

Nr 532.

Av herr **Pehrsson** i Bramstorp **m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 270, angående anslag till fraktlindring å jordförbättringsmedel.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 270 föreslås ett extra förslagsanslag å 600,000 kr. till fraktlindring för jordförbättringsmedel.

I propositionen diskuteras bl. a. frågan, huruvida hittills utgående anslag till fraktlindring till alla delar fyllt det ändamål, som avsetts med detsamma, nämligen att underlätta tillgången till kalk och liknande jordförbättringsmedel för jordbrukets behov. Departementschefen yttrar härom (sid. 35), att han av ämbetsverkens utredning finner ådagalagt, att anslaget icke kommit lantmännen till godo i den utsträckning som varit avsedd, varför en ändring härtinnan synes påkallad.

»Uppmärksamheten fästes härvid» — framhåller departementschefen — »särskilt vid de rabatter å järnvägsfrakter, som vissa järnvägar, där banavgifter (motsvarande nuvarande extra banavgifter) uttagas, plägat bevilja kalkbruk. Det synes antagligt, att detta system åtminstone i viss mån möjliggöres genom de utgående statsbidragen vid kalkfrakter. Ifrågasättas kunde att, då det visat sig att vissa järnvägar sålunda kunna i form av rabatter avstå dem taxeenligt tillkommande avgifter, banavgifter ej borde utgå för kalkfrakter, i vilken händelse statens bidrag för sådana avgifter skulle bortfalla.»

Departementschefen kommer emellertid till slutsatsen, att ett borttagande av statsbidraget för banavgifterna skulle kunna medföra, att jordbrukare, som behöva inköpa sin kalk från kalkbruk invid de avsedda järnvägarna, försätts i en ogynnsam ställning, då järnvägarna knappast frivilligt skulle avstå från banavgifterna vid kalkfrakter, varjämte även de berörda kalkbruken skulle komma i en ogynnsam ställning, därest deras kunder icke erhöle statsbidrag för någon del av banavgifterna. Det synes dock nödvändigt att något åtgöres till avskaffande av nu använda fraktrabattsystem, framhåller departementschefen, som ifrågasätter, att viss del, förslagsvis hälften, av banavgifterna frånräknas vid bestämmande av statsbidraget:

»Härvid göres en början till avskrivning av det indirekta stöd, som nu genom statsbidraget lämnas en del på grund av sitt läge mindre konkurrenskraftiga kalkbruk.»

Det synes knappast föreligga tillräckligt bärande skäl för att stanna vid denna halva åtgärd. Av den utredning lantbruksstyrelsen företagit finner styrelsen framgå, att mycket starka skäl föreligga för antagandet, att ifrågasvarande anslag dels direkt kommit kalkindustrin till godo, dels genom åtgärder från dess sida utnyttjats för ändamål, som icke torde ha varit av statsmakterna avsedda. I en anmälan till järnvägsstyrelsen har uppmärksamheten fästs på det förhållandet, att vissa enskilda järnvägar, invid vilka kalkbruk voro belägna, lämnade dessa kalkbruk extra fraktrabatt för av dem befraktad kalk, vilket möjliggjordes genom de höga frakttillägg (s. k. extra banavgifter), som respektive järnvägar fått medgivande åsätta jämväl för kalkfrakter vid samtrafik. Vederbörande enskilda järnvägar, som finge uppbära banavgifterna, avstode en del av dessa avgifter till de vid respektive järnvägar belägna kalkbruken. På grund därav torde dessa kalkbruk komma i en gynnsammare ställning än de kalkbruk, som vore belägna invid statens eller andra enskilda järnvägar och icke kunde eller finge tillgodogöra sig dylika extra fraktrabatter. De extra banavgifterna uppgå icke sällan till så betydande belopp som 2 kr. 50 öre per ton. Lantbruksstyrelsen finner (sid. 21 prop.) det knappast försvarligt, att staten sålunda genom direkt anvisade medel utjämnar de fördelar respektive olägenheter de olika kalkbruken på grund av sitt läge sinsemellan hava vid avsättningen av sin vara. »Förhållandet torde vara ganska enastående i svenskt näringsliv. I varje fall måste lantbruksstyrelsen finna det oriktigt och vilseledande att på sådant sätt använda statsmedel rubriceras såsom anvisade till jordbrukets befrämjande.» Lantbruksstyrelsen finner det otvetydigt framgå, att de anslagna statsmedlen endast delvis och kanske till jämförelsevis mindre del komma jordbruket till godo. »Ur jordbrukssynpunkt är likgiltigt, varifrån kalken levereras. Då kalken från kalkbruk invid statens järnvägar numera torde kunna fylla jordbrukets behov, lärer det knappast vara ett jordbruksintresse, att ur befraktningssynpunkt sämre belägna kalkbruk drivas i oförminskad omfattning genom direkt statssubvention.»

