

**Nr 204.**

Godkänd av första kammaren den 30 maj 1923.

Godkänd av andra kammaren den 30 maj 1923.

*Riksdagens skrivelse till Konungen angående sänkning av statens järnvägars fraktavgifter för spannmål m. m.*

(Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 17.)

(Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 6.)

**Till Konungen.**

Inom riksdagen har framställning gjorts i syfte att riksdagen måtte i skrivelse till Eders Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Eders Kungl. Maj:t skyndsammast möjligt vidtaga sådan ändring i gällande fraktgodstaxa för statens järnvägar,

1:o) att spannmål, alla slag, ävensom fodervaror, alla slag, skola vid transporter på statens järnvägar och i samtrafik med dessa fraktdebiteras enligt tariff 10 i stället för enligt tariff 8 vid försändning av minst 10 ton per vagn,

2:o) att hö skall vid transporter på statens järnvägar eller i samtrafik med dessa fraktdebiteras enligt tariff 12 i stället för enligt tariff 9 vid lastning av minst 10 ton å varje vagn, som lastar mindre än 16 ton, eller vid lastning av minst 15 ton å varje vagn, som lastar 16 ton eller därutöver,

3:o) att halm skall vid transporter å statens järnvägar eller i samtrafik med dessa fraktdebiteras enligt tariff U i stället för enligt tariff 10 vid lastning av minst 9 ton å varje vagn, som lastar mindre än 16 ton, eller vid lastning av minst 11 ton å varje vagn, som lastar 16 ton eller därutöver.

Riksdagens vederbörande utskott har över förevarande motion inhämtat yttrande från järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen samt från lantbruksstyrelsen och kommerskollegium.

Av den av motionärerna anförda motiveringen samt på grund av innehållet i berörda särskilda yttranden har riksdagen kommit till den bestämda uppfattningen, att den framställning om sänkning av järnvägsfrakterna för spannmål och fodervaror, som av motionärerna sålunda avgivits, är i allt väsentligt berättigad. De fraktsatser å dessa varor, som nu utgå vid transporter å statens järnvägar samt i samtrafik med dessa, synas nämligen onekligen belasta de ifrågakvarande jordbrukets produkter på ett sätt, som knappast kan anses stå i rimligt förhållande till dessa varors relativa prisnivå. Medan sålunda — såsom av kommerskollegii yttrande närmare framgår — de svenska spannmålspriserna i februari 1923 ligga endast 23 procent över 1913 års medelpriser, så belastas varan i fråga enligt nuvarande frakttariffer vid järnvägsfrakt med ett omkring 75 procent högre belopp än år 1913.

Vad fodermedel samt hö och halm beträffar synes prisläget å dessa varor nu som genomsnitt ligga 80 à 90 procent över 1913 års priser — med undantag likväl för halm, som står avsevärt lägre i pris. Även för dessa varugrupper hava emellertid järnvägsfrakterna stegrats i högre grad än priserna.

Jämför man härmed det förhållandet, att sjöfrakterna, och särskilt de transoceaniska, vilka ju för vår spannmålsimport äro de i främsta rummet betydelsefulla, numera nedgått till ungefär samma nivå som före kriget, och att någon ändring härutinnan icke torde vara att förvänta, så kan man ej undandraga sig den slutsatsen, att de svenska järnvägarnas nuvarande fraktsatser å spannmål synas innebära en oskäligen belastning å det svenska jordbruket, vilket förhållande även torde utöva en oförmånlig inverkan på brödpriiserna.

Även av järnvägsstyrelsens yttrande framgår, att särskilt spannmålets nuvarande placering i statsbanornas tariffsystem är baserad på ett tänkt normalpris för denna vara, som såväl relativt som absolut i väsentlig grad överstiger det pris, som nu under lång tid faktiskt varit rådande. Styrelsen anser det emellertid nu rådande spannmålspriset bero på förhållanden av abnorm natur och synes därför vänta sig en snar återgång till förut rådande prisrelation, på grund varav styrelsen även finner nuvarande tarifiering för spannmål vara lämpligt avvägd.

