

Nr 51.

Ankom till riksdagens kansli den 5 maj 1917 kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till lindring av fraktkostnader för kalk m. m.

(1:a avd.)

I punkt 59 under nionde huvudtiteln av årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition angående anslag för lindring av fraktkostnader vid transport å järnväg av kalk m. m., som Kungl. Maj:t må komma att avlåta till riksdagen, för detta ändamål å extra stat för år 1918 beräkna ett belopp av 500,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 13 mars 1917 avlåten, till jordbruksutskottet hänvisad proposition, nr 108, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för samma dag föreslagit riksdagen att för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mäger för jordbrukets behov å extra stat under nionde huvudtiteln för år 1918 anvisa, såsom förslagsanslag, 600,000 kronor.

På framställning av Kungl. Maj:t har riksdagen å extra stat för varje av åren 1908—1917 anvisat förslagsanslag för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mäger för jordbrukets behov. Anslagsbeloppet, som i början var 200,000 kronor, har gång efter annan stegrats och utgör 450,000 kronor för de två sista åren. Oaktat villkoren för fraktlindringens åtnjutande småningom skärpts, har icke blott sagda anslagshöjning visat sig nödvändig utan även anslaget fortfarande årligen överskridits.

Rörande statsbidrag till fraktavgifter för kalk m. m. för jordbrukets behov gälla enligt Kungl. Maj:ts brev den 11 oktober 1912 med ändring den 9 juni 1916 huvudsakligen följande bestämmelser:

Bihang till riksdagens protokoll 1917. 10 saml. 35 häft. (Nr 51—54.) 1

Statsbidrag må utgå endast i det fall, att frakten för 100 kilogram i tariff U enligt statens järnvägars taxa, eventuellt med tillägg av nedan angivna banavgifter och frakttillägg, överstiger 25 öre, och icke till större belopp, än att, vid beräkning på sätt nu nämnts, fraktkostnaden efter avdrag av statsbidraget utgör minst 25 öre för 100 kilogram.

Statsbidraget skall utgå efter den transporterade verkliga vikten, avrundad uppåt till närmaste 100-tal kilogram, och skall beräknas efter det belopp per 100 kilogram, som motsvarar 40 procent av fraktsatsen i omförmälda tariff U för det vid fraktberäkning i allmänhet tillämpade avståndet mellan avsändnings- och mottagningsstationerna.

Även vid transporter över enskild järnväg skall statsbidraget utgå enligt ovan angivna grunder, dock med iakttagande att större bidrag icke må utgå, än att fraktkostnaden efter avdrag av statsbidraget utgör minst 25 öre för 100 kilogram.

I de fall, då vid försändning över flera järnvägar frakten utgår med en för hela väglängden beräknad transportavgift med tillägg av så kallade banavgifter, ordinarie och extra, samt eventuellt så kallat frakttillägg, må de för varje utöver avsändningsbanan i transporten deltagande bana inräknade banavgifter, var och en beräknad till 4 öre, ävensom frakttilläggen ersättas genom statsbidraget, dock att i de fall, då järnvägsstyrelsen vid medgivandet av extra banavgifter gjort förbehåll, att sådana icke skola debiteras för sändningar av kalk m. m., för vilka statsbidrag utbetalas, vad sålunda förbehållits skall fortfarande gälla.

Därest åter frakten utgår med summan av för de särskilda järnvägarna enligt deras egna taxor beräknade avgifter, må statsbidraget likaledes utgå med 40 procent av frakten i tariff U enligt statens järnvägars taxa efter det sammanlagda avståndet mellan avsändnings- och mottagningsstationen jämte banavgifter, beräknade till 4 öre för varje utöver avsändningsbanan i transporten deltagande bana.

Vidare är att märka, att, sedan Kungl. Maj:t den 27 augusti 1915 utfärdat kungörelse angående provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar att utgå från och med den 10 september 1915, Kungl. Maj:t den 7 september 1915 förklarar, att så länge berörda kungörelse bleve gällande, den fraktsats, som enligt förberörda brev den 11 oktober 1912 skall ligga till grund för beräkning av sådant statsbidrag, skulle utgöra avgiften för 100 kilogram i tariff U enligt statens järnvägars taxa, ökad med den å statens järnvägar enligt förberörda kungörelse utgående tilläggsavgiften.

Sedan Kungl. Maj:t den 26 januari 1917 utfärdat kungörelse angående förhöjda provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar att utgå från och med den 1 februari 1917, har Kungl. Maj:t den 30 januari 1917 meddelat förklarande av enahanda innehåll beträffande de förhöjda provisoriska tilläggsavgifterna.

I detta ärende har departementschefen till berörda statsrådsprotokoll anfört följande:

»Även om de av mosskulturöreningen framhållna synpunkterna kräva allt beaktande, finner jag i likhet med såväl lantbruksstyrelsen

som järnvägsstyrelsen det vara nödvändigt, att vissa skärpningar företagas i de nu gällande villkoren för statsbidrag. Utan sådana skärpningar skulle nämligen de statsmedel, som skulle erfordras till dylika statsbidrag, med all säkerhet stiga till alltför stora belopp.

En sådan stegring beror, såsom av utredningen framgår, på flera skilda orsaker. Redan hittills hava kalktransporterna så att säga normalt ökats under årens lopp, både i kvantitet och i väglängd. Härtill kommer nu, att fraktkostnaderna väsentligt ökats genom de av Kungl. Maj:t medgivna provisoriska tilläggsavgifterna. Om likafullt statsbidrag skulle erhållas redan vid en lägsta fraktkostnad av 25 öre per 100 kilogram samt utgå med 40 procent å fraktsatserna i tariff U med tillägg av dessa tilläggsavgifter, är det tydligt, att statsbidragens summa skulle i hög grad ökas. Vid bifall till järnvägsstyrelsens förslag i anledning av ovanberörda framställningar av vissa enskilda järnvägar skulle ytterligare tillkomma högst betydliga belopp såsom gottgörelse för extra banavgifter.

