

Nr 329.

Av herr **Brännström**, i Skellefteå, m. fl., *angående bensinfirmornas skyldighet att inköpa motorsprit m. m.*

Under de gångna årens ekonomiska kris har i de delar av landet, där sågverks- och övriga träförädlade industrier utöva sin verksamhet, en besvärande arbetslöshet varit rådande, beroende på att många företag inom nämnda industrier nödgats helt slå igen samt flertalet av de övriga gått med inskränkt drift. För såväl de enskilda som de drabbade kommunerna och staten har denna arbetslöshet haft betungande verkningar, som i några orter rent av blivit av katastrofartad natur. Ehuru under de båda sista åren depressionen lättat inom flertalet branscher och på vissa områden till och med förbytt i en högkonjunktur, hava inom de träförädlade industrierna arbetsmöjligheterna icke nämnvärt förbättrats. Nämnda industrier arbeta fortfarande med inskränkt drift.

Under sådana förhållanden måste det anses vara synnerligen beklagligt, att arbetslöshetssituationen nu ser ut att ytterligare försämrats i berörda landsdelar genom att en till träförädlingsindustrierna knuten fabrikation, nämligen sulfitspritindustrien, på grund av avsättningssvårigheter tvingats till driftsinställelser, vilka redan tagit sin början. Vi anse detta så mycket mer beklagligt, som enligt vårt förmenande en spontan marknad kan vinnas för denna industris hela tillverkning utan kostnader för det allmänna samt inom den allmänna ramen av det beslut rörande sprittillverkningens i riket reglering, som fattades av riksdagen år 1934.

Vi finna det önskvärt, med hänsyn såväl till arbetslöshetssituationen som till lämpligheten av att en viss produktion av motordrivmedel upprätthålles inom landet, varom mera nedan, att sulfitspritindustrien må kunna bibehållas vid full drift samt tillåta oss därför bringa under riksdagens prövning, i vad mån en komplettering av 1934 års nyss nämnda riksdagsbeslut i sådant syfte kan vara behövlig. Vi torde därvid få redogöra dels för innebörden av sagda beslut, dels för den tolkning man ansett detsamma böra erhålla samt dels slutligen för huru den praktiska utvecklingen gestaltat sig beträffande produktionen och konsumtionen av sulfitsprit enligt de av riksdagen fastställda grunderna.

1934 års riksdagsbeslut om reglering av sprittillverkningen.

Genom proposition nr 232 vid sagda riksdag angående tillverkning och beskattning av brännvin m. m. framlades ett förslag om en fullständig reglering såväl av produktionen som av konsumtionen av sprit i landet. Propositionen blev av riksdagen utan ändring, om ock med vissa förtydligande uttalanden antagen.

Det betydelsefullaste i den sålunda genomförda regleringen var, att kon-

sumtionen av förtäringssprit, beträffande vilken de olika sprittillverkarna dittills konkurrerat och vilken tillgodosetts såväl genom potatissprit som genom sulfitsprit samt jäst- och melasssprit, helt överlämnades åt tillverkarna av potatissprit; med den inskränkning dock att sulfitsprit fortfarande skulle få användas för framställning av förtäringssprit under förbehåll, att motsvarande mängd potatissprit av partihandlaren, Vin- och Spritcentralen, avsattes såsom skattefri sprit för tekniska ändamål. För den minskning i avsättningsmöjligheterna såväl kvantitativt som ekonomiskt genom att förtäringsspriten betingade ett avsevärt högre pris än övriga spritsorter, vilken härigenom åsamkades tillverkarna av sulfit-, jäst- och melasssprit, skulle dessa enligt beslutet erhålla kompensation — i den mån deras produktion ej kunde vinna avsättning såsom s. k. skattelagd sprit och som skattefri teknisk sprit — genom att överskjutande tillverkning bereddes avsättning i form av motoralkohol. I sådant syfte skulle enligt statsmakternas beslut importörerna och tillverkarna av bensin vara skyldiga att i förhållande till införd eller tillverkad bensinmängd inköpa viss kvantitet motoralkohol, vilken ansågs kunna beredas avsättning genom inblandning i bensin i form av s. k. lättbentyl.

Denna regleringsplan, i vilken avsättningen av motoralkohol i viss mån skulle vara den rörliga regulatorn, krävde för sitt överblickande kändedom om såväl ungefärliga konsumtionen av s. k. skattelagd sprit och av skattefri teknisk sprit som storleken av den produktion av jäst- och melasssprit, sekunda potatissprit (vilken enligt regleringsplanen jämväl skulle avsättas som teknisk sprit) samt sulfitsprit, för vilken avsättning skulle beredas i form av teknisk sprit och motoralkohol.

