Med anledning av Kungl. Kommerskollegii skrivelse av den 10 februari innevarande år med begäran om yttrande över motionen i första kammaren nr 255 och i andra kammaren nr 343 angående obligatorisk inblandning i importerad bensin av motoralkohol får Kungl. Automobil Klubben härmed vördsamt anföra följande:

Den i handeln förekommande lättbentylen, bestående av 75 procent bensin och 25 procent motoralkohol, har visat sig vara ett synnerligen gott och effektivt motorbränsle. Enligt motionärernas uppgift tillverkades 1931 8 miljoner liter 99-procentig motoralkohol, motsvarande cirka 32 miljoner liter lättbentyl, vilken kvantitet endast utgör 6 procent av bensinimporten. Lättbentylen är en så pass efterfrågad vara, att säkerligen avsevärt större mängder skulle finna avsättning, om blott leverantörerna kunde erhålla den härför erforderliga motoralkoholen. Samtliga större bensinfirmor hava uppgivit, att de icke kunnat erhålla begärda mängder motoralkohol från de svenska sulfittfabrikerna, och en bensinimportör har förklarat sig villig att för sin del avsluta kontrakt, varigenom firman förbinder sig att under ett år inköpa 10 miljoner liter motoralkohol, d. v. s. 2 miljoner mera än sulfittfabrikernas totala tillverkning 1931. Efter vad Klubben erfarit skulle de svenska sulfittfabrikerna, om under 1931 normala förhållanden rått, kunnat framställa omkring 12 miljoner liter 99-procentig sulfitsprit. Endast cirka 8 miljoner hava emellertid, som nämnts, gått till motorbränsle. På grund av de svårigheter, som 1931 förefunnits för avsättning av cellulosa, hava sulfittfabrikerna måst inskränka sin verksamhet, vilket inverkat på möjligheterna att leverera motoralkohol. Att större kvantitet motoralkohol tillverkats än vad som åtgått för motorbränsle har sin förklaring i, att sulfittfabrikerna hava det allra största intresse att leverera sprit till sådana ändamål, där de erhålla högre pris än för motoralkohol, såsom för andra tekniska ändamål och konsumtionsändamål.

Det är ur allmänhetens synpunkt av mycket stort intresse att motorbränslet icke blir ytterligare fördyrat. Att införa bestämmelser om obligatorisk inblandning av motoralkohol i viss mängd importerad bensin skulle utan tvivel resultera i höjda bränslepris. Med hänsyn till, att lättbentyl i användningen har något högre effekt såsom motorbränsle än vanlig bensin, synes lättbentylen kunna åsättas ett pris, som något överstiger priset för bensinen, men detta pris måste stå i rimlig proportion till bensinpriset. Om tvångsvis åstadkommes ett motorbränsle, som ur prissynpunkt icke är konkurrenskraftigt, lär det icke kunna undvikas, att bensinfirmorna få ligga med osäljbara lager lättbentyl, och den därav uppkomna förlusten får allmänheten självfallet till sist betala.

Det synes Klubben att, innan lagåtgärder tillgripas, böra alla tänkbara möjligheter undersökas för att nå motionernas syfte på frivillighetens väg. Det torde icke heller möta alltför stora svårigheter att tillfredsställelse finna en lösning för denna angelägenhet.

Motionärerna framhålla såsom efterföljansvärda de franska åtgärderna att påbjuda, att en viss del av den importerade bensinen uppblandas med

sprit. Enligt uppgifter, som Klubben inhämtat genom Automobile Club de France, inköper franska staten den erforderliga mängden alkohol och lämnar densamma till bränsleimportörerna till sådant pris, att staten förlorar på affären. Denna förlust kompenseras genom en extra skatt på bensinen. En dylik åtgärd, som går ut på att låta konsumenterna eller allmänheten betala uppkommen förlust å motorspriten, kan K. A. K. för sin del icke förorda.

I motsats till de franska myndigheterna, som sålunda gynna försäljning av sprit för motorändamål på bensinens bekostnad, har man i Sverige skattebelagt även motoralkoholen, vilken skatt dock skall börja uttagas först 1933. Försvunne detta skattehot mot spriten, torde helt visst ökade utsikter för tillverkning av motoralkoholen uppstå, ty sulfittfabrikerna skulle därigenom stimuleras till tillverkning i större omfattning än hittills.

