

## Nr 284.

Av herr **Nylander**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 186, angående tillfällig höjning av postavgifterna.

I proposition nr 186 har Kungl. Maj:t framlagt ett av generalpoststyrelsen utarbetat förslag rörande vissa höjningar av postportot.

I propositionen lämnas också en förklaring, varför Kungl. Maj:t ansett sig icke kunna föreslå återinförande av ett särskilt lokalporto, såsom från en del håll påyrkats. Föredragande statsrådet ansluter sig därvid till den tankegång, som gjort sig gällande inom generalpoststyrelsen, då styrelsen motiverat sitt förslag till bibehållande av samma portosatser för lokala och interurbana försändelser.

Av de skäl, som därvid anföras, synes framgå att generalpoststyrelsen framför allt vill anlägga sociala synpunkter på denna rent praktiska fråga. Visserligen förklarar styrelsen, att »behandlingen av en lokalförsändelse numera i många fall torde ställa sig fullt lika dyr som behandlingen av en riksförsändelse», men då styrelsen tydligen haft en riktig känsla av att en hänvisning till enstaka fall ej kan hava en bärande beviskraft, då det gäller att kalkylera de medelkostnader, som böra ligga till grund för taxan, har styrelsen ansett sig böra använda en annan bevisföring. Styrelsen antyder, att det lokala postportot varit ett privilegium för de stora städerna, vilket kan anses så mycket mera oberättigat, som »dessa städers korrespondenter åtnjuta betydande postala fördelar av annat slag», och tillägger, att starkare skäl synas föreligga för att — när det ekonomiska läget så medgiver — förbättra postförhållandena på landsbygden än att »skänka» storstäderna ytterligare fördelar.

Detta sätt att avfärda frågan torde emellertid icke kunna godkännas. Enligt min uppfattning är uttalandet vilseledande och stridande mot de grunder, som statsmakterna hitintills velat tillämpa vid förvaltning av

*Bihang till riksdagens protokoll 1921. 4 saml. 109 häft. (Nr 284—285.)*

kommunikationsverken, då det framhållits såsom synnerligen viktigt, att dessa verk drivas efter affärsmissiga principer.

Likaväl som vid andra transportföretag böra också vid postverket taxorna avvägas dels efter det arbete, som transporten förorsakar, dels efter deras förmåga att stimulera frekvensen, d. v. s. att locka trafikanterna till transportmedlets användande. Att transporten inom en ort icke kan kosta lika mycket som transporten från en ort till en annan ligger i öppen dag. Då själva distribueringen av posten *inom* en stad i stort sett bör draga samma kostnader vare sig försändelserna äro lokala eller interurbana, måste transporten *mellan* orterna tillkomma som ett plus, vilket blir större ju längre vägsträckan är. Att gränsfall förekomma, så att behandlingen av en lokalförsändelse — såsom generalpoststyrelsen säger — »mången gång» torde ställa sig lika dyr som en riksförsändelse är ju klart. Men om icke dessa fall förbliva undantag utan upphöjas till regel, så måste det vid verkets förvaltning föreligga ett förfarande, som tarvar ändring.

Från affärssynpunkt bör zontariffen även i fråga om en postförsändelse kunna anses som den lämpligaste formen för taxering. Om den av praktiska skäl icke kan genomföras för all postbefordran, bör detta icke hindra, att den får tillämpning i den utsträckning, som lämpligen ske kan. Till för kort tid sedan har det i vårt land varit möjligt att tillämpa ett system med särskilt lokalporto. Inga förhållanden hava inträtt, som göra det mera omöjligt nu än förr.

Att lokalportots borttagande minskat frekvensen vid postverket finnes all anledning antaga. Stora firmor och institutioner finna det mera förmånligt att använda sina egna bud till försändelsers distribuering, och även enskilda korrespondenter draga sig långt mera än förnt för en postutgift, som kan undvikas genom ett personligt överlämnande.