En dylik plan ingick jämväl i propositionen. Enligt denna utgjorde sulfitspritfabrikernas ungefärliga kapacitet 40 miljoner liter av normalstyrka (50 procent), jäst- och melassbränneriernas kapacitet 6 miljoner normalliter samt den konsumtion av skattefri teknisk sprit samt s. k. skattelagd sprit, vilken finge täckas med sulfit- och jästsprit, cirka 13 miljoner liter. I form av motoralkohol skulle sålunda enligt propositionens regleringsplan avsättas 33 miljoner normalliter. Riksdagen antog jämväl en »förordning om skyldighet för importörer och tillverkare av bensin att inköpa motorsprit», i vilken förordning uppdrogs åt Kungl. Maj:t att meddela närmare tillämpningsföreskrifter.

I riksdagens beslut ingick jämväl, att Aktiebolaget Vin- och Spritcentralen skulle vara partihandelsföretag även för den skattefria spriten, att partihandlaren skulle vara skyldig att av tillverkarna av sulfitsprit till pris, varom överenskommelse kunde träffas eller som av Kungl. Maj:t utsedd prissättningsnämnd kunde fastställas, inköpa 40 miljoner normalliter årligen, men att Kungl. Maj:t skulle äga rätt att bemyndiga partihandlaren att, då behov föreläge, inköpa större kvantitet.

Innebörden av riksdagens beslut om sprittillverkningens reglering.

Då rörande innebörden av riksdagens ovan refererade beslut om sprittillverkningens reglering olika uppfattningar gjort sig gällande under den tid, berörda beslut tillämpats, torde vara skäl att bringa i erinran vissa uttalanden

i frågan, vilka gjordes vid dennas riksdagsbehandling 1934 och vilka synas ägnade att belysa, vad med beslutet avsågs. Såsom motiv för förslaget i propositionen nr 232 om inköpstväng av motorsprit för bensinfirmorna anfördes bland annat, att stödåtgärderna för potatisspriten ej borde få skada andra berättigade intressen. För sulfitspriten borde därför beredas avsättning i den omfattning, som motsvarade de förefintliga fabrikernas kapacitet, vilken med stöd av en uppgift i 1933 års sakkunnigebetänkande om »ordnandet av avsättningsförhållandena för inom riket tillverkad sprit» uppgavs till 40 miljoner normalliter. Emellertid framhölls i motioner (I: 338, 339 och II: 601), att berörda kvantitet 40 miljoner liter ej vore ett uttryck för fabrikernas verkliga kapacitet utan för låg, enär densamma hänförde sig till ett lågkonjunkturår med nedsatta avsättningsmöjligheter både för sulfitmassa (varigenom den för spritframställning tillgängliga mängden lut vore lägre än normalt) och sulfitsprit. Än vidare hade genom förbättrade fabrikationsmetoder spritutvinningen per ton lut stigit. Sulfitspritsfabrikernas normala kapacitet vore ej 40 utan 50 miljoner normalliter. I motionerna påyrkades därför, att den kvantitet sulfitsprit, för vilken tryggad avsättning borde beredas, skulle upptagas till 50 i stället för 40 miljoner normalliter.

Bevillningsutskottet uttalade i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 44 i nu förevarande hänseende: »Departementschefen har förutsatt, att den årliga avsättningen i regel icke skulle överstiga beträffande sulfitsprit 40 miljoner liter samt i fråga om melass- och jästsprit 6 miljoner liter av normalstyrka. I flera föreliggande motioner, nämligen (se ovan), har föreslagits höjning av den kvantitet sulfitsprit, som är avsedd att beredas tryggad avsättning. Den i propositionen angivna myckenheten utgör dock icke en under alla förhållanden till 40 miljoner liter begränsad maximikvantitet, utan skulle Kungl. Maj:t äga medgiva partihandelsbolaget tillstånd att inköpa sprit, tillverkad av sulfitul, liksom även av melass eller jäst, i mängder, som överskjuta de ovannämnda kvantiteterna. *I likhet med motionärerna har utskottet ansett det vara i hög grad angeläget att ökad avsättning vinnes för sulfitsprit.* Utskottet förutsätter, att Kungl. Maj:t, därest avsättningen av sprit för tekniska ändamål samt för motordrift ökas, kommer att medgiva avsättning av större kvantitet sulfitsprit än 40 miljoner liter för år.»

Under debatterna vid detta ärendes behandling i båda kamrarna framhölls dessa synpunkter ytterligare. I anslutning till det sagda få vi såsom vår mening uttala, att riksdagens ifrågavarande beslut bör anses innebära, att Kungl. Maj:t är berättigad medgiva partihandelsbolaget en utöver 40 miljoner normalliter ökad inköpsrätt, så snart en växande konsumtion gör detta behövt; och detta helt oavsett om denna stegrade efterfrågan utgöres av teknisk sprit eller av motoralkohol eller av bådadera. Vi ha ansett oss böra framhålla detta, enär av vissa myndigheter, då fråga varit om ökning av Vin- och Spritcentralens inköpsrätt, gjorts gällande, att Kungl. Maj:t vore befogad medgiva sådan ökad inköpsrätt, blott om och i den mån den föranleddes av stegrad konsumtion av teknisk sprit, varemot en växande konsumtion av motorsprit ej finge föranleda en höjning av Vin- och Spritcentralens inköpskvantiteter

av sådan sprit. Vi kunna enligt det ovan sagda icke finna, att 1934 års riksdagsbeslut innebär, att konsumtionen av motoralkohol skall maximeras vid 33 miljoner liter 50 procentig sprit.

