

Nr 157.

Av herr **Petersson** i Broaryd **m. fl.**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående ändring i villkoren för statsbidrag till fraktlindring vid transport å järnväg av kalk m. m. för jordbrukets behov.

Under en längre följd av år har riksdagen på framställning av Kungl. Maj:t beviljat anslag att utgå till lindring av frakt å järnväg för kalk till jordbrukets behov. Vid fjolårets riksdag hade Kungl. Maj:t icke ansett skäl föreligga äska dylikt anslag, men beviljade riksdagen på grund av motioner därom sådant anslag, ehuru dock som förut med bestämmelsen att fraktlindringen skulle utgå efter de närmare villkor, som Kungl. Maj:t ägde att bestämma.

Att riksdagen icke kan utforma de detaljerade villkor, som för bidragets erhållande kan vara behöfliga, är uppenbart, synnerligast som villkoren måste från tid till annan ändras i mån frakttaxorna ändras, men ett direktiv från riksdagen, som kunde vara grundläggande för villkorens väsentligaste uppgift, torde bliva nödvändigt då sådana synpunkter anlagts vid villkorens fastställande, detta synnerligast vid senaste sänkning av det provisoriska taxetillägget, alltså den sänkning, som ägde rum den 1 juni i fjol, att riksdagens särskilda uppmärksamhet på hithörande omständigheter synes böra påkallas.

Den 1 juni 1922 sänktes de provisoriska taxetilläggen. Kalken tarifferas i tariff U, och beträffande denna sänktes det provisoriska taxetillägget från 100 till 80 % på grundtaxan, ävensom på den därtill hörande fasta tilläggsavgiften 4 öre pr 100 kg.

Det provisoriska taxetillägget, som under krigsåren steg till 250 % på grundtaxorna, har sänkts beträffande tariff U.

den 1 jan. 1921 från 250 till 200 %

» 1 aug. 1921 » 200 » 100 %

» 1 juni 1922 » 100 » 80 %

Det förtjänar i detta sammanhang bemärkas, att för tarifferna 10, 11 och 12, i vilka annat grövre vagnslastgods tarifferas, det provisoriska taxetillägget sänktes från 100 till 60 %.

Sänkningen i tariff U betyder, att om grundtaxan för en viss trans-

portsträcka är 46 öre, blir frakten 46 öre + 4 öre = 50 öre + 80 % å 50 öre, alltså 90 öre efter 1 juni mot 46 + 4 = 50 öre + 100 % å 50 öre, alltså 100 öre före 1 juni.

Sälunda har frakten sänkts med 10 kr. pr 10 ton vid en sådan transportsträcka, som här avses, nämligen en transportsträcka av 300 km. Men efter avdrag av statsbidraget utgör sänkningen dock endast 1 kr. pr 10 ton.

Orsaken härtill är den, att Kungl. Maj:t i sin förordning av 2 juni angående villkoren för fraktlindringen icke har sänkt den s. k. *minimiavgiften*, ehuru förordningen tillkommit i anledning av, att det provisoriska taxetillägget sänktes den 1 juni.

Med *minimiavgift* menas den fraktavgift, som måste överskridas för att statsbidrag skall utgå.

Statsbidraget utgår efter en viss relation till gällande fraktsats enligt *statens järnvägars taxa*. Härav följer, att när denna taxa sänkes, sjunker även statsbidraget, men endast i relation till taxesänkningen, men därigenom att den s. k. *minimiavgiften* icke blev sänkt, har en betydande minskning utöver den, som självfallet följer med taxesänkningen, gjorts i statsbidraget. Se bilaga 1.

Minimiavgiften har varit olika vid olika tider, nämligen

För tiden fr. o. m. den	pr 100 kg.
1/1 1908	10 öre
1/1 1913	20 »
1/7 1916	25 »
1/7 1917	30 »
1/1 1921	80 »
1/8 1921	60 »

Visserligen höjdes icke *minimiavgiften* under krigsåren i samma mån som det s. k. provisoriska taxetillägget steg, något som kanske lämpligen kunde ha skett, men att behandla saken så, att *minimiavgiften* skall ökas upp när fraktsatserna sjunka, såsom skedde den 1 januari 1921, då *minimiavgiften* sträcktes upp från 30 öre till 80 öre pr 100 kg., samtidigt som det provisoriska taxetillägget sänktes från 250 till 200 % å grundtaxan, eller, såsom nu skedde den 1 juni 1922, icke sänka *minimiavgiften*, då det provisoriska tillägget sänkes, leder helt enkelt därhän, att riksdagens eventuella beviljande av statsbidrag till fraktlindring icke får den praktiska betydelse, som riksdagen avsett.

