

Nr 72.

Ankom till riksdagens kansli den 12 maj 1920 kl. $\frac{1}{2}$ 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk m. m. ävensom två i ämnet väckta motioner.

(1:a avd.)

I punkten 58 under nionde huvudtiteln av årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på blivande proposition angående anslag till lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov för ändamålet beräkna å extra stat för år 1921 ett anslag av 2,000,000 kronor.

Därefter har Kungl. Maj:t i en den 5 mars 1920 avlåten, till jordbruksutskottet hänvisad proposition, nr 217, 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 mägerl för jordbrukets behov å extra stat för år 1921 anvisa ett förslagsanslag av 1,800,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet hänvisas till statsrådsprotokollet.

I punkten 66 av skrivelsen nr 9 A den 12 juni 1919 angående regleringen av utgifterna under riksstatens nionde huvudtitel har riksdagen — inom vilken frågan om statsbidrag till kalkfrakter även vid sjötransport bragts på tal genom enskild motion — anhållit om utredning rörande det lämpligaste sätt, på vilket staten hädanefter borde bidraga för att underlätta tillgången på kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov. Såsom motivering för denna anhållan har riksdagen anfört följande:

Efter att hava redogjort för ett i anledning härav av särskilda sakkunniga i ämnet uppgjort förslag samt för gemensamt yttrande däröver av järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen har departementschefen för egen del anfört följande.

»Att statsbidragen till fraktlindring för jordbrukskalk varit av stor betydelse för att befordra kalkens användning i jordbruket och därmed främja denna närings utveckling, finner jag uppenbart. Jag anser det också vara nödvändigt, att statens understödjande verksamhet i detta avseende fortsättes. Att förändra formen för denna verksamhet till något slags premieringssystem för kalkanvändning synes mig skola medföra sådana svårigheter, att det icke nu bör ifrågakomma. På grund av åtskilliga förhållanden böra emellertid reglerna för statsbidragen till fraktlindring i vissa avseenden förändras.

Om därvid först tages i betraktande fraktlindringens storlek, visar utredningen, att till följd av de under senare år skedda provisoriska förhöjningarna i järnvägsfraktsatserna fraktlindringen dels kommit att stiga till mycket större belopp än förut, absolut taget, och dels numera åtnjutes för kortare transportavstånd än förr. Från de vid ämbetsverkens utlåtande fogade bilagorna har sammanställts en i detta avseende belysande tabell, vilken torde få såsom bilaga 1¹⁾ fogas vid detta protokoll. Denna tabell utvisar statsbidrag och nettofrakt (d. v. s. kalkköparens egen fraktkostnad) för olika avstånd såväl vid första tillämpningen av statsbidragen med 1908 års ingång som sedermera vid vissa tidpunkter, då förändring skett antingen i reglerna för statsbidragen eller genom fraktförhöjningar. Tabellen upptager icke alla sådana förändringar utan endast de viktigaste. Av densamma framgår, bland annat, att statsbidrag utgick år 1908 redan vid 35 kilometers transport, vilket avstånd genom ändringar i villkoren successivt ökades till 116 kilometer men därefter genom frakthöjningarna åter minskades, så att bidrag nu åtnjutes redan vid 25 kilometer. På relativt korta avstånd utgår nu ett avsevärt statsbidrag, vilket beror på att den minimifrakt av 30 öre, som kräves för statsbidrag, debiteras för vida kortare transporter än förr. Att statsbidragen även å större avstånd ökats, absolut taget, genom att frakten i sin helhet höjts, är självklart. På grund av att för alla avstånd maximum av statsbidraget är 30 procent av fraktbeloppet, bliva dock icke de längre avstånden relativt taget mer gynnade än de kortare.

I likhet med de sakkunniga och ämbetsverken anser jag ändringar i villkoren böra ske i sådant syfte, att dels för avstånd under viss gräns den nuvarande rätten till bidrag alldeles bortfaller och dels bidragen

¹⁾ Åtföljer utskottets utlåtande.

för längre avstånd ordnas så, att de även relativt växa med avståndet. Dessa förändringar synas mig lämpliga ur jordbrukets synpunkt. De böra vid sin tillämpning utformas på sådant sätt, att statens utgifter så vitt möjligt hållas nere.

De i detta syfte föreslagna ändringarna utgöras av dels höjning av den minimifrakt, vid vilken statsbidrag skall börja utgå, och dels en glidande, progressiv skala för statsbidragen.