Som sammanfattning av vad ovan anförts får Automobilklubben vördsamst anföra följande:

Det i motionerna angivna syftet att erhålla ett motorbränsle, vari inhemsk vara i största möjliga mån ingår, synes riktigt och bör på allt sätt främjas.

Att härför tillgripa tvångsföreskrifter torde däremot icke vara tillrådligt, enär därigenom motorbränslet torde komma att onödigtvis fördyras för allmänheten. Exempel från länder, där tvångsföreskrifter införts, locka icke till efterföljd. Tvångsföreskrifter torde icke heller vara nödvändiga, då möjligheter synas föreligga för att frågan skall lösas tillfredsställande på frivillighetens väg, i synnerhet om åtgärder vidtagas för att avlägsna skattehotet mot spritindustrien.

Stockholm den 7 mars 1932.

För Kungl. Automobil Klubben

A. Norlander.

Bilaga D.

AKTIEBOLAGET SVENSK SPRIT.

Kungl. Kommerskollegium, Industribyrån, Stockholm.

Med anledning av Kungl. Kommerskollegii skrivelse av den 10 dennes med begäran att vi skulle avgiva yttrande angående kapacitet och leveransförmåga hos befintliga sulfitspritfabriker i fråga om högkoncentrerad motoralkohol, få vi meddela, att den beräknade kapaciteten vid de sulfitspritfabriker, som äro utbyggda för tillverkning av högprocentig alkohol, vid full drift uppgår till 10 miljoner kilogram 99 $\frac{1}{2}$ -procentig = 12 miljoner liter 99 $\frac{1}{2}$ -procentig alkohol (cirka 24 miljoner normalliter).

Stockholm den 11 februari 1932.

Högaktningsfullt

Aktiebolaget Svensk Sprit

Joh. Perne.

Till bilaga D.

Kungl. Kommerskollegium, Industribyrå, Stockholm.

Av notiser i pressen erfara vi, att statens sprängämnesinspektör civilingenjören G. von Feilitzen avlämnat yttrande till Kungl. Kommerskollegium beträffande i riksdagen framfört förslag om införande av inblandningstvång av motoralkohol i 10 procent av den importerade bensinen. I yttrandet refereras till uttalanden från bensinimportörerna, vilka framhållit, att leverans av motoralkohol för närvarande ej kan ske i önskad omfattning. Vi få framhålla, att orsaken till detta förhållande är de förefintliga avsättningssvårigheterna för cellulosa inom sulfitecellulosaindustrien, som medfört, att cellulosafabrikerna måst inskränka tillverkningen. Under innevarande år uppgår denna inskränkning till $\frac{1}{3}$ av tillverkningen. Då motoralkoholen är en biprodukt vid sulfitecellulosatillverkningen, drabbar denna inskränkning automatiskt även sprittfabrikerna. Dessa kunna nämligen ej upprätthålla driften, ifall sulfitluten ej kan erhållas från cellulosafabriken.

Dessutom pågår för närvarande arbetskonflikt inom cellulosaindustrien, vilket även menligt inverkat på sprittillverkningen.

För att ej missuppfattningar skola uppstå, ha vi ej velat underlåta meddela detta.

Stockholm den 1 mars 1932.

Högaktningsfullt

Aktiebolaget Svensk Sprit

Joh. Perne.

Bilaga E.

SPRÄNGÄMNESINSPEKTIONEN.

Till Kungl. Kommerskollegium, Industribyrå.

Genom remiss av den 10 februari anmodad att efter de större bensinimportörernas hörande inkomma med yttrande över riksdagsmotionen nr 255 får jag med återställande av remisshandlingarna samt bifogande av skrivelser från Svensk-Engelska Mineralolje Aktiebolaget, Krooks Petroleum & Olje Aktiebolag, The Texas Company Aktiebolag, Svenska Bensin & Petroleum Aktiebolaget BP. och Aktiebolaget Naftasyndikat för egen del vördsamt anföra följande.

Såsom av samtliga skrivelser framgår, har flera års erfarenhet givit vid handen, att det varit och alltjämt är förenat med stora svårigheter för oljeimportörerna att erhålla de kvantiteter sulfitsprit, som rekvirerats i och för framställning av bentyl. En lagstiftning i motionens syfte synes under nu rådande förhållanden sålunda icke vara av behovet påkallad.