Det är icke sannolikt, att Kungl. Maj:t avsiktligt velat syfta på annan

minskning i statsbidragsbeloppen än det, som självfallet följer med fraktsatsens sänkning.

Att detta oaktat förordningen fått en sådan avfattning kan bero på, att de förslag till ändring i villkoren, som kungl. järnvägsstyrelsen förelägger Kungl. Maj:t, bruka innehålla allt, som kan anses vara nödvändigt iakttaga vid ändringen, och att Kungl. Maj:t som praxis brukar i helhet följa dessa förslag, synnerligast om kungl. lantbruksstyrelsen blivit hörd och icke haft någon erinran mot järnvägsstyrelsens förslag.

På hos järnvägsstyrelsen från trafikant gjord hemställan om styrelsens medverkan till minimiavgiftens sänkning meddelar styrelsen, att tendensen är, att den rayon, inom vilken statsbidrag icke skall utgå, skall så småningom utökas samt att i överensstämmelse härmed är det lämpligt att den minimiavgift, som måste överskridas för att statsbidrag skall utgå, vid ifrågakommande taxesänkningar icke sänkas i samma proportion som fraktavgifterna.

För det första kan det starkt ifrågasättas om den nämnda tendensen är tillfinnandes hos det flertalet ledamöter inom riksdagen, vilka med sin röst i voteringen uttalat sig för fraktlindring genom statsbidrag. För det andra skulle det även, om sådan tendens vore tydligt och klart uttalad, helt visst vara olämpligt, att skärpningar i anslagsbeviljandet skedde på annat sätt än genom riksdagens beslut om årliga beloppet och direktiv för sammans användning förutsatts.

Det kan icke ha varit riksdagens mening, att järnvägsstyrelsen skulle vare sig genom inskränkningar i statsbidraget eller annorledes undanhålla jordbrukarne rätten att komma i åtnjutande av samma allmänna fraktsänkning för kalktransporter, som gäller för andra grövre fraktvaror.

Det synes oss därför vara nödvändigt att riksdagen, i anslutning till sitt vid 1922 års riksdag fattade beslut om förslagsanslag av 600,000 kronor, att utgå under första halvåret 1923 till lindring av frakt å kalk, kalkstensmjöl och mörjel, nu beslutade om vissa direktiv, som utan att beröra de närmare detaljerna dock lämnade en sådan utgångspunkt, att statsbidraget icke bleve i tillämpningen något annat än vad de riksdagsmän, som med sin röst bidragit till beslutet, tänkt sig; samt att beslutet snarast möjligt tillämpas för den tid av halvåret, som återstår sedan beslutet i frågan fattats.

Sådant direktiv synes oss lämpligast vara, att riksdagen beslutar, att den s. k. minimiavgiften skall vid varje tid stå i samma procentuella förhållande till 1914 års minimiavgift som grundtaxan inklusive det fasta

frakttillägget jämte provisoriska taxetillägget för tariffen U vid samma tid procentuellt står i till vad som under 1914 gällde för denna tariff.

För närvarande är som ovan nämnts tariff U med fasta tillägget 80 % högre än som gällde under 1914. Utgående därifrån skulle minimiavgiften, som 1914 var 20 öre per 100 kg., nu vara 20 öre + 80 % därpå, alltså 36 i stället för 60 öre.

Skulle den väg även i fortsättningen följas, som järnvägsstyrelsen nu slagit in på, betyder detta, att vid bibehållandet av en minimiavgift av 60 öre pr 100 kg. skulle, när det provisoriska taxetillägget i helhet bortfallit, inget statsbidrag vid transport på uteslutande statens järnvägar utgå för transportsträcka å 400 km. eller därunder. Som exempel på avstånd kan nämnas, att från Falköping—Ranten till Trelleborg är avståndet 411 km. och från Kumla i Nerike till Hennan i Hälsingland 397 km.

Man förstår bäst vad ett minimiavstånd på 400 km. skulle betyda, då man vet, att 70 à 75 % av all kalktransport går på kortare avstånd än 300 km.

