

**Nr 345.**

Av herr Nylander, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 48, angående postavgifter för tidningar m. m.

Som bekant har postverket under de senare åren lämnat ett för varje år stegrat överskott, och det beräknas, att vinsten av poströrelsen för år 1930 skall uppgå till omkring 15 milj. kronor, ett av de största överskott, som postverket hittills har kunnat lämna. Om hela detta överskott på grund av rådande statsfinansiella förhållanden icke kan komma affärslivet och övriga korrespondenter till godo i form av sänkta postavgifter, synes det däremot icke mer än rätt och billigt, att någon del av detsamma avsättes för ändamålet. Med den sjunkande prisnivån måste förr eller senare en sänkning av samtliga postavgifter komma till stånd. Ej minst ur statsfinansiell synpunkt sett torde det vara att föredraga, att denna sänkning sker successivt och icke på en gång.

Generalpoststyrelsen har, enligt vad som framgår av prop. nr 48, hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen besluta om sänkning av inrikes paketportot. Denna sänkning skulle medföra en beräknad inkomstminskning på omkring 1,5 milj. kronor per helt år. Av skäl, som närmare framgår av ifrågasvarande proposition, har vederbörande departementschef icke ansett sig böra biträda generalpoststyrelsens förslag.

De av generalpoststyrelsen anförda skälen för att en sänkning av paketportot måtte komma till stånd äro emellertid så vägande, att det synes mig, som om riksdagen borde bifalla generalpoststyrelsens förslag. Ett sådant bifall skulle stå i god överensstämmelse med av riksdagen gång efter annan gjorda uttalanden av innebörd, att postverkets verksamhet icke bör vara inriktad på att tillföra statskassan en för varje år ökad vinst, utan att den del av överskottet, som överstiger en normal förräntning av det i verket nedlagda kapitalet samt en skälig vinstmarginal, bör användas för nedsättningar av postavgifterna samt för andra förbättringar, som komma allmänheten till godo.

De avgifter, som för närvarande upptagas i Sverige för postpaket, äro så gott som genomgående högre än i flertalet andra länder. I vissa fall äro de inrikes paketavgifterna högre än avgifterna för paket till och från utlandet. Ett paket om 10 kg:s vikt betingar sålunda, för att nämna några exempel, ett porto av

vid inrikes befordran .....	kr. 4: 20
till och från Danmark och } Norge }	..... " 3: 60
" " " Finland .....	" 4: —
" " " Nederländerna .....	" 3: 95
" " " Tyskland och } Tjeckoslovakien }	..... " 4: 15

Den nuvarande postpakettaxan gynnar sålunda i vissa fall utländsk handel och industri, ett förhållande som inom affärsvärlden väckt blandade känslor.

Under det att den nuvarande inrikes brevavgiften ligger 50 % över motsvarande avgifter före kriget, ligger, som närmare framgår av nedanstående tablå, motsvarande procenttal för postpaketen i vissa fall upp till 100 % högre.

	1 kg.	1—3	3—5	5—5½	5½—6	6—6½	6½—7	7—7½	7½—8	8—8½	8½	9	9—9½	9½—10
t. o. m. <sup>30</sup> / <sub>6</sub> 17	30	50	75	90	105	120	135	150	165	180	195	210	225	225
fr. <sup>1</sup> / <sub>7</sub> 25.....	60	90	120	180	180	240	240	300	300	360	360	420	420	420
Ökning i %	100	80	60.0	100	71.4	100	77.8	100	81.8	100	84.6	100	100	86.7

Bemärkas bör i detta sammanhang, att postverket betjänar en mängd orter, som sakna järnvägsförbindelse, och att postverket å dylika orter ofta är det enda befordringsmedlet. Genom en sänkning av paketportot skulle därför staten bidra till att förbilliga de varor, som försändas från eller till landsbygden, vars ekonomiska läge under de senare åren varit föremål för statsmakternas särskilda uppmärksamhet.

Anledningen till, att några regleringar av postavgifterna under de senare åren icke vidtagits, har varit, att man velat avvakta slutförandet av en inom generalpoststyrelsen igångsatt driftsekonomisk utredning. Denna föreligger nu och utvisar, att postverkets paketrörelse, närmast efter brevrörelsen, lämnar det största vinstöverskottet. Det av statsmakterna tidigare åberopade skälet mot vidtagandet av reglering nedåt av postavgifterna visar sig sålunda, när det gäller paketavgifterna, icke längre hållbart, och med hänsyn taget till utredningsresultatet synes någon anledning icke föreligga för uppskov med vidtagandet av den nu ifrågasatta sänkningen.

