

Nr 75.

Av herr **Lindley**, i anledning av *Kungl. Maj:ts förslag angående beräkning av inkomsterna från statens järnvägar.*

Med anledning av den i kungl. propositionen nr 1 under rubrik »Inkomster av statens produktiva fonder» (sid. 33) upptagna inkomstberäkningen för statens järnvägar till 37 miljoner kronor, med beräkning av en eventuell taxesänkning för budgetperioden på 3.5 miljoner kronor, ber undertecknad att få framställa avslagsyrkande på den tilltänkta taxenedsättningen och därpå grundad nedsättning å beräknad inkomst å statens järnvägar och får till stöd härför anföra nedan angivna skäl:

Förslaget kan ju synas ganska tilltalande, ty alla önska givetvis att få sina varor transporterade så billigt som möjligt. Frågan bör emellertid noga granskas från olika synpunkter. Är åtgärden praktisk, lämplig och vad bliva dess framtida konsekvenser?

Den första frågan som härvid inställer sig är: ha statsbanorna förut debiterat högre fraktsatser än vad för en skäligen förräntning på det nedlagda kapitalet kan anses ha varit befogat? Nej, detta har icke varit fallet. Statsbanorna ha i dess ställe tillämpat så pass låga frakttaxor, att ingen fullt tillfredsställande avkastning kunnat lämnas på det investerade kapitalet. De enskilda banorna, som icke kunna kasta eventuell uppkommen deficit på skattedragarna, ha haft det ytterst svårt att kunna följa denna taxepolitik, vilket förhållande riksdagen vid flerfaldiga tillfällen nödgats konstatera, när det gällt fullgörandet av räntor och amorteringar å beviljade statslån.

Men det är icke enbart de enskilda järnvägarna som fått vidkännas svårigheter från statens järnvägars taxepolitik, utan denna har i ännu högre grad träffat den inländska sjöfarten. Vårt land är synnerligen väl lottat i fråga om vattenvägar och därmed förenade transportmöjligheter. Att döda denna verksamhet kan väl icke anses nationalekonomiskt klokt. Men faktum är dock, att det är just detta vi hålla på att göra. Allredan nu befinner sig det stora flertalet av dessa mindre rederier, som idka kust-, insjö- och kanaltrafik, i en mycket brydsam belägenhet, och vi ha helt nyligen sett hurusom ett jämförelsevis stort rederi, vilket bedriver gods- och passagerartrafik i Mälaren, konstaterat ett stort underskott samt begärt stor lönedesättning från den anställda personalen.

Inbördes konkurrens på sjöfartens område mellan segelfartyg, motorsegelare, pråmar och ångbåtar spelar naturligtvis även sin roll, men därom är intet att säga, för såvitt konkurrensen bedrives under lika förutsättningar. Icke heller kan någon anmärkning riktas mot konkurrensen mellan sjöfarten och järnvägarna, så länge som en »fair play» konkurrens bedrives. Statens järnvägars frakttaxepolitik kan emellertid knappast betecknas såsom »fair play». Sedan flera år tillbaka har man övergivit de fasta taxorna, med beräkning av aktuella kostnader med skälig vinst och i dess ställe träffat enskilda avtal med stora fraktnedsättningar, långt under självkostnaderna. Vi ha hört uppgifter om fraktnedsättningar på ända till 50 à 60 %.

Undertecknad skulle även kunna godkänna en sådan åtgärd, om den skedde öppet och i syfte att stödja en särskild beträngd näringsgren eller exportverksamhet, men kan icke godkänna dylika konkurrensmetoder gentemot inlands-trafiken. Ett statligt företag bör icke bedriva en förlustbringande konkurrens i tävlan med andra inhemska företag, ty härigenom vinnas inga fördelar. Statsbanorna förlora och sjöfarten förlorar, och det behövs stor vinst för att uppväga dessa samfälliga förluster.

