

Nr 101.

Av herr **Lindman m. fl.**, om ersättning åt statens och enskilda järnvägar för genom taxenedsättning förorsakad inkomstminskning.

Mot gällande avgiftsberäkning för godstransporter å järnvägarna hava tid efter annan under senare åren framförts betänkligheter, enär de i åtskilliga fall ansetts verka hämmande för återupptagande eller upprätthållande av den industriella verksamheten. Sålunda hava Sveriges Industrieförbund och fullmäktige i Jernkontoret i skilda skrivelser nyligen anhållit, att järnvägsfrakterna måtte sänkas. Industrieförbundet hemställer därvid, att fraktgodstaxorna omedelbart sänkas till nivå med det allmänna prisläget å partivaror och alltså f. n. fastställas vid i medeltal 175 procent av vad de utgjorde före kriget, enär deras nuvarande höjd utgjorde ett bestämt hinder för industriens möjligheter att åter igångsätta verksamheten utan förlust. Jernkontoret hemställer, att fraktsatserna för järnhanteringsprodukter snarast möjligt nedsättas så, att de med högst 50 procent överstiga motsvarande fraktsatser före kriget, enär nuvarande fraktkostnad helt enkelt vore prohibitiv och måste verka dödande på järnindustrien.

Vid föregående års riksdag framfördes liknande synpunkter från olika håll. Sålunda hemställdes i Kungl. Maj:ts proposition nr 358 den 30 april 1921, att riksdagen till beredande av ersättning åt statens järnvägar för genom taxenedsättning förorsakad inkomstminskning under verkliga utgifter på tilläggsstat för år 1921 måtte bevilja ett förslagsanslag högst 10 milj. kronor. Som skäl härför anförde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet bland annat, att en nedsättning av järnvägstaxorna torde få anses som ett särdeles viktigt led i statsmakternas strävanden att såvitt möjligt söka höja industriens sviktande konkurrensförmåga och samtidigt bereda ökade arbetstillfällen under rådande omfattande arbetslöshet.

I sitt utlåtande i anledning av nämnda proposition förklarade sig statsutskottet, med hänsyn till det sällsynt betryckta läge, vari det svenska

näringslivet befann sig, icke vilja motsätta sig förslaget att genom anvä-
sande av särskilda anslagsmedel möjliggöra genomförandet av lägre järn-
vägsgodstaxor, varigenom i många fall en välbehörlig lättning i fråga om
avsättningsmöjligheterna och de därav beroende möjligheterna att uppehålla
driften skulle kunna beredas vissa företag.

De förhållanden som vid förra årets riksdag förelågo äro ännu för
handen. Visserligen har dels från och med 1 augusti 1921, dels från och
med 1 januari 1922 vissa nedsättningar i järnvägsfrakterna företagits, men
hava desamma icke tillgodosett framställda önskemål och synbarligen icke
heller lett till åsyftat resultat att lämna industrien möjligheter att utan
förlust kunna åter bereda sysselsättning åt sin arbetarstam. Orsaken här-
till kan i viss mån vara att i de för beräkning av fraktnedsättningens
resultat framlagda driftskalkylerna räknats med för järnvägen relativt ogynn-
samma förutsättningar. Sålunda beräknades fraktnedsättningen från 1 augusti
1921 komma att till årets slut orsaka statsbanorna en förlust av 10 milj.
kronor, under det att enligt nu föreliggande siffror ett överskott i stället
synes hava uppkommit. På grund härav har järnvägsstyrelsen icke behövt
anlita det förslagsanslag å 10 milj. kronor, som av 1921 års riksdag be-
viljades för att bereda ersättning åt statens järnvägar för genom taxened-
sättning förorsakad inkomstminskning.

Såsom ovan framhållits hava förenämnda industriella organ gjort
gällande, att järnvägstaxornas nuvarande höjd verka hämmande på möjlig-
heterna för industrien att återupptaga sin verksamhet; en sänkning av dessa
taxor skulle således enligt deras åsikt komma att bereda ökade arbetstill-
fällena för de nu arbetslösa. Givetvis måste en fraktnedsättning för att i
detta avseende bliva effektiv göras ganska avsevärd. Skola emellertid järn-
vägsekonomiska synpunkter i anslutning till riksdagens tidigare direktiv
anläggas, kunna frakterna icke nedsättas så att driftförlust uppstår. En
större nedsättning måste i så fall kompenseras av ett anslag motsvarande
inkostminskningen. — Jämväl en nedsättning av kostnaderna för större
livsmedelstransporter, spannmål, fisk m. m., från produktionsorterna till
städer och industricentra samt för jordbruksförnödenheter skulle genom ned-
bringande av vissa produktions- och levnadskostnader kunna tillfälligt bi-
draga till ökade möjligheter att hålla industrien i gång.

Enligt Kungl. Maj:ts proposition nr 11 vid innevarande riksdag be-
gäras nu 70 milj. kronor för nödhjälpsarbeten och direkt understöd åt
arbetslösa. Kan arbetslösheten i väsentlig mån avhjälpas genom att stats-
makterna lämna industriföretagen möjlighet att i större utsträckning än
hittills återupptaga sin verksamhet, så är denna form av indirekt understöd
uppenbarligen att i hög grad föredraga. Enligt vad som meddelats pågår

också nu inom tull- och traktatkommittén utredning i nämnda syfte. In- till dess att resultatet därav föreligger synes det i varje fall önskligt att reservera en del av begärda 70 milj. kronor till indirekt understöd genom nedsättning av järnvägsfrakter å såväl statens som enskilda järnvägar, enligt grunder som må kunna antagas verksamt befrämja här ifrågavarande syfte- mål. Närmare bestämmelser härom synas därvid böra utfärdas av Kungl. Maj:t efter samråd med kungl. järnvägsstyrelsen och enskilda järnvägsför- valtningar. Efter framställningar skulle sedermera särskilda fraktnedsätt- ningar medgivas sådana näringsgrenar, som utan sådan nedsättning icke kunna återupptaga eller i önskvärd omfattning bedriva sin verksamhet.

Det säger sig själft att vid gillande av ovan anförda synpunkter för- beredande åtgärder böra med all möjlig skyndsamhet vidtagas.

Under åberopande av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen må, till beredande av ersättning åt statens och enskilda järnvägar för genom särskild taxe- nedsättning förorsakad inkomstminskning, under verkliga utgifter på tilläggsstat för år 1922 bevilja ett förslags- anslag, högst 20,000,000 kronor.

Stockholm i januari 1922.

<i>Arvid Lindman.</i>	<i>Sven Lübeck.</i>	<i>Erik Nylander.</i>
<i>Edvin Leffler.</i>	<i>A. P. Gustafsson.</i>	<i>G. A. Björkman</i> i Norrköping.
<i>Dan. Poppius.</i>	<i>L. L. Lorichs.</i>	<i>Sven Persson.</i>
<i>J. Fjellman.</i>	<i>Nils Holmström.</i>	<i>Richard Hermelin.</i>
<i>B. Corneliussen.</i>	<i>C. O. Johanson.</i>	<i>David Norman.</i>
	<i>Nils Svensson,</i> Långelanda.	