Beträffande minimifrakten har höjning från den nuvarande gränsen av 30 öre förordats av de sakkunniga till 60 öre men av ämbetsverken till 80 öre. Statsbidrag skulle enligt dessa förslag börja utgå vid resp. 63 och 105 kilometer. I betraktande av att genom de av 1917 års lagtima riksdag beslutade ändringarna i villkoren ett avstånd av 116 kilometer blev statsbidragets lägsta gräns, ehuru denna gräns sedermera genom taxeförhöjningar i hög grad sänkts, vill jag i detta avseende tillstyrka ämbetsverkens förslag. Ännu större höjning av gränsen torde icke böra ifrågakomma.

Även förslaget om en glidande skala synes mig vila på en riktig åskådning. De sakkunniga hava förordat skalans konstruerande på sådant sätt, att statsbidraget skulle vid 200 kilometers avstånd utgöra 40 procent och vid 500 kilometers avstånd 50 procent av frakten. Ämbetsverken hava först och främst förordat sådan jämkning, att för avstånd mellan det, då statsbidrag börjar utgå, och det, då det utgår med sitt fulla belopp, icke skall såsom nu ske ökning blott i statsbidraget, under det att kalkköparen endast behöver erlægga nyssnämnda minimifrakt, utan successiv höjning med 1 öre pr 100 kilogram för varje 20-tal kilometer ske även i kalkköparens nettofrakt. Härigenom varder ock det avstånd, då statsbidraget börjar utgå till fullo, framskjutet längre. Denna ämbetsverkens åsikt biträder jag. För densamma talar det praktiska skälet att söka motverka, att kalk tages från ett avlägsnare kalkbruk och drager högre statsbidrag, oaktat kostnaden för kalkköparen blir oförändrad. Vidare hava ämbetsverken, som funnit att med tillämpning av deras förslag om 80 öres minimifrakt och nyssnämnda 20-kilometers stigningar statsbidraget skulle vid 200 kilometers transport utgöra ungefär 30 procent av frakten, förordat, att detta procenttal vid nämnda avstånd måtte — jämte 50 procent vid 500 kilometer — läggas till grund för den glidande skalan. Förslaget framgår närmare av härvid fogade bilaga 2.¹⁾ Det har beräknats, att, under det att de sakkunnigas förslag skulle medföra en årlig statsutgift på omkring 2,600,000 kronor, ämbetsverkens förslag innebure en besparing av ett

¹⁾ Åtföljer utskottets utlåtande.

par hundratusen kronor. Enligt vad jag från järnvägsstyrelsen inhämtat har i ämbetsverkens utlåtande avsetts att uttryckas, att denna besparing beräknades skola uppkomma i förhållande till de *nuvarande* utgifterna, ehuru detta måhända ej blivit tillräckligt tydligt framhållet. Jag ansluter mig i dessa avseenden till ämbetsverkens förslag. Med förmålan att utgifterna från anslaget under år 1919 uppgingo till 1,956,000 kronor, anser jag statsanslagets belopp kunna med anledning härav sänkas till 1,800,000 kronor.

De sakkunniga hava för åstadkommande av ökad kontroll över att statsbidraget utgår allenast för transport av sådan kalk, som användes för jordbruksändamål, föreslagit ett ganska omständligt förfaringssätt med anmälningsblanketter och prövning genom hushållningssällskapets försorg. Ämbetsverken hava ansett den föreslagna metoden för vidlyftig enbart för kontrollbehovets skull men — ehuru med tvekan — i huvudsak anslutit sig till förslaget därom med hänsyn till de fördelar detta skulle medföra i statistiskt avseende, vilka ansåges kunna bliva till gagn framdeles vid avfattandet av nya regler angående kalkfrakterna. För min del vill jag icke i detta sammanhang tillmäta de statistiska hänsynen alltför stor betydelse. Men från kontrollsynpunkt finner jag en anordning, till sina grunddrag överensstämmande med förslaget, vara icke blott önskelig utan även nödvändig. Dock måste även enligt min mening förfaringssättet bliva betydligt enklare, vilket ock torde kunna utan större svårighet låta sig göra.

De sakkunniga hava berört frågan, huruvida alla jordbrukare — större och mindre utan åtskillnad — fortfarande borde åtnjuta fraktlindring. Denna fråga synes mig förtjänt av ytterligare utredning. För närvarande torde i varje fall icke någon ändring härutinnan böra ske i de nuvarande reglerna.