Den praktiska tillämpningen av 1934 års beslut.

I anledning av riksdagens ovan omtalade beslut utfärdade Kungl. Maj:t den 7 juni 1934, jämte andra författningar i ämnet, förordning om skyldighet för importörer och tillverkare av bensin att inköpa motorsprit. Denna författning bestämmer emellertid icke kvantiteten motorsprit, som skall inköpas i förhållande till importerade eller tillverkade bensinmängder, utan sagda kvantitet fastställas av Kungl. Maj:t förskottsvis per kvartal genom särskilda kungl. kungörelser. Detta skedde första gången i kungörelse den 28 september 1934, avseende kvartalet oktober—december 1934. Inköpsskyldigheten av motorsprit fastställdes då till 3.6 procent av importerade eller tillverkade bensinmängder. Detta procenttal torde hava erhållits på följande sätt. Ovan nämnda kvantitet av 33 miljoner normalliter, som enligt statsmakternas beslut skulle avsättas såsom motorsprit, motsvarar en mängd av 16.5 miljoner liter sådan sprit. Då importen (och tillverkningen) av bensin samtidigt beräknades till cirka 477 miljoner liter, skulle en inköpsprocent av 3.6 medföra placering av den avsedda kvantiteten motorsprit.

Vi få härefter övergå till att redogöra för huru marknaden för de sprit-sorter, som nu äro ifråga, gestaltat sig under den nya ordningen. Vid frågans riksdagsbehandling 1934 uttalades i samband med spörsmålet om Vin- och Spritcentralens övertagande av partihandeln med skattefri sprit, att det vore ett önskemål, att avsättningen av dylik sprit kunde kontinuerligt vidgas, att Vin- och Spritcentralen borde kunna göra propaganda därför men att även tillverkarna av sulfitsprit själva borde genom något sitt organ kunna medverka till denna propaganda.

Såväl Vin- och Spritcentralen som ock sulfitsprittillverkarna, de senare genom sitt organ Aktiebolaget Svensk Sprit, hava ställt sig dessa statsmakternas uppmaningar till efterrättelse samt hava på olika vägar sökt utvidga avsättningsmöjligheterna för den skattefria spriten. Sålunda har Vin- och Spritcentralen genom reklamverksamhet i olika riktningar fäst den konsumerande allmänhetens uppmärksamhet på den tekniska spritens användbarhet för olika ändamål. Genom understödjande av experimentverksamhet har spritcentralen jämväl sökt utfinna och uppjobba helt nya avsättningsområden för den tekniska spriten. Dessa lofvärda ansträngningar hava även krönts med en påtaglig framgång. Avsättningen av teknisk sprit har avsevärt ökats, varom mera nedan.

Även sulfitsprittillverkarna fortsatte samt utvidgade, enligt vad från dem uppgivits, genom Aktiebolaget Svensk Sprit sin tidigare propagandaverksamhet, varvid bolaget dock numera i huvudsak inriktat sig på motorspriten. Den för bolaget vägledande tanken uppgavs därvid vara, att den av statsmakterna beslutade tvångsinblandningen av sprit i bensenen borde motsvaras av en fullt spontan efterfrågan från den biläggande allmänhetens sida av det

spritblandade drivmedlet, den s. k. lättbentyl. De spritkvantiteter, som bensinfirmorna vore skyldiga att inköpa, borde av dem kunna placeras i form av lättbentyl. Enligt bolagets mening borde den fullt frivilliga efterfrågan på lättbentyl genom dennas bättre driftsegenskaper kunna medelst lämplig upplysningsverksamhet drivas upp till större kvantiteter, än som motsvarades av tvångsinblandningen, och borde härigenom för framtiden ytterligare vidgad avsättning för sulfitsprit kunna påräknas.

I nämnda syften har Aktiebolaget Svensk Sprit bedrivit upplysnings- och propagandaverksamhet för lättbentyl, dels genom varjehanda reklamåtgärder samt dels genom personliga informationsbesök av bolagets ombud hos de större konsumenterna av bildrivmedel, nämligen bussföretag, utövare av yrkesmässig biltrafik för person- eller godsbefordran samt firmor med stor varudistribution.