Stockholm den 23 februari 1932.

Gottfr. von Feilitzen.

SVENSK-ENGELSKA MINERALOLJE
AKTIEBOLAGET.

Sprängämnesinspektionen, Stockholm.

I besittning av Edert ärade av den 11 dennes med anhållan om uttalande beträffande den motion, som framlagts för riksdagen av herr Alexander Nilsson m. fl., angående skyldighet för bensinimporter att blanda 25 procents motoralkohol i minst 10 procent av den kvantitet bensin, som införes i landet, få vi härmed anföra följande:

Bensinkonsumtionen i Sverige utgjorde under år 1931 cirka 450,000,000 liter och skulle enligt föreliggande motion 10 procent därav blandas med 25 procent motoralkohol, vilket betyder, att 45,000,000 liter bensin skall tillsättas med 15,000,000 liter eller 12,000 ton motoralkohol, vilken kvantitet ungefär motsvarar hela årsproduktionen av sulfitsprit. Denna uppgick nämligen enligt uppgift till 12,500 ton, varav dock endast 6,500 ton av producenterna kunde disponeras såsom motoralkohol.

Ehuru efterfrågan på lättbentyl (75 procent bensin och 25 procent motoralkohol) under de senaste åren väsentligt ökats, har det icke funnits någon möjlighet för bensinimportörerna, som praktiskt taget distribuera hela den försålda kvantiteten motoralkohol, att erhålla på långt när tillräckliga kvantiteter av denna vara för att nöjaktigt tillfredsställa den rådande stora efterfrågan på lättbentyl.

Det i motionen omnämnda förhållandet, att förbrukningen av svensk motorsprit endast utgjorde 2 procent av bensinkonsumtionen och att för bentylblandning disponerades endast cirka 6 procent av densamma, är därför givetvis beroende på omständigheter, som stå utanför bensinimportörernas kontroll.

För ernående av bättre relationssiffror i detta hänseende är det därför nödvändigt, att sulfitspritproducenterna öka sin produktion. Huruvida detta emellertid är möjligt inom överskådlig framtid på grund av rådande förhållanden inom sulfitecellulosaindustrien eller ekonomiskt lämpligt på grund av de låga bensinpriserna, lämna vi därhän, men skulle så verkligen vara förhållandet, torde dock på grund av det stora intresse, som redan finnes bland konsumenterna inom landet av detta motorbränsle, denna produktionsökning med säkerhet finna avsättning, varigenom syftemålet, att det svenska bränslet kommer till användning, vunnits, utan att några som helst lagbestämmelser härför behöva tillgripas. Att därför åstadkomma sådana, som redan vid utfärdandet och sedan i en oviss framtid äro onödiga och för övrigt ej torde kunna tillämpas på grund av omständigheter, som varken de, på vilka de skola tillämpas i detta fall — d. v. s. bensinimportörerna — eller målsmännen för de intressen, som äro avsedda att stödjas, behärska, är fullkomligt meningslöst.

Vi anse därför ifrågavarande motion ej på något sätt av behovet påkallad och dess framläggande ett bevis för motionärernas obekantskap med de faktiska förhållandena.

Stockholm den 19 februari 1932.

Svensk-Engelska Mineralolja Aktiebolaget

Knut Karlsson.

Bilaga G.

KROOKS PETROLEUM & OLJE AKTIE-
BOLAG.

Sprängämnesinspektören herr Gottfr. von Feilitzen, Kungl. Kommerskollegium, Stockholm.

Med anledning av Eder förfrågan om vår uppfattning om herr Alexander Nilssons m. fl. motion om skyldighet för importörerna att blanda 25 procent motoralkohol i minst 10 procent av den importerade bensinen, få vi meddela, att vi anse denna motion vara fullkomligt onödig, då det efter flera års erfarenhet visat sig omöjligt för importörerna att erhålla den kvantitet motoralkohol, som de rekvirera, för att kunna framställa den bentyl som efterfrågats av kunderna. Mycket ofta hava vi icke själva kunnat erhålla 50 procent av den kvantitet motoralkohol, som vi rekvirera.