I frågan huruvida grund finnes för de framkomna påståendena, att statsbidragen utnyttjats av kalkproducenterna till höjning i kalkprisen, så att sagda bidrag icke för jordbrukarna medfört den åsyftade nyttan, hava åtskilliga undersökningar verkställts. Om än av de sakkunnigas utredning torde få anses framgå, att dessa påståenden varit åtminstone väsentligt överdrivna, så har dock icke någon full klarhet vunnits härutinnan. Genom de inskränkningar i statsbidragsvillkoren, jag nu förordat, lär väl i allt fall möjligheten för kalkbruken att pålägga oskäligen avans bliva väsentligt beskuren. Därest skälig anledning skulle befinnas föreligga till klagomål över producenternas prisättning, lär väl den i utredningen antydda utvägen att söka genom förhandlingar med producenterna åvägbringa överenskommelse om vissa

pris böra tillgripas oaktat de vanskligheter, vilka, såsom även framhållits, äro förbundna därmed.

Vad slutligen sjöfrakterna angår ansluter jag mig till ämbetsverkens mening, att då dessa frakter äro avsevärt lägre än järnvägsfrakterna samt det för övrigt visat sig svårt att utforma något lämpligt statsbidragssystem för sjöfraktad kalk, förslaget om statsbidrag till dem icke bör föranleda vidare åtgärd.»

Motioner.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehåft två inom riksdagen väckta, till jordbruksutskottet hänvisade likalydande motioner nämligen nr 249 i första kammaren av herrar *Boberg* och *Nilsson, Petrus*, samt nr 357 i andra kammaren av herr *Norman m. fl.*, vari hemställt, att riksdagen måtte besluta

att för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg *eller sjöledes* av kalk, kalkstensmjöl och märtel för jordbrukets behov å extra stat för år 1921 anvisa ett förslagsanslag av kronor 2,000,000, och att fraktlindring efter vissa i motiveringen antydda grunder även skall utgå vid transport sjöledes av kalk, kalkstensmjöl och märtel,

eller, för den händelse att frågan om fraktlindring vid transport sjöledes icke ännu kan anses vara i fullt utrett skick, att riksdagen i i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om ny och fullständig utredning, om och på vilket sätt dylik fraktlindring må kunna utgå.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för dessa framställningar, tillåter sig utskottet hänvisa till motionerna.

Utskottet.

Enligt de av departementschefen angivna, förändrade grunderna för statsbidrags utgående till lindring av fraktkostnaderna på järnväg för kalk, skulle minimifrakten höjas från nuvarande 30 öre till 80 öre per 100 kilogram, vilket innebär, att statsbidraget skulle börja utgå vid ett avstånd av 105 kilometer. Vidare avser förslaget inrättande av en glidande skala, till grund för vilken skulle läggas ett statsbidrag av 30 procent av frakten vid 200 kilometers transport och 50 procent av frakten vid ett transportavstånd av 500 kilometer. För att för emellertid avstånd mellan det, då statsbidrag börjar utgå, och det, då det utgår med sitt fulla belopp, icke skall såsom nu ske ökning blott i statsbidraget, under det att kalkköparen endast behöver erlägga nyssnämnda minimifrakt, föreslås successiv höjning med 1 öre per 100 kilogram för varje 20-tal kilometer även i kalkköparens nettofrakt.

Vad sålunda föreslagits, föranleder icke någon erinran från utskottets sida.

Emellertid hava de ovan omförmälda sakkunniga, i anslutning till riksdagens i dess skrivelse i ämnet år 1919 uttalade önskan, jämväl upptagit frågan om statsbidrag till lindring av fraktkostnaderna för kalk vid sjötransporter, ävensom i sådant avseende föreslagit beredande åt kalkkonsument, som för befaktningen använt sjötransport, av viss premie per ton inköpt vara. Med beräkning av att sjöfrakterna per 100 kilometer vore ungefär hälften så höga som järnvägsfrakterna, och restitution vid transport å järnväg skulle börja verka vid cirka 100 kilometers fraktavstånd, hava sakkunniga tänkt sig en viss premie motsvarande fraktrestitutionsbeloppet för detta fraktavstånd böra utgå vid 200 kilometers sjöfrakt. Därefter borde landet indelas i zoner med exempelvis 200 kilometers längd för varje zon.

Departementschefen har emellertid av angivna skäl icke ansett de sakkunnigas framställning i nu avsedd del böra föranleda någon vidare åtgärd.

Motionärerna däremot hava ifrågasatt upptagande jämväl av de sakkunnigas ovanberörda förslag beträffande statsbidrag för fraktlindring vid transport av kalk sjöledes och, därest så ansåges kunna ske, hemställt om anvisande till fraktlindring av ett anslag av 2,000,000 kronor. Alternativt hava motionärerna föreslagit ny utredning uti ifrågavarande avseende.