Verkningarna av dessa Vin- och Spritcentralens samt Aktiebolaget Svensk Sprits ansträngningar hava, såsom här tidigare anförts, varit goda. Under det sista tillverkningsåret före den nya ordningens ikraftträdande utgjorde konsumtionen av teknisk sprit, motorsprit och annan sprit i medeltal per kvartal:

Teknisk sprit och hushållssprit	4,160,000	normalliter
Motorsprit	5,100,000	»
Annan sprit	750,000	»
	Summa 10,010,000	normalliter

Sedermera har konsumtionen efter hand stigit. Under de båda första kvartalen av de nya bestämmelsernas tillämpande utgjorde densamma i normalliter räknat

	Okt.—dec. 1934	Jan.—mars 1935
Teknisk och hushållssprit	3,966,925	4,016,770
Motorsprit	9,833,952	7,551,780

Det kunde på grund härav förutses, att den spontana konsumtionen per år räknat skulle komma att överstiga den kvantitet av 40 miljoner liter sulfitsprit och 6 miljoner liter jäst- och melasssprit, som enligt regleringsplanen skulle få av partihandlaren inköpas utan Kungl. Maj:ts särskilda tillstånd. Då emellertid samtidigt tillverkningen av sulfitsprit, enligt vad nedan skall visas, uppgick till över 50 miljoner normalliter och sålunda med mer än 10 miljoner liter översteg den i regleringsplanen beräknade kvantiteten av 40 miljoner normalliter, hemställde tillverkarna av sulfitsprit i mars 1935 hos Kungl. Maj:t, att Vin- och Spritcentralen skulle berättigas för täckande av konsumtionen inköpa — per år räknat — ytterligare 12 miljoner liter sådan sprit eller tillhoppa 52 miljoner liter. I över denna framställning avgivna yttranden tillstyrkte kontrollstyrelsen samt Vin- och Spritcentralen, att inköpskvantiteten skulle höjas med den mängd, varmed konsumtionen av teknisk sprit vuxit, eller 5 miljoner liter. Däremot synes kontrollstyrelsen ha företrätt den meningen, att en höjning av den kvantitet motorsprit, som bensinfirmorna

enligt den första regleringsplanen skulle vara skyldiga att övertaga, eller 33 miljoner liter, ej kunde utan riksdagens hörande verkställas.

Emellertid avlog Kungl. Maj:t i nådigt brev den 30 mars 1935 sulfitsprit-tillverkarnas framställning om ökad inköpsrätt för Vin- och Spritcentralen, även i vad denna framställning avsåg teknisk sprit. Kungl. Maj:ts motiv här för torde hava varit, beträffande den tekniska spriten att man var osäker om huruvida den konstaterade konsumtionsökningen finge anses vara av stadigvarande natur eller blott övergående, och beträffande motorspriten att man ej ville överskrida den i regleringsplanen för avsättning till motorsprit fastställda kvantiteten av 33 miljoner normalliter. Emellertid hade efter den nya regleringens genomförande bensinimporten högst avsevärt stigit. Då ett bibehållande av bensinfirmornas förutvarande inköpsprocent 3.6 skulle, tillämpad på de ökade importkvantiteterna, föranleda, att sagda firmor finge övertaga en avsevärt stegrad spritmängd, sänkte Kungl. Maj:t genom kungörelse den 30 mars 1935 inköpsprocenten för andra kvartalet 1935 till 2.7.

Genom dessa Kungl. Maj:ts båda beslut kvarhölls, trots ökad konsumtion, Vin- och Spritcentralens inköpsrätt tills vidare vid i den första regleringsplanen fastställd kvantitet av 46 miljoner liter sulfit-, jäst- och melass-sprit. Besluten verkade givetvis i hög grad tillbakahållande på tillverkarnas strävanden att genom upplysnings- och propagandaverksamhet söka vidga marknaden för teknisk sprit och motorsprit. Om en växande konsumtion ej kunde få föranleda ökad avsättning, vore propagandan för skapande av dylik stegrad avsättning meningslös.

Särskilt vad beträffar motorspriten syntes statsmakternas inställning tillhoppa med bensinfirmornas åtgöranden vara ägnad att omintetgöra sprittillverkarnas strävanden att skapa en spontan marknad för det spritblandade bildrivmedlet, lättbentyl. För klargörande av detta torde vi få något ingå på motorspriten användning och värde såsom motordrivmedel. Det torde numera få anses vara vetenskapligt klarlagt samt erkännes även av praktikens män, att en inblandning av 25 procent motorsprit i bensinen, vilken blandning plägar benämnas lättbentyl, förhöjer drivmedlets effekt. Motorn blir starkare och s. k. knackning undvikes, även då motorn anstränges. Denna förmanliga effekt av spritblandningen erhålles emellertid endast, när densamma hålles vid 25 procent. (Under vissa förutsättningar kan emellertid även starkare spritinblandning, upp till 35 procent, med fördel användas.) Sänkes däremot spritinblandningen under 25 procent, försvinna fördelarna av blandningen. För att den spritblandade bensinen skall kunna hos konsumenterna bibehålla sitt goda renommé, är det därför nödvändigt, att spritinblandningen städse skall ligga vid det rätta procenttalet 25. Tillverkarna av sulfitsprit hava av denna anledning velat få till stånd den bestämde praxis, att den spritblandade bensinen, lättbentyl, skall hålla 25 procent sprit. Sänkes blandningen under detta procenttal, blir den konsumerande allmänheten vilseledd, i det att densamma under namn av lättbentyl erhåller en vara, som saknar dennas fördelar framför bensinen såsom drivmedel. Saluföres under namn av lättbentyl i större omfattning bensin med lägre sprithalt än 25