Enligt kommerskollegii yttrande stå spannmålsprisen i Sverige för närvarande 25 procent under den allmänna svenska prisnivån. Därest hänsyn endast toges till råvarorna, ligger spannmålets pris 20 procent under den genomsnittliga prisnivån för dessa. Spannmålsprisens sänkning i Sverige är sålunda — vare sig nu detta förhållande anses vara en tillfällig eller mera permanent natur — av en synnerligen avsevärd omfattning.

Riksdagen anser det för sin del tvivelaktigt, om det stora relativa prisfallet på spannmål kan — såsom järnvägsstyrelsen anser — endast anses bero på abnorma och sålunda snabbt övergående, förhållanden. Detta prisfall synes ju tvärtom göra sig gällande över världen i dess helhet. Men i varje fall torde företeelsen vara av den omfattning och relativa långvarighet, att det synes fullt skäligt och lämpligt, att järnvägarnas fraktsatser snarast anpassas till bättre överensstämmelse med det ändrade läget.

Såsom allmänt bekant har det stora prisfallet å jordbruksprodukter i allmänhet mångenstädes försatt vårt lands jordbrukare — vilkas kostnader ingalunda sjunkit i motsvarande mån — i ett mycket svårt läge. Även med hänsyn härtill synas det riksdagen vara en statsmakternas skyldighet att, där så utan andra berättigade intressens åsidosättande lämpligen synes kunna ske, tillmötesgå de skäligen anspråk, som från jordbrukarhåll framställas till skydd för jordbruksnäringens betryckta läge.

Riksdagen anser likväl knappast lämpligt, att riksdagen avger en så i detalj fixerad hemställan till Eders Kungl. Maj:t, som motionärerna yrkat. Samma syfte torde nämligen kunna vinnas genom en allmänt formulerad hemställan om fraktlindringar för spannmål, fodermedel samt hö och halm. Riksdagen har likväl tänkt sig, att nedsättningar böra ske i ungefärligen samma grad och omfattning, som av motionärerna föreslagits.

Bland järnvägsstyrelsens invändningar mot motionärernas krav ingår även det uttalandet, att de föreslagna nedsättningarna icke skulle kunna tillnärmelsevis medföra en sådan trafikökning, att den minskade nettoinkomsten för statsjärnvägarna därigenom bleve kompenserad. Det synes emellertid riksdagen, som om många skäl tala för den uppfattningen, att denna farhåga är väsentligt överdriven. Fraktsänkningarna skulle sannolikt medföra trafikökning, särskilt på den vägunderhållet starkt belastande automobiltrafikens bekostnad, och måhända tvärtom visa sig direkt ekonomiskt förmånliga för statsverket.

Vid fattandet av sin ståndpunkt i frågan har riksdagen givetvis icke underlåtit att fästa största avseende vid de i många hänseenden tungt vägande skäl av principiell natur, som kunna åberopas för att icke riksdagen gentemot ett affärsdrivande verks egen ståndpunkt gör en hemställan beträffande en särskild del av detta verks fraktpolitik. Men på grund av den föreliggande frågans nationalekonomiska betydelse och den starka sakliga vikten hos de skäl, som åberopats för en ändring av nuvarande förhållanden, har riksdagen likväl ansett, att dessa principiella betänkligheter i denna fråga måste träda tillbaka.

Riksdagen, som jämväl uppmärksammat, att chefen för kommunikationsdepartementet genom skrivelse den 3 maj 1923 anmodat järnvägssty-

relsen att upptaga frågan om en allmän taxesänkning vid järnvägarna till undersökning och före den 1 juni 1923 inkomma med förslag i ämnet, har tillika ansett sig böra framhålla, att nu föreliggande spörsmål synas lämpligen kunna upptagas till prövning i samband med denna redan anbefallda allmänna taxerevision.

På grund av vad sålunda anförts får riksdagen anhålla, det täcktes Eders Kungl. Maj:t skyndsammast taga under övertvägande, i vad mån vid fraktdebitering av spannmål, fodermedel samt hö och halm i transport å statens järnvägar och i samtrafik med dessa, en nedflyttning till billigare tariff i enlighet med i motionen framställt yrkande, må kunna ske, under förutsättning att i motionen angivna godsmängder inlastas å varje vagn.

Stockholm den 30 maj 1923.

Med undersåtlig vördnad.

---