I sin berörda skrivelse år 1919, vilken givit anledning till den utredning, varpå Kungl. Maj:t i huvudsak grundat sitt förslag ifråga om statsbidrag till fraktlindring för kalktransport å järnväg, förklarade sig riksdagen anse den då rörande fraktlindring vid sjötransport väcka motionens syfte behjärtansvärt, icke minst som genom ett uppnående därav, större rättvisa i förevarande avseende skulle åvägbringas beträffande sådana orter, vilka för sin tillförsel vore hänvisade till sjötransporter. Utskottet anser det jämväl i vissa fall kunna vara ur statsfinansiell synpunkt fördelaktigt, att kalktransporterna ske sjöledes. Därest nämligen genom beviljande av statsbidrag till fraktlindring vid sjöbefraktning, vilken i varje fall ställer sig väsentligt billigare än järnvägsbefraktning, sjötransporter i större skala komme till stånd, synes ej obetydliga lättnader beträffande statens bidrag till lindring av de högt uppdrivna järnvägsfrakterna kunna åvägbringas. Utskottet är därför i likhet med motionärerna av den mening, att statsbidrag bör beredas jämväl för fraktlindring beträffande sjötransporter av kalk för jordbrukets behov. Då emellertid omförmälda sakkunnigas förslag i detta avseende icke föreligger i sådant skick, att utskottet anser sig utan vidare kunna

Bihang till riksdagens protokoll 1920. 10 saml. 29 häft. (Nr 71—73.) 2

godtaga detsamma, torde enligt utskottets mening ett på grundvalen av de sakkunnigas utredning närmare utformat förslag lämpligen böra föreläggas 1921 års riksdag. Med realiserandet av ett dylikt förslag bör, med hänsyn till angelägenheten att på sätt ovan antytts i möjligaste mån begränsa statens utgifter för fraktlindring vid kalktransporter enligt utskottets förmenande följa, att vederbörande kalkrekvisit i fall, då det för honom är ur kostnadssynpunkt utan betydelse, vilket transportmedel som väljes, icke bör äga anlita den väg, som för staten i samma fall skulle medföra en större ekonomisk uppoffring, än om motsatt väg användes.

Under åberopande av det anförda, och då utskottet i anslutning härtill icke kan tillstyrka högre anslag för ifrågavarande ändamål än Kungl. Maj:t föreslagit, hemställer utskottet

att riksdagen må
dels med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och märtgel för jordbrukets behov å extra stat för år 1921 anvisa ett förslagsanslag av 1,800,000 kronor,

dels ock i anledning av de i ämnet väckta motionerna i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om framläggande för nästkommande års riksdag av förslag i fråga om statsbidrag till lindring av fraktkostnaderna för kalk, kalkstensmjöl och märtgel för jordbrukets behov vid transport sjöledes.

Stockholm den 11 maj 1920.

På jordbruksutskottets vägnar:

AABY ERICSSON.

Närvarande: se utlåtande nr 73.

Bilaga 1.

Uppgift å statsbidrag (a) vid transport å en järnväg och nettofrakt (b) för kalk för jordbrukets behov; öre per 100 kilogram.

Km.	1/i 1908		1/i 1913		1/7 1916		1/7 1917		1/i 1918		1/i 1920		Ämbets- verkens förslag			
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b		
20	—	högst 10	—	högst 20	—	högst 25	—	högst 30	—	högst 30	—	30	—	högst 80		
25	—		—		—		—		—		—	—	6		30	—
30	—		—		—		—		—		—	—	6		30	—
35	1		10		—		—		—		—	—	9		30	—
40	2	10	—	—	—	—	—	—	12	30	—	—	—			
50	4	10	—	—	—	—	—	—	5	31	14	34	—	—		
75	7	11	—	—	—	—	—	—	14	31	20	46	—	—		
100	9	13	2	20	1	25	—	—	17	38	23	55	—	—		
150	12	18	10	20	9	25	6	30	23	52	31	71	20	82		
200	14	21	14	21	14	25	12	30	26	62	35	82	33	84		
300	18	28	18	28	20	30	17	38	35	80	45	105	61	89		
400	22	34	22	34	24	36	20	47	42	98	54	126	83	97		
500	26	40	26	40	28	42	24	55	50	115	63	147	106	104		
1,000	47	71	47	71	49	73	43	99	89	206	110	256	223	143		

Bilaga 2.

Statsbidrag (a) och nettofrakt (b) enligt ämbetsverkens förslag, öre per 100 kilogram.

Km.	a.	b.	Km.	a.	b.	Km.	a.	b.
6—100	—	högst 80	185	30	84	400	83	97
105	1		80	200	33	84	500	106
110	4	80	205	35	85	600	130	113
115	7	80	220	40	86	800	178	128
120	9	81	240	45	87	1,000	223	143
140	14	82	275	53	88	1,200	270	159
165	22	83	300	61	89	2,000	458	220