De minimiavstånd, å vilka statsbidrag, åtminstone till en del, utgår för transport å en järnväg, har varit:

för tiden fr. o. m. den:

$\frac{1}{1}$ 1908	33 km.
$\frac{1}{1}$ 1913	87 »
$\frac{10}{9}$ 1915	63 »
$\frac{1}{7}$ 1916	93 »
$\frac{1}{7}$ 1917	116 »
$\frac{1}{8}$ 1917	87 »
$\frac{1}{1}$ 1918	41 »
$\frac{15}{6}$ 1918	33 »
$\frac{1}{1}$ 1821	105 »
$\frac{1}{8}$ 1921	135 »
$\frac{1}{6}$ 1922	150 »

Om minimiavgiften sänktes till 36 öre, skulle med nuvarande taxebestämmelser i övrigt minimiavståndet bliva 62 km.

Att jordbrukaren för sina kalktransporter må komma i fullt åtnjutande av de fraktsänkningar, som i allmän fraktsänkning gälla för andra grövre transportvaror, är så mycket nödvändigare, som betydande tillägg i form av omlastningskostnader och täckningsavgifter, ofta uppgående till

30 kr. pr 10 ton, vilka för ett par år sedan i ringa utsträckning eller i regel icke alls upptoges, numera påläggas kalkfrakterna *utöver* de fraktbelopp, som efter avdrag av statsbidraget skall av mottagaren erläggas.

På grund av det anförda våga vi vördsamt hemställa,

att riksdagen ville besluta, att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i villkoren för statsbidrags utbetalande till lindring av frakt å järnväg för kalk, kalkstensmjöl och märgel för jordbrukets behov, att den s. k. minimiavgiften i möjligaste mån hålles i samma procentuella förhållande till 1914 års minimiavgift som grundtaxan inklusive det fasta frakttillägget jämte provisoriska taxetillägget för tariffen U vid samma tid procentuellt står i till vad som 1914 gällde för denna tariff.

Stockholm den 19 januari 1923.

M. L. Petersson,
Böaryd.

K. A. Ryberg.

Hjalmar Svensson,
Grönvik.

Tariff U. i S. J. trafik m. m. i öre pr 100 kg.

Km.	Tariff U		Nettofrakter		Statsbidrag	
	före 1 juni 1922	efter 1 juni 1922	före 1 juni 1922	efter 1 juni 1922	före 1 juni 1922	efter 1 juni 1922
120	60	54	60	—	—	—
125	60	54	60	—	—	—
130	60	54	60	—	—	—
135	62	56	60	—	2	—
140	64	58	60	—	4	—
145	66	59	60	—	6	—
150	68	61	60	60	8	1
155	68	61	60	60	8	1
160	68	61	60	60	8	1
165	70	63	61	60	9	3
Här först är nettofrakten 1 kr. lägre pr 10 ton än före 1 juni						
170	72	65	61	61	11	4
175	74	67	62	61	12	6
180	74	67	62	61	12	6
185	76	68	62	61	14	7
190	76	68	62	61	14	7
195	78	70	63	62	15	8
200	78	70	63	62	15	8
205	80	72	63	62	17	10
210	80	72	63	62	17	10
215	82	74	64	63	18	11
220	84	76	64	63	20	13
225	84	76	64	63	20	13
230	84	76	64	63	20	13
235	86	77	65	64	21	13
240	88	79	65	64	23	15
245	90	81	65	64	25	17
250	90	81	65	64	25	17
255	92	83	66	65	26	18
260	92	83	66	65	26	18
265	92	83	66	65	26	18
270	92	83	66	65	26	18

* Grundavgifter, ökade med 4 öre, summan ökad med 100 %.

** Grundavgifter, ökade med 4 öre, summan ökad med 80 %.

Km.	Tariff U		Nettofrakter		Statsbidrag	
	före 1 juni 1922	efter 1 juni 1922	före 1 juni 1922	efter 1 juni 1922	före 1 juni 1922	efter 1 juni 1922
275	94	85	67	66	27	19
280	96	86	67	66	29	20
285	98	88	67	66	31	22
290	98	88	67	66	31	22
295	100	90	68	67	32	23
300	100	90	68	67	32	23
305	100	90	68	67	32	23
310	100	90	68	67	32	23
315	102	92	69	68	33	24
320	104	94	69	68	35	26
325	106	95	69	68	37	27
330	106	95	69	68	37	27
335	108	97	70	69	38	28
340	108	97	70	69	38	28
345	110	99	70	69	40	30
350	110	99	70	69	40	30
355	112	101	71	70	41	31
360	112	101	71	70	41	31
365	114	103	71	70	43	33
370	114	103	71	70	43	33
375	116	104	72	71	44	33
380	116	104	72	71	44	33
385	118	106	72	71	46	35
390	118	106	72	71	46	35
395	120	108	73	72	47	36
400	120	108	73	72	47	36