procent, kan man av denna anledning emotse, att allmänhetens numera påtagligt stigande intresse för lättbentylen går förlorat samt att därmed den spontana marknaden för lättbentyl, som håller på att växa fram och som torde kunna ytterligare upparbetas, tynar bort. Vi skulle vilja uttrycka saken så, att om man överhuvudtaget alls vill eller skall söka avyttra spritblandad bensin i landet, är man skyldig den konsumerande allmänheten att se till, att sprit för inblandning finnes tillgänglig i så pass stora kvantiteter, att den efterfrågan på spritblandad bensin, som framkommer, verkligen kan tillgodoses med lättbentyl, d. v. s. med en blandning innehållande 25 procent sprit.

I detta sammanhang bör jämväl en annan sak framhållas. Sritens fördelaktiga egenskaper i berörda hänseende bero på att den är ett bränsle med ett mycket högt oktantal. Tillsatt till bensin har därför spriten en liknande verkan som det i utlandet stundom använda tillsatsmedlet tetraetylbly. Tetraetylbly är emellertid ett farligt gift, som har spiltt flera människoliv och som erfordrar särskilda försiktighetsåtgärder vid blandandet för förebyggande av olyckor. En allmän användning av tetraetylhaltig bensin kan även efter ett antal år komma att visa sig farlig för folkhälsan. Metallgifter verka nämligen i regel mycket långsamt. Tetraetylblyet tillverkas i Amerika och betingar ett högt pris, som ej motsvaras av dess värmevärde. Då vårt inhemska blandningsmedel krotonaldehyddenaturerad sprit ej kan förtäras och vid förbränningen övergår till koldioxid och vatten, är sålunda sulfitspriten ett medel, som är ofarligt, och vars pris motsvaras av dess bränslevärde. Den svenska etylalkoholen (sprit) är därför, tillsatt i bensin i riktig proportion, ett gott, inhemskt bensinkvalitetsförbättringsmedel.

Vi hava ansett oss tvungna att framhålla detta, när den restriktiva politik beträffande Vin- och Spritcentralens rätt att inköpa sulfitsprit, vilken hittills förts, i viss omfattning fått till följd, att allmänheten mot sin vetskap och vilja under namn av lättbentyl fått köpa en blandning, som ofta hållit avsevärt under 20 procent, stundom blott några få procent sprit, varigenom allmänheten otvivelaktigt blivit lurad. Sammanhanget är följande. Genom den till 33 miljoner normalliter maximerade avsättningen av motorsprit fingo bensinfirmorna i förhållande till efterfrågan för små spritkvantiteter till sitt förfogande. Några av dem hava emellertid bland sina regelbundna konsumenter större trafikföretag, som alltid köra med lättbentyl. Härigenom ha dessa bensinfirmor haft så stor regelbunden avsättning av lättbentyl, att den inköpta spriten ej räckt för dem att tillhandahålla bentyl med rätt inblandningsprocent även till sina mindre eller tillfälliga kunder. Firmorna ha då tillgripit den utvägen, att till dessa mindre kunder under namn av lättbentyl tillhandahålla en blandning, som ofta hållit blott 15 à 20, ja stundom ej mer än några få procent sprit. I andra fall ha bensinfirmorna, när den av dem övertagna spriten ej räckt till alla konsumenter av lättbentyl, slutat sälja denna vara samt därvid uttalat till kunderna, att sprit till inblandning ej finnes att erhålla; ett uttalande, som väl torde vara sant såtillvida, att Vin- och Spritcentralen ej kan överskrida sin inköpsrätt, men som likväl synes oss

vara paradoxalt, när inemot 7 miljoner liter motorsprit ligga osäljbara i lager hos producenterna, vilka nu måste göra driftsnedläggelser i brist på avsättning. Jämväl en annan omständighet antyder, att den motorspritkvantitet, som genom nämnda inblandningsprocenter tillförts bensinfirmorna, ej räckt till för att täcka den spontana efterfrågan på lättbentyl. Vid regleringens början, innan ännu bensinfirmorna själva kunde överblicka huru stor allmänhetens efterfrågan på lättbentyl skulle bli, körde nämnda firmor tämligen allmänt sin egen stora vagnpark med lättbentyl för att därmed säkra en viss förbrukning av denna vara. Därmed hava de emellertid nu upphört, sedan de funnit, att den dem tilldelade spritmängden ej ens räcker att tillgodose allmänhetens fria efterfrågan på lättbentyl.

