

Nr 57.

Ankom till riksdagens kansli den 4 april 1938 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående fraktlindring vid järnvägstransport av för export avsett hö.

(2:a avd.)

I två inom riksdagen väckta, till jordbruksutskottet hänvisade likalydande motioner, nämligen I: 118 av herrar *Holstenson* och *Friggeråker* samt II: 318 av herrar *Pettersson* i Rosta och *Andersson* i Vigelsbo, har hemställts, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t göra framställning om sådan fraktlindring vid transport å järnväg, som kan vara ägnad att underlätta transport till gränsen av för export avsett hö.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för denna framställning, får utskottet hänvisa till motionerna.

Utskottet har i vederbörlig ordning införskaffat yttrande över motionerna från *järnvägsstyrelsen*, som anført följande.

»Den ordinarie tariffen för hö är tariff 8 för sändningar om minst 5 ton pr vagn och tariff 10 om frakt erlægges minst för en vikt svarande mot 500 kg pr kvm av använd vagns fulla golvyta (dock minst med ett fraktbelopp enligt tariff 8 för 5,000 kg). Den senare tariffen torde åtminstone i trafik med utlandet vara den normalt använda, i kombination med en av styrelsen lämnad nedsättning därav, som ända sedan år 1931 medgivits för viss trafik och under viss del av året. För närvarande gäller sådan nedsättning för tiden 1 november 1937—30 april 1938 till 7 % under tariff 10 från statens järnvägars stationer belägna minst 300 km från Trälleborg gränsen, ävensom från några enskilda järnvägars stationer under samma förutsättning. Därvid har gjorts till villkor fraktbetalning för minst 15 ton på 2-axlig svensk vagn eller på utländsk vagn oberoende av axelantalet.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 11 april 1931 angående exporttariffer föreslog styrelsen, beträffande hö, att en allmän exporttariff — till tariff 11 vid fraktbetalning för minst 300 km och 15 ton pr vagn — skulle införas för hö. Till denna framställning har Kungl. Maj:t icke tagit ställning, varken beträffande hö eller beträffande en rad övriga varor.

Uppgifter om export och import av hö under de senaste åren lämnas i följande tabell:

	Import ton	Export ton		Import ton	Export ton
1931	6,139	1,333	1935	7,790	11,174
1932	2,601	3,817	1936	1,771	15,648
1933	7,359	6,787	1937	1,184	13,363
1934	17,109	18,078			

Importen har huvudsakligen kommit från Finland, exporten har alldeles övervägande gått till Tyskland; de sista åren har dock en avsevärd export till Storbritannien kommit till stånd, som emellertid till väsentlig del torde ha gått från Gotland. Vid en jämförelse mellan siffrorna är att märka att i regel såväl export som import äro koncentrerade till årets första månader, och att sålunda exempelvis siffrorna för år 1937 huvudsakligen äro beroende på 1936 års skörd. Vissa undantag finnas dock, sålunda var exempelvis den stora exporten år 1934 huvudsakligen koncentrerad till *de sista månaderna* av året (hela exporten under tiden september 1934—april 1935, utgjorde icke mindre än 24,300 ton), medan åter importen år 1934 som vanligt huvudsakligen ägde rum under de första månaderna.

De av motionärerna angivna siffrorna för exporten åren 1935 och 1936 överensstämma icke med de officiella.

Det torde för övrigt böra framhållas att de i motionen angivna uppgifterna på frakter från en rad stationer äro — med ett par undantag — de ovan omtalade nedsatta fraktsatserna, icke de ordinarie.