För övrigt är priset på spriten så högt, att det troligen blir en nödvändighet att höja bentylpriset avsevärt för att skydda oss mot allt för stora förluster, och torde i sådant fall allmänheten draga sig för att köpa bentyl utan kommer densamma troligen att då återgå till bruket av den rena bensinen. Följden därav bleve, att importörerna skulle bliva liggande med stora osäljbara kvantiteter bentyl, om de tvingades att uppblanda 10 procent av den importerade bensinen med motoralkohol. För närvarande torde försäljningen av bentyl utgöra cirka 3 procent av bensinförsäljningen, och torde man lätt kunna inse huru enormt stora osäljbara kvantiteter bentyl, som skulle uppstå, om herr Nilssons motion ginge igenom i riksdagen.

Vi anse, att herr Nilssons motion utgör ett fruktansvärt hot mot bensinimportörerna och den fria handeln.

Stockholm den 19 februari 1932.

Högaktningsfullt

Krooks Petroleum & Olje Aktiebolag

»Standard»

E. Krook.

Bilaga H.

THE TEXAS COMPANY A.-B.

Statens Sprängämnesinspektör herr civilingenjör Gottfrid von Feilitzen, Birger Jarlsgatan 5, Stockholm.

Till svar på Eder skrivelse av den 11 dennes få vi meddela, att tillgången av sulfitsprit har enligt vår erfarenhet hittills varit så knapp, att vårt bolags rekvisitioner av motoralkohol i stor utsträckning icke hava kunnat effektueras. Då alltså den nu inom landet tillverkade kvantiteten motoralkohol utan svårighet finner avsättning, synes det oss som om en

lagstiftning i föreslagen riktning icke är av behovet påkallad och skulle dessutom kunna medföra den konsekvens, att bensinbolagen icke kunde leverera den enligt lag nödvändiga procenten alkoholblandning på grund av brist på tillgång.

Högaktningsfullt

The Texas Company A. B.

S. Hallager

Verkst. direktör.

Bilaga I.

SVENSKA BENSIN & PETROLEUM
AKTIEBOLAGET BP.

Till Sprängämnesinspektören.

Med anledning av Eder skrivelse av den 11 dennes med begäran om yttrande över herr Nilssons, Alexander, m. fl. motion nr 255 beträffande motoralkoholens ökade användning i blandning med bensin (s. k. lättbentyl) för motordrift får undertecknat bolag härmed äran framhålla följande:

Ehuru blott en mindre marknad för lättbentyl finnes i landet, har det varit och är alltså svårt att härför erhålla tillräcklig kvantitet motoralkohol — sålunda har vid vissa tider av året Aktiebolaget Svensk Sprit ej kunnat leverera alkohol i önskad utsträckning — varför ransonering av denna produkt måst äga rum.

Då icke ens vid nuvarande efterfrågan å bentyl erforderlig kvantitet motoralkohol kan ställas till förfogande, synes det oss, att en lagstiftning i föreslagen riktning icke är motiverad, och skulle, därest nuvarande bestämmelser för procenthalten i blandningen bibehållas, detta kunna medföra, att oljebolagen på grund av brist på motoralkohol tvingades leverera produkten i en okonstant blandning till allvarligt men för konsumenterna.

Stockholm den 22 februari 1932.

Svenska Bensin & Petroleum Aktiebolaget BP

Karl G. Bussler.

Bilaga J.

AKTIEBOLAGET NAFTASYNDIKAT.

Sprängämnesinspektionen.

Vi hava emottagit Eder ärade skrivelse av den 11 dennes tillika med samtidigt översänd motion nr 255. Vi hava framhållit en del synpunkter i närslutna bilaga, till vilken vi bedja få hänvisa.

Stockholm den 20 februari 1932.

Högaktningsfullt

Aktiebolaget Naftasyndikat

Direktionen

Gustaf Dahlborn.

Till bilaga J.

Ett ytligt betraktande av de statistiska importsiffror, som finnas att tillgå hos tullmyndigheterna eller Kungl. Kommerskollegium, kan möjligen giva anledning till en hastig reflexion, att den eller den importvaran tynger vår handelsbalans.

Tyngden kommer dock att vila icke blott på bensen utan på åtskilliga andra varugrupper. Skall någon närmast jämförig nämnas, torde detta vara stenkolk. Vi ha ju här i landet såväl stenkolsgruvor som ock annat fast bränsle från våra skogar. Såsom bekant ha också på olika tider från olika mer eller mindre intresserade håll ansträngningar gjorts för att i vissa fall få stenkolk ersatt med vedbränsle; helt nyligen var ju Statens Järnvägar utsatt för påtryckningar i den vägen. Kungl. Järnvägsstyrelsens avböjande svar härå var dock synnerligen kraftigt.