I detta sammanhang bör emellertid även framhållas, att någon eller några bensinfirmor haft svårighet att placera sin bentyl även med rätt blandning. Denna svårighet torde dock i viss omfattning hava varit självförfallad, i det att nämnda firmor ej anskaffat nödig distributionsapparat för tillhandahållande av lättbentyl åt allmänheten. Ävenså lär producenterna numera hava väsentligt inskränkt sin informations- och propagandaverksamhet bland bilägarna, sedan de funnit, att denna propaganda endast leder till att sprittillsatsen i lättbentylen sänkes under den riktiga. Återupptages informationsverksamheten bland allmänheten, torde avsättningssvårigheter ej vara att befara.

Det synes oss beklagligt, att marknaden för motorsprit utvecklats på detta sätt, varigenom en inom landet producerad vara, som på grund av sina goda egenskaper syntes vara på väg att tillkämpa sig en växande marknad, misskrediteras genom att allmänheten i ej ringa omfattning tillhandahålles en blandning, som ej är den riktiga. Såsom vi ovan utvecklat, är detta indirekt en följd av den politik, som hittills följts. Vi hysa, såsom vi jämväl ovan uttalat, den meningen, att skall man överhuvudtaget genom statsåtgärder söka driva fram avsättning av motorsprit, för vilket riksdagen ju uttalat sig 1934, så måste man även se till, att hela den efterfrågan, som framkommer från allmänhetens sida, kan tillgodoses av spritblandad bensin av den tekniskt rätta sammansättningen.

På förnyad framställning av sulfitspritproducenterna i juni 1935 höjde Kungl. Maj:t Vin- och Spritcentralens totala inköpsrätt till sulfitsprit till 45 miljoner liter, vilket beslut torde hava motiverats av att konsumtionsökningen av teknisk sprit, vilken redan tidigare konstaterats, syntes bliva konstant. Vid denna höjning bibehölls emellertid (genom kungl. kungörelse den 28 juni 1935) bensinfirmornas inköpsprocent vid 2.7. Bensinimporten var nämligen fortfarande så hög, att sagda procent beräknades räcka till att kvarhålla totala årskonsumtionen av motorsprit vid 33 miljoner normalliter. Kungl. Maj:t har sålunda även då vidhållit sin tidigare intagna ståndpunkt att konsumtionen av motorsprit ej bör överstiga nämnda nivå.

Sedermera har Kungl. Maj:t genom kungörelser den 27 september och den 20 december 1935 för de därpå följande kvartalen höjt bensinfirmornas inköpsprocent till 2.9; allt under beräkning dels att Vin- och Spritcentralens

inköpsrätt skall kvarligga vid 45 miljoner normalliter och dels att totala förbrukningen av motorsprit ej skall överstiga 33 miljoner normalliter per år räknat.

Konsumtionen under andra och tredje kvartalen 1935 utgjorde i normalliter:

	April—juni 1935	Juli—sept. 1935
Teknisk sprit	4,488,807	5,097,493
Motorsprit	7,837,017	7,390,991

Under hela det första regleringsåret 1934—1 oktober 1935 har konsumtionen utgjort 17,569,995 normalliter teknisk sprit och 32,613,740 normalliter motorsprit eller tillhopa 50,183,735 normalliter. Detta innebär en väsentlig uppgång av konsumtionen av teknisk sprit, varemot förbrukningen av motorsprit genom här ovan omtalade sänkningar av bensinfirmornas inköpsprocenter hållits nere under först beräknade 33 miljoner normalliter, oaktat bensinimporten avsevärt ökats. Såsom vi ovan framhållit, har med denna förbrukning av motorsprit allmänhetens efterfrågan därpå ej kunnat tillgodoses, enär i ej ringa omfattning bensinfirmorna måst sänka spritinblandningen i bentylen under de tekniskt riktiga 25 procent för att få denna vara att räcka till för efterfrågan.

Produktionen av sulfitsprit under regleringsåret 1934—1 oktober 1935 har utgjort 50,173,066 normalliter. (Avsättning skall enligt regleringsplanen dessutom beredas för 6 miljoner normalliter jäst- och melasssprit.) Då försäljningen till Vin- och Spritcentralen samtidigt, enligt vad ovan sagts, genom Kungl. Maj:ts beslut varit maximerad vid 45 miljoner liter, har en betydande lagerökning ägt rum. Vid regleringens början den 1 oktober 1934 hade sulfitspritproducenterna i lager 14,660,000 normalliter. Efter det första regleringsårets slut den 1 oktober 1935 hade de lagrade kvantiteterna ökats till 19,997,000 normalliter. Då lagerutrymmen nu börja tryta samt en ackumulerad tillverkning på lager ej kan äga rum huru länge som helst, hava de driftsinskränkningar, varom vi ovan talat, framtvingats. Dessa stillestånd vid fabrikerna äro förvisso ej betydelselösa. Förhållandet är, att varje fabrik skall stå stilla i två månader, under vilken tid personalen blir utan arbete.