Vad sistnämnda fråga angår får jag efter samråd med chefen för civildepartementet såsom min åsikt uttala, att vägande skäl synas vara anförda för medgivande åt de enskilda järnvägarna att även i fråga om kalksändningar, för vilka statsbidrag utgår, uppbära dem på grund av samtrafikstariffer tillkommande extra banavgifter. Jag anser mig därför nu böra räkna härmed.

För att minska den av dessa orsaker påräkneliga utgiftsstegringen har nu järnvägsstyrelsen föreslagit skärpning i villkoren i två hänseenden.

Sålunda har föreslagits att höja det minimifraktbelopp, som skall ligga till grund för statsbidrag, från 25 till 30 öre per 100 kilogram. Denna åtgärd betyder, dels att statsbidrag skall utgå först vid transporter på något längre avstånd än om de nuvarande reglerna bibehållas. Lägsta statsbidragsberättigande avståndet blir nämligen utsträckt från 94 till 120 kilometer. Dels ock betyder den, att fraktreduktionen vid vissa längre transporter ej skall göras så stark som förut. Den skall nämligen ske blott till 30 öre och icke ända ned till 25 öre. Under det att enligt nuvarande regler och med iakttagande av de nya provisoriska tilläggsavgifterna 100 kilogram kalk kunna med användning av statsbidrag fraktas för 25 öre ända till ett avstånd av 200 kilometer, skulle genom sagda skärpning frakten redan vid 94 kilometer överstiga 25 öre. Mot den genom denna åtgärd åstadkomna skärpningen har lantbruksstyrelsen icke haft något att erinra, och då den drabbar de transporter, vid vilka i allt fall fraktkostnaden för 100 kilogram är lägst och där alltså statsbidrag bör lättast kunna undvaras, vill även jag biträda förslaget därom.

Av denna tablå framgår, att vid en lägsta fraktsats av 30 öre för grundläggande av rätt till statsbidrag valet av procentsatsen 30 eller 20 icke utövar inflytande förrän vid ett transportavstånd av 180 kilometer. Vid kortare avstånd kan nämligen redan procentsatsen 20 bringa ned fraktkostnaden till 30 öre. Från och med 180 kilometer inträder som sagt skillnad, vilken ökas så, att redan från och med 210 kilometer procentsatsen 20 medför dubbelt större ökning gent emot nuvarande förhållanden än procentsatsen 30.

Nu är det visserligen sant, att medeltransportlängden för kalksändningar ligger betydligt under 180 kilometer. Härvid är dock att märka, att de flesta av dessa transporter ske över så pass kort väglängd, att de icke framdeles skulle åtnjuta statsbidrag på grund av 30 öres gränsen, och att övriga transporter under 180 kilometer ju i bägge fallen skulle få samma statsbidrag. Frågan gäller endast hurvida det starkare främjandet av kalktransporter å sträckor av minst 180 kilometer tillräckligt motiverar den av järnvägsstyrelsen beräknade merutgiften för staten av 75,000 å 100,000 kronor. Jag vill för min del svara ja på denna fråga och tar då framför allt hänsyn till att avstånden mellan kalkförekomsterna och de mest kalkfattiga delarna av landet, isynnerhet de trakter där stora mossodlingar och ännu ouppodlade men odlingsbara mossar förekomma, i allmänhet är ganska stort. Jag kan exempelvis framhålla, att på sträckan från Falköping över Nässjö och vidare söderut 180 kilometers avstånd från Falköping uppnås redan före Moheda station. I Norrland med dess väldiga arealer av kalkbehövande mossmarker bliva transportavstånden naturligtvis vida längre. Då såsom lantbruksstyrelsen och mosskulturföreningen framhållit just under nuvarande knapphet å konstgödselmedel kalkningen kan hava ännu större betydelse än eljest till befordrande av växtligheten, vill jag tillstyrka att icke för närvarande starkare reduktion av den nu gällande procentsatsen vidtages än till 30 procent. En större skärpning i villkoren skulle för övrigt ej stå rätt väl tillsammans med de åtgärder av skilda slag, som staten funnit sig böra nu vidtaga för att uppmuntra jordbrukets produktion och säkerställa landets tillgång på livsfrönödenheter.

Då i årets statsverksproposition blivit i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag den 29 december 1916 till statsbidrag för fraktagifter för kalk beräknat ett belopp av allenast 500,000 kronor, skulle ett godkännande av procentsatsen 30 medföra, att anslaget måste höjas, och torde höjningen icke böra sättas till mindre belopp än 100,000 kronor. Chefen för finansdepartementet har meddelat mig, att tillgång härtill torde kunna beredas å budgeten för år 1918.»

Utskottet, som delar departementschefens uppfattning rörande behovet av nu ifrågsatta skärpningar i gällande regler rörande statsbidrag till ifrågavarande fraktavgifter, har icke funnit anledning till erinran mot det av Kungl. Maj:t för ändamålet i fråga för år 1918 beräknade beloppet. I anslutning härtill hemställer utskottet,

att riksdagen må för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov å extra stat under nionde huvudtiteln för år 1918 anvisa, såsom förslagsanslag, 600,000 kronor.

Stockholm den 4 maj 1917.

På jordbruksutskottets vägnar:

RAOUL HAMILTON.

Närvarande: Se utlåtande nr 48.