Frågan är emellertid, huruvida man, såsom motionärerna i detta fall ha gjort, bör åtnöja sig med att enbart kasta ett öga på importsiffrorna och därefter vara färdig med sitt domslut utan att alls beakta det ekonomiska utbyte, landet eventuellt kan ha av den importerade varan. För vårt transportväsen torde väl bensen ha nära nog lika stor betydelse som stenkolen, men det är en sak, som så lätt förbises.

Om vi nu emellertid se på siffrorna för bensen för 1929, skulle dessa utgöra 341.6 miljoner liter respektive 41.2 miljoner kronor, motsvarande alltså ett cifpris av 12.1 öre per liter. För samma år utgjorde försäljningspriset i Stockholm 30 öre per liter från tappstation eller, med avdrag av då gällande tull och skatt 6.1 öre per liter, 23.9 öre per liter. Skillnaden mellan detta försäljningspris, 23.9 öre, och cifpriset, 12.1 öre, eller 11.8 öre per liter, skulle alltså motsvara importörens alla omkostnader plus de rabatter, som lämnats. Sådana ha ju som bekant alltid förekommit, det är bara storleken, som växlat.

Till att börja med kan då anmärkas, att om nu en dylik statistik åberopas, bör den vara åtminstone något så när riktig. Skulle däremot de framvisade siffrorna visa större avvikelser från de verkliga än exempelvis

50 procent, så återstår ju inte så mycket av själva grunden, varpå motionen får anses vara vilande.

Importsiffrorna torde i stort vara riktiga, om man reducerar samma med den reexporterade kvantiteten, som för föregående år torde ha uppgått till omkring 35 miljoner liter. Med den gjorda evalveringen i kronor ställer sig saken något annorlunda. Ehuru ingenting särskilt nämnts därom, torde man väl få utgå ifrån, att med värdet avses cifpriset eller kanske ännu tydligare uttryckt det belopp, som årligen går ut ur landet för den importerade bensinen.

Från 1929 till 1931 ha omkostnaderna ingalunda sjunkit, utan snarare tvärtom, om vi nu taga de två år, under vilka samma försäljningspriser gällt hela året. På grund av den skarpa konkurrensen ha däremot rabatterna stigit avsevärt från 1929 till 1931, och en ökning av dessa med 2 öre per liter är mycket försiktigt räknat. För importörens omkostnader och rabatter för 1931 måste man därför öka motsvarande siffra för 1929 med 2 öre per liter, d. v. s. till $11.8 + 2 = 13.8$ öre per liter. Dessa 13.8 öre per liter äro alltså pengar, som stanna inom landet; detsamma gäller skatt och tull, som år 1931 var 8.1 öre per liter; tillsammans utgör detta 21.9 öre per liter. Försäljningspriset på bensin var förra året 22 öre, vadan följaktligen skulle återstå $\frac{1}{10}$ öre per liter cif att sändas ut ur landet. Detta skulle följaktligen betyda, att vårt lands handelsbalans tyngdes icke av några 36 miljoner kronor utan av 435,000 kronor. Avvikelsen är, såsom synes, större än 50 procent.

Sverige skulle följaktligen ha fått hela sitt bensinbehov tillfredsställt för praktiskt taget ingenting, om dessa beräkningar hålla streck. Detta må vara riktigt eller inte. Uppenbart är i varje fall, att motionärerna visat en så häpnadsväckande okunnighet i ämnet, att man svårigen kan tro, att den är äkta. Även den enklaste legochaufför torde utan svårighet kunna fastslå, att varken nu eller föregående år importvärdet på bensin är eller kunde ha varit 8.2 öre per liter. För att bättre belysa situationen kan lämpligen åberopas ett konkret fall, vilket som helst.