I propositionen åberopas en från järnvägsstyrelsen inkommen skrift (bil. A), vari styrelsen fäster uppmärksamheten på de verkningar, som en taxeändring beträffande postpaketen skulle medföra för såväl statens som enskilda järnvägar. Utan att närmare ingå på frågan, i vilken mån det ena eller det andra verkets avgifter för utförda prestationer skola vara beroende av varandra, tillåter jag mig härmed bifoga en tablå, utvisande i vilka fall det med nuvarande och av generalpoststyrelsen ifrågasatta taxor ställer sig förmånligare för allmänheten att anlita postverket än järnvägarna. Ifrågavarande tablå är bifogad en från generaldirektören och chefen för postverket avlåten skrivelse till statsrådet och chefen för kungl. kommunikationsdepartementet i här ovan berörd

fråga (bil. B), och tillåter jag mig även i övrigt hänvisa till de synpunkter, som i nämnda skrivelse anförts.

På grund av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte, för tillämpning från och med den 1 juli 1931, besluta,

att portot för inrikes paket skall utgå enligt följande grunder, nämligen för paket, som väger

högst 1 kilogram, med 50 öre,

mer än 1 men ej över 3 kilogram, med 75 öre,

mer än 3 men ej över 5 kilogram, med 1 krona,

mer än 5 kilogram, med 1 krona för de första 5 kilogrammen och därefter 40 öre för vart överskjutande kilogram eller del därav,

att för skrymmande paket det ifrågavarande viktportot skall ökas med 50 %, dock att avgiften för dylikt paket, som i vikt överstiger 1 men ej 3 kilogram, skall utgöra 1 krona 10 öre, och skola, i fråga om vad med skrymmande paket förstås, tillämpas bestämmelserna i sådant hänseende enligt gällande internationella paketavtal, dock med den eller de inskränkingar, som kunna föranledas av särskilda, utav Kungl. Maj:t till efterrättelse inom svenska postverket givna föreskrifter, ävensom

att den särskilda tilläggsavgiften för inrikes s. k. ilpaket skall utgå med 100 % å befodringsavgiften, evad densamma avser vanligt eller skrymmande paket.

Stockholm den 11 februari 1931.

*Erik Nylander.*

Bil. A.

Avskrift av  
Avskrift.

Kungl. Järnvägsstyrelsen  
Ekonomibyrån  
Dnr Ekbr 29.

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

I underdånig skrivelse den 9 januari 1931 har Generalpoststyrelsen föreslagit viss ändring av postavgifterna, bl. a. för inrikes paket. Järnvägsstyrelsen har beretts tillfälle taga del av nämnda skrivelse, och har syntts lämpligt, att från styrelsens sida anföras vissa synpunkter i frågan rörande paketportona, vilken fråga nära berör statens järnvägar.

Generalpoststyrelsen har föreslagit följande ändringar nedåt av nämnda tariff.

Viktsgrupp kg.	Nuvarande taxa, öre	Föreslagen taxa, öre
t. o. m. 1	60	50
1—3	90	75
3—5	120	100
över 5	120 + 60	100 + 40
	pr kg. över 5	pr kg. över 5

För paket upp till 10 kg. bli ändringarna alltså följande.

Viktsgrupp kg.	Nuvarande taxa öre	Föreslagen taxa öre	Sänk- ning %
t. o. m. 1 . . . . .	60	50	17
1—3 . . . . .	90	75	17
3—5 . . . . .	120	100	17
5—6 . . . . .	180	140	22
6—7 . . . . .	240	180	25
7—8 . . . . .	300	220	27
8—9 . . . . .	360	260	28
9—10 . . . . .	420	300	29

Sänkningen för paket upp till 5 kg. håller sig således konstant vid 1/6, under det att avgiftssänkningarna för tyngre paket äro väsentligt större, upp emot 1/3. — Den ifrågasatta nya taxan kan alltså sägas ge uttryck åt en strävan från postverkets sida att draga till sig även de tyngre paket, vilka man hittills snarast velat undvika. — Ännu mer markerat framträder nämnda tendens vid en jämförelse med postverkets år 1914 gällande taxa. Man har följande värden:

Viktsgрупп kg.	1914 års taxa öre	Föreslagen taxa öre	Höjning %
t. o. m. 1 .....	30	50	67
1—3 .....	50	75	50
3—5 .....	75	100	33
5—6 .....	105	140	33
6—7 .....	135	180	33
7—8 .....	165	220	33
8—9 .....	195	260	33
9—10 .....	225	300	33

Under det att alltså avgifterna för den lägsta viktsgruppen, vilken direkt ansluter till brev försändelserna — postverkets centrala rörelsegren — höjts med 67 procent räknat från förkrignivån, utgör höjningen för de större paketen, vilka tidigare ansetts mindre lämpade för postbefordran, endast 33 procent. — Ett fastställande av den nya taxan skulle alltså innebära ökat intrång från postverkets sida å ett transportområde, som tidigare ansetts i huvudsak tillhöra järnvägarna.