Den önskvärda utvecklingen i fortsättningen.

Såsom vi i början av vår framställning uttalat, finna vi det vara beklagligt, att driftsställelser med åtföljande arbetslöshet skall behöva uppstå inom sulfitspritindustrien. Såsom ovan utvecklats, finnes nämligen för denna industris produktion en spontan marknad inom landet, låt vara att beträffande motorspriten varans tillhandahållande till konsumenterna genom bensinfirmorna måste ske under viss statlig kontroll. Vi tveka nämligen icke att beteckna den förefintliga efterfrågan även på motorsprit såsom tillräcklig, när densamma är så stor, att flera distributörer nödgas, såsom här tidigare påpekats, sänka inblandningsprocenten av motorsprit i lättbentylen betydligt under den tekniskt riktiga för att kunna tillfredsställa allmänhetens efter-

frågan på denna vara. Berörda förhållande synes utgöra ett bevis för, att betydligt större kvantiteter motorsprit böra kunna absorberas av konsumtionen, än vad som blir fallet vid den låga inköpsprocent för bensinfirmorna som nu gäller. I varje fall lär detta bliva förhållandet, om den propagandaverksamhet, som till följd av avsättningsmöjligheternas nuvarande begränsning delvis nedlagts, ånyo upptages.

Enligt vad här ovan sagts, utgjorde produktionen av sulfitsprit under det första året av den nya regleringen eller 1934—1 oktober 1935 50,173,066 normalliter, varav cirka 45 miljoner liter enligt Kungl. Maj:ts beslut fått avsättas och resten lagts i lager. Emellertid är då att märka, dels att en fabrik, Slottsbron, stått stilla under 10 månader av nämnda tillverkningsår samt kört igång först 1 augusti 1935, och dels att sulfitfabrikerna i landet på grund av internationellt avtal gå med inskränkt drift, varigenom den för spritframställning tillgängliga luten från dessa fabriker uppgår till mindre kvantiteter än normalt. Vid full drift av alla spritfabriker och vid normal drift vid själva sulfitfabrikerna lär därför sulfitspritproduktionen komma att ligga vid minst 55 miljoner normalliter. Avsättning skulle sålunda behöva beredas eller rättare medgivas för en kvantitet av, utöver vad nu är fallet, cirka 10 miljoner normalliter. Vi skola nedan visa, att det icke bör möta några svårigheter att ernå denna konsumtion.

I den första, i 1934 års proposition inrymda regleringsplanen upptogs den kvantitet motorsprit, som skulle behöva avsättas genom inblandning i bensin, till 33 miljoner normalliter eller 16.5 miljoner liter motorsprit. Då bensinimporten samtidigt var 477 miljoner liter, fastställdes bensinfirmornas inköpsprocent till 3.6, vilken procent sålunda skulle tillfört bensinfirmorna en mängd motorsprit av cirka 17 miljoner liter (34 miljoner normalliter). Samtidigt fastställdes sulfitspritindustriens totala avsättningskvantitet till 40 miljoner normalliter, och skulle skillnaden mellan berörda 40 miljoner och 34 miljoner normalliter, d. v. s. 6 miljoner normalliter sulfitsprit jämte jäst- och melassspritfabrikernas produktion avsättas i form av teknisk sprit. Såsom vi ovan framhållit, steg emellertid sedan konsumtionen av teknisk sprit, så att sulfitspritindustriens tillåtna avsättning endast på denna grund och utan ökning av avsättningen till motorsprit kunde höjas till 45 miljoner normalliter. Emellertid ökades samtidigt även bensinimporten väsentligt samt utgjorde under tiden 1934—1 december 1935 534.5 miljoner liter. Kungl. Maj:t föranleddes därav att sänka bensinfirmornas inköpsprocent från 3.6 till 2.7, respektive 2.9, varigenom den kvantitet motorsprit, som tillfördes dessa firmor, kvarhölls under 17 miljoner liter.

Vi anse nu, att den inköpsprocent för bensinfirmorna, som blev en logisk följd av riksdagens beslut år 1934 i anslutning till dåvarande bensinimport av 477 miljoner liter, eller 3.6 procent, bör kunna bibehållas även vid den ökade bensinimporten. Sker detta, skulle en kvantitet av cirka 3.7 miljoner liter motorsprit (7.4 miljoner normalliter) utöver nuvarande mängd vinna avsättning i form av lättbentyl. Med den efterfrågan på denna vara, som i verkligheten finnes, om den ej tillbakahålles genom obenägenhet hos bensin-

firmorna att alls sälja bentyl eller att sälja sådan med rätt blandning, lärar det ej möta några svårigheter att få berörda kvantitet konsumerad. Då även fortsättningsvis någon ökning av konsumtionen av teknisk sprit torde få förväntas, skulle man på detta sätt efterhand kunna finna och bevara en avsättning för sulfitspritindustriens totala tillverkning av 55 miljoner normalliter.