När styrelsen såsom nämnts under en rad år medgivit en rätt allmän sänkning av de av Kungl. Maj:t fastställda fraktsatserna för hö — utom för kortare avstånd, där någon nedsättning icke ansetts erforderlig — har det varit med stöd av styrelsens befogenhet att medgiva sådana fraktnedsättningar som äro förenliga med statens järnvägars ekonomiska intresse. Styrelsens dominerande synpunkt har emellertid icke varit detta intresse, utan fastmer önskan att tillmötesgå de gjorda framställningarna om nedsatta frakter, i den mån sådant varit möjligt inom ramen för styrelsens nämnda befogenhet. Härför måste förutsättas att det netto — skillnaden mellan fraktinkomster och direkta kostnader för transporternas verkställande — som kan beräknas uppstå genom att nedsättningen föranleder ökad trafik, uppväger den fraktnedskning som nedsättningen medför för den trafik som i alla händelser hade kommit till stånd. Styrelsen har den uppfattningen att ett sådant resultat kan förväntas vid tillämpning av en nedsättning av den storlek som varit beviljad, men hyser stora tvivelsmål om så skulle bliva fallet med en ännu större nedsättning; förhållandet är nämligen, att sagda netto hastigt avtar, ju mera fraktsatserna närma sig de direkta kostnaderna, och desto större blir därför den erforderliga trafikökningen. Under sådana förhållanden är det att befara att en ytterligare nedsättning skulle medföra förlust för statens järnvägar och således verkligen vara jämförlig med den statens prisunderstödjande verksamhet på andra områden genom särskilda anslag, till vilken motionärerna hänvisa.

Styrelsen kan givetvis icke ha någon på sakkunskap grundad uppfattning om det oavvisliga behovet av dylika särskilda åtgärder beträffande hö. De meddelade uppgifterna om export och import av hö synas dock giva vid handen, att export kommit till stånd i betydlig omfattning, detta även under sådana år då import varit nödvändig för att fylla behovet inom vissa delar av landet. Styrelsen får vidare framhålla att det icke torde vara riktigt att grunda en uppfattning om lantbrukets behov av högre pris för hö vid avsändningsstationen enbart på den omständigheten att höpriset pr kg. för närvarande anses vara lågt. Om så är fallet torde det väl bero, icke som motionärerna säga på att höpriset tryckes av ett exportöverskott — en uppfattning som är skäligen obegriplig, eftersom väl exporten borde verka *förbättrande* på höpriset — utan på osedvanligt god höskörd; varvid sålunda ett relativt lågt pris pr enhet väl här som i många andra fall kan utjämnas av större mängd. Men även om just beträffande hö ett statsingripande för bättre priser skulle vara oömgångligt, måste styrelsen på det bestämdaste motsätta

sig att något sådant skall äga rum på omvägen över järnvägsfrakterna. Ett dylikt understöd, om det behöves, bör enligt styrelsens mening icke finansieras genom minskning av statens järnvägars nettoinkomster utan genom direkt anslag.

Under förnyat framhållande av att statens järnvägar såsom ovan nämnts redan gjort vad styrelsen anser möjligt för att med tillgodoseende av järnvägsekonomiska synpunkter tillmötesgå de framställda önskemålen, får styrelsen således avstyrka motionärernas förslag.»

Utskottet.

I likhet med motionärerna finner utskottet det vara angeläget, att höpriserna liksom andra jordbrukets produktpriser kunna upprätthållas vid skälig nivå. Uppenbarligen kunna förbättrade exportmöjligheter genom billiga järnvägsfrakter medverka härtill. Enligt utskottets mening är det därför önskvärt, att Kungl. Maj:t med det snaraste ingår på prövning av det förslag om minskade fraktsatser för bland annat hö, som framlagts enligt järnvägsstyrelsens meddelande i dess yttrande till utskottet. Då det torde kunna förväntas att så sker, anser utskottet sig icke böra tillstyrka avlåtande till Kungl. Maj:t av skrivelse i ämnet såsom föreslagits av motionärerna.

Under återopande av det anförda får utskottet hemställa,

att motionerna I: 118 och II: 318 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 1 april 1938.

På jordbruksutskottets vägnar:

C. J. JOHANSSON.

Närvarande: se utlåtande nr 54.