Helt nyligen inköpte en statlig myndighet sitt bensinbehov för några personbilar. Det rörde sig om högst ett par tusen liter för avhämtning vid tappstation i Stockholm. Såsom framgår av närslutna vidimerade transsumt av upphandlingsprotokollet (här uteslutet) erhöll Texaco leveransen till 14.7 öre netto per liter. Kostnaderna på tappstation utgöra minst 3 öre per liter. Efter ytterligare avdrag för tull och skatt, 8.1 öre, skulle följaktligen återstå 3.6 öre per liter levererat till tappstation. Huru mycket som sedan blir kvar för cifvärdet kan man lätt föreställa sig. Det blir i varje fall omöjligt någon gång i närheten av 8.2 öre per liter.

Kan emellertid likvärdigt svenskt bränsle erhållas, bör detta avgjort ha företräde och för övrigt lämnas all uppmuntran, för så vitt — och nu komma vi till pudelns kärna — priset ligger i rimlig proportion till bensin. Det har ju hittills alltid varit praxis, att vid upphandlingar för statens verk giva svensk vara företräde inom viss marginal, som torde ha uppgått till högst 20 procent merkostnad; så har ju i regel även varit fallet, då det gällt lättbentyl, i de fall då detta låtit sig göra. Bentylen är ju icke lämplig för alla bilar, speciellt icke de amerikanska.

Motionärerna nämna Frankrike som föregångsland med avseende på ett statligt reglerande av motoralkoholfrågan. Det hade ju givetvis varit önskvärt, om samtidigt någonting antytts om de huvudprinciper, som

gälla för inblandningen i Frankrike, ävenså vilka verkningar lagen haft. Enligt vad vi ryktesvis hört, skulle en stor del av den därstädes tvångslevererade motoralkoholen hamna i de franska floderna och icke i bilarnas bensinbehållare.

Rent principiellt kan man naturligtvis icke nog kraftigt fördöma alla dylika våldsåtgärder mot den fria handeln under normala tider och förhållanden, och vi kunna för övrigt ej heller se någon anledning, varför Frankrike skulle behöva tjäna oss som föregångsland i den vägen. Vi tro icke, att detta land kommer att följa Sveriges exempel ifråga om spritlagstiftningen i allmänhet.

Det kan naturligtvis finnas fall, då ett statligt ingripande, såsom här avses, är nödvändigt eller i varje fall kan vara av behovet påkallat. Innan så sker torde det dock vara brukligt och är väl ej heller mera än rimligt, att en undersökning sker, huruvida det åsyftade resultatet kan nås utan tvångsåtgärder.

Under de senaste 5 åren har situationen faktiskt varit sådan, att det hade varit naturligare och mindre anmärkningsvärt, om bensinimportörerna hade motionerat om att erhålla en tilldelning av motorsprit i den proportion, som nu föreslås. För oss åtminstone har det varit omständligare och besvärligare att få ett fat motoralkohol extra utöver den ytterst strängt ransonerade maximitilldelningen, än det varit för undertecknad att få en liter sprit extra på motboken. Detta kan möjligen låta som en överdrift, men så är dock förhållandet. Enligt motionärernas uppgift uppgick cellulosafabrikernas tillverkning av motoralkohol år 1931 till omkring 8 miljoner liter. Vi skulle vara beredda att uppgöra ett årskontrakt på 10 miljoner liter och härför erlægga ett cifpris, som med 50 procent överstiger motsvarande pris för bensin.

För vilken annan jämförlig svensk industri som helst skulle säkerligen ett liknande förslag låta allt för otroligt för att över huvudtaget tagas på allvar, då det däremot i detta fall kommer att tillbakavisas med indignation. Motionärernas intressegrupp har större aptit och siktar längre.

Man må nu ha vilken uppfattning som helst angående den verkliga betydelsen för landet av motorspriten. Bensinimportörerna torde i varje fall varken kunna själva förbruka eller tvinga landets bilägare att förbruka mera än deras verkliga behov. Detta har hittills visat sig vara större än vad Aktiebolaget Svensk Sprit kunnat leverera. Men även om förhållandet hade varit det motsatta, borde den naturligaste vägen hava varit, att vederbörande producenter i första hand hade vänt sig till bensinimportörerna för att undersöka möjligheterna till överenskommelse på frivillig väg. Så har emellertid icke skett. Vederbörandes avsikter äro därför lätt genomskinliga, och det är väl knappast troligt, att svenska folket — för bensinimportörerna har saken mindre intresse — skall finna sig uti en extra beskattning av motorfordonstrafiken till förmån icke för landet utan för helt andra intressen.

Stockholm den 19 februari 1932.

Gustaf Dahlborn.