Generalpoststyrelsens motivering börjar med ett påpekande, att i riksräkenskapsverkets inkomstberäkning för budgetåret 1931/1932 överskottet av postverket upptagits till 15 miljoner kronor. Detta belopp är högre än vad för något tidigare år erhållits. Av flera uttalanden framgår indirekt, att generalpoststyrelsen anser detsamma överstiga normal förräntning av det i verket nedlagda kapitalet samt en skäligen vinstmarginal.

Det framhålles vidare, att nuvarande paketavgifter förete en påfallande stor höjning jämfört med förkrigsportona såsom följande sammanställning visar.

A v s t å n d 1—60 km.			
A v g i f t			
Vikt kg.	1914 öre	Nuv. öre	Ökning %
t. o. m. 1 .....	30	60	100
1—3 .....	50	90	80
3—5 .....	75	120	60

Därjämte anföres, att generalpoststyrelsen tidigare haft sin uppmärksamhet riktad å förevarande avgifter, men ansett sig böra avvakta fastställandet av förslaget om nya avgifter för paketgods, som befordras med statens järnvägar, för att bliva i tillfälle att i sitt förslag så avväga avgifterna för postpaket, att det tidigare förhållandet mellan avgifterna för de båda slagen av paket icke bleve nämnvärt rubbat.

Av det sist anförda skulle ligga nära till hands draga slutsatsen, att de nu föreslagna portosatserna stå i ungefär samma förhållande till avgifterna för paket i den fr. o. m. den 1 okt. 1930 tillämpade statsbanetaxan som nuvarande portosatser till de före nämnda tidpunkt gällande avgifterna för järnvägs paket. Denna slutsats är emellertid fullkomligt oriktig. Den nya statsbanetaxan medförde nämligen sänkning av avgifterna för paketgods å statens järnvägar endast för avstånd 1—60 km. och där blott med 10 öre eller

	för vikt	från	till	postens avgift
t. o. m. 3 kg. ....		60	50	60—90
3—5 „ .....		80	70	120
5—10 „ .....		100	90	180—420

Det torde vara uppenbart, att anförda sänkning, vilken måhända kan bli av någon betydelse gentemot bilkonkurrensen, ej kan nämnvärt inverka på fördelningen av pakettransporterna mellan postverket och statens järnvägar. Om man bortser från de allra minsta paketen, beträffande vilka järnvägarna redan genom valet av viktsatser avstått från tävlan, lågo ju för nämnda närtrafik statens järnvägars avgifter redan förut så väsentligt under, att någon pris-konkurrens ej förekom. Å andra sidan torde det ligga i sakens natur, att postverket vid avvägande av sina enhetsporton icke rimligen kan taga någon hänsyn till förhållandena å så korta avstånd som 1—60 km. utan måste räkna med avgifterna å avstånd, som ligga närmare medeltransportlängden, låt säga 200—600 km. Så har också tidigare alltid skett. Tager man t. ex. 1914 års avgifter, finner man, att postverkets och statens järnvägars fraktsatser för paket å 3—5 kg. sammanföll för avstånden 451—600 km. För kortare avstånd var järnvägsfrakten, för längre avstånd postportot det lägre. Enligt 1925 års järnvägstaxa för paketgods, vilken, om järnvägsstyrelsen ej är oriktigt under-rättad, trädde i kraft samtidigt med nuvarande bestämmelser rörande porto för postpaket, omfattande sagda jämviktszon avstånden 301—600 km.

Härutinnan inträdde fr. o. m. den 1 okt. 1930 ingen ändring (sänkningarna avsågo, som nämnt, endast avstånd 1—60 km.), konkurrensförhållandet mellan postverket och statens järnvägar är alltså, gentemot förkrigstiden räknat, fortfarande ej så obetydligt förskjutet till *postverkets* fördel.

Vad beträffar större paket av vikt 5—10 kg. ger 1930 års taxeändring å statens järnvägar än mindre anledning till reducering av postavgifterna. För dessa paket ha nämligen avgifterna i statens järnvägars taxa undergått höjning å flertalet avstånd, såsom följande sammanställning visar.

Avstånd km.	Paket vikt 5—10 kg. Avgift öre	
	före $\frac{1}{10}$ 30	efter $\frac{1}{10}$ 30
1—60 .....	100	90
61—100 .....	100	110
101—150 .....	140	150
151—200 .....	140	150
201—300 .....	140	150
301—400 .....	180	200
401—600 .....	180	200
601—800 .....	240	250
801—1,000 .....	240	250
1,001—1,200 .....	300	300
över 1,200 .....	300	320

Mot förenämnda sänkning å avstånd 1—60 km., vilken icke torde spela någon roll för postverkets del, står således höjning inom hela området 61—1,000 km.