Dessa företeelser synas emellertid icke ha väckt uppmärksamhet hos postförvaltningen, eftersom styrelsen icke — åtminstone i de delar som i Kungl. Maj:ts proposition citerats — berört de höjda taxornas återverkan på trafiken. Av styrelsens uttalande om det som »skänkes» storstäderna, tyckes snarare framgå, att lokaltrafiken, åtminstone så länge ett lägre lokalporto tillämpades, för verket varit en börda. I varje fall tyckes den ej för verket vara av sådan betydelse att någon hänsyn bör tagas till en minskning i trafiken.

Om så verkligen är förhållandet, synes det mig, att man också utan olägenhet skulle kunna utdraga konsekvenserna av företeelsen och upphäva postmonopolet ifråga om den lokala trafiken. Ett väl organiserat enskilt

företag skulle med all säkerhet kunna sköta befordran av försändelser inom ett samhälle på ett för allmänheten tillfredsställande sätt efter en taxa, som vore billigare än den av postverket tillämpade. Därigenom skulle allmänheten göra en ekonomisk vinst — och postverket befrias från ett onus.

Är det däremot så, att den lokala postbefordringen ingår som ett viktigt led i postverkets ekonomi, då synes det mig också nödvändigt, att man på dess taxering lägger rent praktiska synpunkter och icke utnyttjar den som ett beskattningsobjekt. Då transportererna inom ett samhälle och utom detsamma icke betinga samma kostnader, innebär deras lika taxering en skatt, som lägges på de samhällen, som använda sig av lokaltrafiken.

Att som skäl för denna beskattning åberopa de »postala fördelar», som storstädernas korrespondenter åtnjuta framför övriga korrespondenter, synes mig icke vara riktigt. Dessa förmåner — som bestå i täta brevbäringsturer, god tillgång till postanstalter och brevlådor m. m. — äro förestavade av trafikens koncentration, som framtvingar en uppdelning av expeditionerna och en snabbare cirkulation av försändelserna. De täta brevbäringsturerna t. ex. torde vara nödvändiga redan av det skälet, att varje brevbärare icke kan på en gång bära mer än ett visst antal försändelser. På samma sätt äro övriga »fördelar» tillkomna av rent trafiktekniska skäl och ägnade att tjäna postförvaltningens intresse lika väl som trafikanternas. Om trafikanterna kunna draga nytta av en anordning, som trafikföretaget måste vidtaga för att kunna fylla sin funktion, är det orimligt att skriva detta uteslutande på trafikanternas debetsida.

Går man in på frågan om de fördelar, som beredas trafikanterna genom trafiksystemets organisation, bör man ej heller förbise, att de glest befolkade bygderna redan draga nytta av postens anhopning i storstäderna, då det väsentligen är stordriften, som möjliggör trafikmedlets förbilligande. De försändelser, som befordras till eller från storstäderna, måste i medeltal kosta postverket mindre än försändelser i avlägsna bygder. Tack vare koncentrationen kan arbetskraften bättre utnyttjas och även andra omkostnader nedbringas till ett lägre belopp per försändelse. Då storstädernas försändelser sålunda redan bidraga till kostnadernas utjämning till förmån för andra orter, synes det obilligt att belasta dem med en extra avgift, som icke i och för sig är motiverad.

Under nuvarande period av utomordentliga svårigheter för näringslivet och sedan en nedgående prisrörelse börjat göra sig alltmera gällande, borde

det vara en maktpåliggande uppgift för statsmakterna att endast i ytterst trängande fall vidtaga någon förhöjning i kommunikationsverkens taxor och att snarare, då någon möjlighet därtill kan föreligga, sörja för en reduktion av dessa taxor.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa,

att riksdagen ville dels fastställa postportot för lokalbrev till 15 öre, dels avslå Kungl. Maj:ts i proposition nr 186 framburna yrkande om förhöjning av vissa portosatser, i vad förhöjningarna avse lokala postförsändelser.

Stockholm den 31 mars 1921.

*Erik Nylander.*