I många fall ha statens järnvägar tvingat företaget att uteslutande använda sig av befaktning pr järnväg, även där dessa företag under sjöfartssäsongen med fördel kunde anlita sjöfartsförbindelserna. Man har beviljat stora fraktnedsättningar endast under villkor att ifrågavarande firma skall låta allt sitt gods eller viss bestämd kvantitet (omfattande praktiskt sett hela produktionen) transporteras pr järnväg.

Att nu i enlighet med statsverkspropositionen gå fram på en linje av ytterligare fraktnedsättningar å statens järnvägar kan endast medföra en katastrof för den inländska sjöfarten. Sjöfartsfrakterna äro allaredan nu på lägsta möjliga nivå. Nästa åtgärd blir väl i så fall, att statsmakten måste träda hjälpsamt till för att förhindra allmän ruin för denna näringsgren.

Visserligen anges syftet vara att hjälpa näringarna, men att hjälpa den ena på den andras bekostnad kan väl icke betecknas såsom en klok åtgärd. Undertecknad ställer sig även tvivlande till påståendet om att den föreslagna taxenedsättningen skulle medföra billigare varor för den inhemska konsumtionen och härigenom verka såsom en indirekt skattelättnad. Härför tarvas nog ett mera detaljerat klarläggande beträffande de varor, som skulle komma i åtnjutande av dylik taxenedsättning.

Undertecknad har sedan flera år bekommit en mängd upplysningar beträffande verkningarna och tillämpningen av statens järnvägars taxepolitik men vill här endast framlägga ett enda, men dock synnerligen belysande fall:

Ramlösavatten. Hälsingborg—Göteborg.

Fraktnedsättning beviljad den $\frac{4}{11}$ 1927 för partier om minst 5 ton pr vagn till kr. 6 pr ton samt förbindelse av vederbörande trafikant att under nedsättningstiden befordra alla sina försändelser av Ramlösavatten Hälsingborg—Göteborg med S. J. Statsbanornas ordinarie frakt för mineralvatten å nämnda sträcka är kr. 20:— pr ton. Sålunda en oerhörd fraktnedsättning. Frakten av en hel vagn Ramlösavatten om 5 ton från Hälsingborg till Göteborg

uppgår alltså icke till mer än 30 kr., vilket säkerligen icke täcker självkostnaderna.

På grund av denna nedsättning kan Ramlösa Brunns ombud i Göteborg taga en vagn vatten till sistnämnda plats och där begära ändrat förfogande samt låta vagnen gå på samma järnvägslinje tillbaka till Varberg. Således billigare än att låta vagnen gå endast från Hälsingborg till Varberg. Fraktsatsen för Ramlösavatten, Hälsingborg—Stockholm är fastställd till kr. 2:30 pr 100 kg. hel vagnslast.

Man nödgas härvid till allvarligt besvarande uppställa frågan: Behöver denna verksamhet några fraktlättnader? Är det någon som kunnat konstatera prisreduktion till följd av nedsatta fraktkostnader? De allra flesta som konsumera detta mineralvatten ha väl mer än en gång funderat över huru det är möjligt att debitera ett så pass högt pris för ett naturligt mineralvatten som endast tillföres ett eller par öres kolsyra, buteljering och transportkostnader.

Det mest troliga är att en dylik frakttaxenedsättning icke skulle medföra någon mera märkbar nedsättning i varupriserna. Åtgärden måste därför huvudsakligast betraktas såsom en indirekt skattelindring åt handel och industri. Hjälpn skulle dessutom utgå till såväl behövande som till dem, vilka icke äro i behov av dylik hjälp. Det synes därför vara betydligt lämpligare, om motsvarande belopp kunde användas till direkt stöd åt mera beträngda verksamheter och sluppe härigenom att tillfoga andra näringsgrenar ett kännbart dråpslag.

Med stöd av vad som ovan blivit anfört nödgas undertecknad hemställa,

det riksdagen måtte besluta att höja den i propositionen under rubrik »Inkomster av statens produktiva fonder» upptagna inkomstberäkningen för statens järnvägar, 37 miljoner kronor, till 40.5 miljoner kronor.

Stockholm den 20 januari 1929.

Charles Lindley.