Vi anse en dylik utveckling riktig och rättvis även ur flera andra synpunkter. När genom 1934 års regleringsbeslut tillverkarna av sulfitsprit frånhändes den marknad för förtäringssprit, de upparbetat åt sig genom avsevärda kostnader och arbete, ställde statsmakterna i utsikt, att sagda industris produktion skulle beredas avsättning på annat sätt. Vad vi nu föreslagit är i själva verket icke något annat än att detta statsmakternas åtagande genomföres. Härutöver tillåta vi oss erinra om följande. Drivmedel för motorer är numera en nödvändighetsvara, som intet land kan undvara. Att ett land för sin försörjning med denna nödvändighetsvara är helt beroende av import är ett ogynnsamt förhållande, som är ägnat att skapa en viss otrygghet. Utrikespolitiska komplikationer av många slag kunna försvåra eller helt eller delvis förhindra den nödiga importen av bildrivmedel, utan att vårt land själv är vållande. Ur denna synpunkt finna vi det klokt och lämpligt, att tillräcklig marknad beredes för förefintliga svenska drivmedel av fullgod beskaffenhet.

Vi tillåta oss även erinra om, att världens tillgångar av bergolja äro begränsade och med nuvarande konsumtion beräknas avtaga inom en tämligen nära liggande framtid. Förvisso komma då de ländér, som ej behärska oljetillgångarna, att få bära den tyngsta bördan. Detta bör innebära en maning till oss att i tid se om vårt hus.

I anslutning till vad vi sålunda anfört få vi föreslå, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att bensinfirmornas inköpsprocent för motorsprit vid närmast inträffande kvartalsreglering fastställes till 3.6 procent av den importerade eller inom landet tillverkade bensinmängden samt att Vin- och Spritcentralen berättigas att av sulfitsprittillverkarna inköpa den mängd sulfitsprit, som behöves för att täcka dels denna förbrukning av motorsprit samt dels därutöver förefintlig konsumtion av teknisk sprit. En tämligen god jämvikt, som fortsättningsvis kan upprätthållas genom jämkningar i nämnda inköpsprocent, skulle då ernås mellan sulfitspritindustriens kapacitet och konsumtionen av sådan sprit inom landet, varigenom driftinställelser inom berörda industri skulle kunna undgås.

Fastställande av bestämd motorspritinblandning i lättbentyl.

Det har här ovan visats, att flera bensinfirmor under namn av lättbentyl försålt en blandning av bensin och motorsprit, vilken ej hållit den av expertisen såsom riktig fastställda motorspritinblandningen av 25 procent utan ofta avsevärt under 20 procent, ja stundom ned till några få procent. Då den vara, som benämnes lättbentyl, enligt vedertagen praxis samt för allmänheten bekantgjorda vetenskapliga undersökningar skall hålla en motorspritinblandning av 25 procent samt då lägre blandningar icke äga lättbentylens fördelar ur driftsteknisk synpunkt, kan det ej bestridas, att allmänheten genom be-

rörda förfarande blir vilseledd samt under felaktig etikett tillhandahålles en produkt med sämre egenskaper än den, som köparen tror sig förvärva. Då det uppgives vara svårt, att på frivillighetens väg ernå en rättelse i berörda missförhållande, anse vi, att genom statsmakternas försorg författningsbestämmelse bör utfärdas därom, att under namn av lättbentyl tillhandahållet motordrivmedel skall hålla en inbladning av 25 procent motorsprit i bensin.

Under återopande av vad vi ovan anfört få vi hemställa, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t begära,

att bensinfirmornas inköpsskyldighet till motorsprit tills vidare fastställes till 3.6 procent av respektive firmors import eller tillverkning av bensin;

att Aktiebolaget Vin- och Spritcentralen berättigas inköpa de kvantiteter sulfitsprit per år, som dels betingas av nämnda konsumtion av motorsprit samt dels därutöver krävas för tillgodoseende — tillhoppa med den produktion av jäst- och melasssprit för vilken avsättning enligt gällande reglering skall beredas — av den konsumtion av teknisk sprit, som kan uppstå; samt

att Kungl. Maj:t ville utfärda förordning om att spritblandat motordrivmedel, som säljes under namn av lättbentyl, skall hålla 25 procent motorsprit.

Stockholm den 18 januari 1936.

Ludwig Brännström.

N. E. Nilsson.

P. F. Westin.

E. Ericsson
i Sörsjön.

Nils Persson
i Grytterud.

Nils Nilsson
i Karlstad.

O. W. Lövgren.

Ewald Lindmark.

P. S. Hedlund.

O. E. Sandberg.

Nils V. Sandström.

Helmer Molander.

Nils Holmström.

Ernst Aronson.

Elof Lindberg.

Linus Andersson.

Johan Johansson,
Tvååselet.