

Nr 498.

Av herr **Lundell m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 215, angående visst avtal mellan aktiebolaget Vin- & Spritcentralen och Mo och Domsjö aktiebolag.

I prop. nr 215 till innevarande riksdag har Kungl. Maj:t begärt riksdagens godkännande av visst preliminärt träffat avtal mellan A.-B. Vin- & Spritcentralen och Mo och Domsjö A.-B. angående leverans av tillverkad sprit samt av därmed sammanhängande åtgärder för ordnande av avsättningsförhållandena på den svenska spritmarknaden. Undertecknade motionärer ha intet att invända mot att denna framställning av riksdagen godkännes.

Samtidigt härmed anse vi oss emellertid böra framhålla, att problemet om motorspriten såsom ett inhemskt motorbränsle, särskilt inför den av internationella motsättningar aktualiserade faran för avspärrning från världsmarknaden, borde tagas upp till en mera omfattande behandling och till längre siktande avgöranden.

Mot ett årligt behov av motorbränsle, bensin och tyngre brännolja till sammantagna, vilket starkt närmar sig 1,000 milj. liter står en inhemsk produktion av motorsprit om på senare år 19.2 milj. liter, vilken kvantitet tvångsinblandas i det utländska bränslet. Med dessa proportioner för ögonen kan man icke annat än motse framtiden med största oro. Vid en ev. avspärrning skulle landets hela park av motorfordon vara hänvisad till dels de kvantiteter som kunna lagras och som motsvara några månaders behov, dels till produktionen vid Kinnekulleverken och dels slutligen till denna kvantitet motorsprit om 19.2 milj. liter pr år. Det är tydligt att även om produktionen av motorsprit kan hinna ökas en hel del under den respittid, som upplagda lager av utländska bränslen kan bereda, så innebär även en fördubbling eller en tredubbling av denna producerade mängd av motorsprit icke någon ens tillnärmelsevis godtagbar lösning på vårt försörjningsproblem vid avspärrning. Säkerligen skulle så gott som hela tillgången behöva ställas till försvarsmaktens förfogande, och för den civila trafiken och för näringslivets behov komme så gott som intet att återstå.

Perspektivet är särskilt oroande för lantbruksnäringen där en stark motorisering framtvungits av de stigande lönekostnaderna, knappheten på arbetskraft m. m. Samtidigt har hästbeståndet på många håll betydligt minskat. Skulle nu vid en avspärrning traktorer och lastbilar bli stillastående av brist på bränsle och samtidigt ett betydande antal hästar uttagas till försvarsmakten, så bleve förhållandena vid lantbruket fullkomligt ohållbara och landets självförsörjning med livsmedel bleve allvarligt äventyrad, under det

den redan av andra med avspärrningen sammanhängande omständigheter ändock skulle komma att starkt försämrats.

Inför sådana möjligheter, och även annars, då det alltid måste vara av stort värde att få fram en betydligt ökad inhemsk tillverkning av motorbränsle, synes det oss önskvärt att statsmakterna icke lägga sträva restriktioner i vägen för tillverkare, som framträda med erbjudanden, utan i stället ge industrien allt stöd för största möjliga produktion, varvid, där så är möjligt, även produktion av motorsprit såsom huvudprodukt och ej blott såsom biprodukt ur avfallslutar bör komma igång.

Undertecknad Lundell tillåter sig beträffande denna sak erinra om sin reservation till 1936 års bevillningsutskotts betänkande nr 44 varvid anfördes:

”Då det måste anses vara av största nationalekonomiska betydelse för vårt land att få fram en någorlunda omfattande produktion av ett inhemskt motorbränsle till ett dragligt pris, kan det ifrågasättas om icke sulfitspritindustrien bör beredas möjlighet visa vad den i ifrågavarande avseende kan åstadkomma, därest friare utvecklingsmöjligheter ställas öppna. I sådant syfte kan det tänkas ändamålsenligt att den mängd motorsprit, som importörer och tillverkare av bensin skulle förpliktigas inköpa, göres direkt beroende av prisdifferensen mellan motorsprit och bensin. Exempelvis skulle inköpsplikten därvid fixeras

till 3	%	vid en prisdifferens av 24 öre och däröver
„ 3,5	%	„ „ „ „ 23 „
„ 4	%	„ „ „ „ 22 „

o. s. v. intill 8 % vid en prisdifferens av 14 öre.

En liknande skala för inköpsplikt synes vara tillämplig i Tyskland sedan år 1930. Se Motorbränslesakkunnigas betänkande S. O. U. 1933: 25 sid. 275.

I samband härmed skulle hotet om beskattning av motorspriten väl lämpligen böra avlägsnas för något större antal år framåt, då tillverkningen annars svårligen kan tänkas skjuta större fart.

Då sulfitspriten är en biprodukt, och som sådan ej kan vara av någon större betydelse för landet vid en handelsavspärrning med därav följande minskad avsättning av cellulosa, torde böra undersökas, huruvida direkt tillverkning av motorsprit, eventuellt av annat utgångsmateriel än trä, låter sig ekonomiskt genomföra. Uppmärksamhet torde även böra inriktas på möjligheten att driva motorer dels med enbart motorsprit, dels med blandning av motorsprit med annat ämne än bensin. Endast härigenom kunde nämligen landet göras oberoende av möjligheten att importera bensin. Möjligheten till tillverkning inom landet av flytande kolväten t. ex. genom hydrering av trä får härvid givetvis ej lämnas ur sikte.”

Priset å tillverkad motorsprit har ju sedan detta skrevs undergått en betydande och glädjande sänkning. Vidare framsteg i samma riktning äro säkerligen att vänta vid ökad tillverkning och större erfarenhet. Det bör dock framhållas att vid en avspärrning prisfrågan kommer i ett helt annat läge, enär det utländska motorbränslet då snart kan komma upp i mångdubbelt pris mot det nuvarande importpriset.

Ifråga om önskvärdheten för att icke säga nödvändigheten av ökad tillverkning av motorsprit tillåter sig undertecknade i övrigt hänvisa till i propositionen delvis återgivna yttranden av ingenjörsvetenskapsakademien och rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap. — Det är stor fara i dröjsmål.

Med stöd av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt framläggande av förslag till främjande av betydligt ökad tillverkning av motorsprit och till dess ökade användning sedan under normala förhållanden såsom motorbränsle.

Stockholm den 21 april 1939.

T. V. Lundell.

Nils Persson.

Stig Janson

i Frändesta.