Efter den utredning lantbruksstyrelsen verkställt och vars resultat synas bekräftade av järnvägsstyrelsens yttrande, kunna vi icke finna någon anledning föreligga att i fortsättningen låta fraktlindring utgå för de omstridda tilläggsavgifterna. Extra banavgifter torde icke av de åsyftade enskilda järnvägarna kunna uttagas för kalktransport, om de icke helt eller så gott som helt täckas av statsbidraget, varför avnämarna icke beröras av frågan. Att under sådana förhållanden i enlighet med vad departementschefen föreslagit endast göra en början till avskrivning av det indirekta stöd till jordbruket ovidkommande ändamål, som denna användning av det för jordbruket avsedda anslaget innebär, kunna vi icke finna försvarligt. Det enda riktiga är, enligt vår mening, att helt avskriva statsbidraget till de extra banavgifterna i förevarande fall, sedan det konstaterats, att bidraget tjänar andra intressen än som avsetts.

Anser departementschefen statssubvention erforderlig för vissa mindre konkurrenskraftiga kalkbruk, torde denna fråga böra upptagas och behandlas utan samband med anslaget till fraktlindring för jordförbättringsmedel.

Enligt vad som framgår av lantbruksstyrelsens beräkningar (sid. 30) synes statsbidraget till extra banavgifter uppgå till 170,000 kr. Det vore med hänsyn till anslaget syfte rimligare, att dessa medel användes till verklig fraktsänkning för jordbruket, än att de, helt eller delvis, skola utgöra maskerad statssubvention till vissa kalkbruk. Bidraget utgår för närvarande först då fraktkostnaden överstiger 65 öre per 100 kg., vilket å statens järnvägar motsvarar c:a 170 km. Lantbruksstyrelsen finner det sjunkande allmänna prisläget ävensom den allmänna nedsättning i fraktkostnaderna för kalk, som den nya frakttaxan medför, utgöra skäl för att minimifrakttbeloppet något sänkes och att fraktlindring inträder vid något kortare väglängd än nu, och föreslår, att den minimifrakt, varå statsbidraget må utgå, fastställas till 50 öre per 100 kg.

Statskontoret har instämt häri.

Departementschefen har icke godtagit sänkning av minimifrakten utan anser, att det nuvarande minimum av 65 öre per 100 kg. bör bibehållas. Enligt hans beräkning skulle den nya taxan medföra avsevärda sänkningar, i förhållande till förut tillämpad tariff på avstånd från 10 km. intill 170 km. från omkring 20 till omkring 15 procent. Det framgår att departementschefen därvid räknat efter taxans lägsta tariff (14), vilken emellertid som regel är utesluten vid kalkfrakter på grund av vad som stipulerats för dess tillämpning. Såsom villkor uppställas nämligen, att frakt erlägges minst för använd vagns bärighet minskad med 5 procent, och att tariffen må tillämpas endast om avsändaren vid vagnsrekvisition förklarar sig beredd att lasta vagn av begärt slag, öppen eller sluten, av vilken bärighet som helst. Då varken avsändare eller mottagare äro betjänta av en sådan inskränkning i sin handlingsfrihet, kommer befraktningen vanligen att ske efter tariff 13, vilken endast är obetydligt lägre än nuvarande tariff U, efter vilken kalkfrakterna hittills beräknats.

Sättes lägsta minimifrakten till 50 öre per 100 kg., inträder fraktlindringen vid 120 km. enligt tariff 13 och vid ungefär 150 km. enligt tariff 14 mot resp. 180 och 220 km. enligt Kungl. Maj:ts förslag. Genom att helt borttaga fraktlindringen för banavgifter, vilken, såsom påvisats, kommer andra intressen än jordbruket till godo, vinnes en besparing av 85,000 kr. enligt i propositionen gjord beräkning, och det skulle vara till stort gagn för jordbruket, om denna del av anslaget finge tagas i anspråk för sänkning av minimifrakten för bidrags erhållande från 65 till 50 öre per 100 kg.

På grund av det anförda hemställas,

att riksdagen måtte vidtaga den ändring av Kungl. Maj:ts proposition nr 270, att bidrag till fraktlindring icke må utgå för s. k. banavgifter;

samt att den minimifrakt, varå statsbidrag må utgå, fastställas till 50 öre per 100 kilogram.

Stockholm den 4 april 1930.

Axel Pehrsson,
Bramstorp.

And. Lindgren,
Dingelvik.

Harald Andersson
i Dunker.