Generalpoststyrelsen synes alltså i sitt förslag *ej* hava fullföljt förenämnda intentioner att i huvudsak bibehålla tidigare förhållande mellan postverkets och statens järnvägars paketavgifter.

Vad beträffar ökningen från 1914, är densamma obestridligen större för postpaket än för brevpost. Transporterna ifråga äro emellertid av rätt skiljaktlig natur och synes väsentligt riktigare jämföra paketportona med avgifterna för paket enligt järnvägarnas taxa. Det visar sig då, att ökningarna i den senare äro fullt ut lika stora som de ovan anförda. Taes t. ex. avgifterna för paket av vikt 3—5 kg., har man å angivna avstånd följande avgifter.

Avstånd km.	Järnvägspaket 3—5 kg. Avgift öre		Ökning %
	1914	Nu	
50	30	70	133
100	30	80	167
200	40	100	150
300	50	100	100
400	65	120	85
500	75	120	60
600	75	120	60
800	85	160	88
1,000	95	160	68
1,200	105	200	90
	Postverket		
alla	75	120	60

Att de minsta avgifterna undergått en kraftig ökning är för övrigt vad beträffar järnvägarnas avgifter för varubefordran ett allmänt förhållande. Så har minsta avgiften för fraktgods ökat från

25 öre 1914 till  
70 „ nu

d. v. s. med 180 procent.

Vad slutligen beträffar uppfattningen, att marginalen mellan inkomster och utgifter för postverket kan anses större än skäligt, lär det väl icke tillkomma järnvägsstyrelsen att göra något *allmänt* uttalande. Emellertid vill det synas, som skulle man icke kunna tala om någon alltför stor vinst av postpaket-rörelsen tagen för sig. En nyligen publicerad redogörelse — Postala Meddelanden 1931:1 — för en driftkostnadsutredning, närmast avseende rörelsen för år 1929, visar nämligen följande siffror.

*Paketrörelsen.*

Inkomster . . . . .	11,782	tusen kronor
Kostnader . . . . .	9,483	„ „
Överskott . . . . .	2,299	„ „
Vinst . . . . .	19.5	%

Den funna marginalen torde icke kunna sägas vara oskäligt stor, då det gäller en rörelsegren, för vars särskilda gynnande, enligt vad som framkommit vid behandlingen av järnvägarnas taxefrågor, inga bärande samhälls-ekonomiska skäl torde kunna anföras. Härtill kommer, att den anförda kostnadssiffran icke synes angiva postverkets totala kostnad för paketsändningarna. Under rubriken *Postförskottsproceduren* upptages nämligen

Inkomster . . . . .	314	tusen kronor
Kostnader . . . . .	3,173	„ „
Förlust . . . . .	2,859	„ „

Någon fördelning av dessa kostnader på olika slag av försändelser är veterligen icke verkställd. Man torde emellertid kunna utgå ifrån, att vid en sådan uppdelning en större del skulle belasta *paketförsändelserna*.

Paketrörelsen, som helhet betraktad, torde alltså redan nu lämna föga vinst; efter den ifrågasatta sänkningen, vilken enligt uppgift i förenämnda skrivelse skulle medföra en kalkylatorisk inkomstminskning av 1.7 miljoner kronor,

synes resultatet till och med kunna vara ett ej obetydligt underskott, om hänsyn tages även till förskotts rörelsen.

Såsom redan nämnt skulle den kalkylatoriska inkomstminskningen av den föreslagna sänkningen av paketportot uppgå till omkring 1,7 miljoner kronor. Detta belopp uttrycker emellertid icke statsverkets totala kostnad eller, om man vill så uttrycka sig, uppoffringen för åtgärden. Man måste nämligen till detsamma lägga visst ej obetydligt belopp för statens järnvägars pakettrafik, varvid får beaktas, att sagda minskning inträder, vare sig statens järnvägars taxa ändras eller icke. I senare fallet kommer nämligen en stor del av statens järnvägars nuvarande pakettransporter att övergå till den billigare postbefordran. Då hela inkomsten av befordran å statens järnvägar av paket med vikt upp till 10 kg. utgör cirka 4 miljoner kronor, skulle en sänkning motsvarande den för postverket föreslagna medföra en kalkylatorisk inkomstminskning av omkring 0,7 miljoner kronor. — I vad mån compensation kan erhållas genom ökning av rörelsen, är ej möjligt med någon säkerhet uttala sig om, men förhoppningarna därvidlag kunna icke för dylikt trafikslag få ställas alltför högt.

Av förestående siffror torde tydligt framgå, att en sänkning av enbart postpaketavgifterna skulle avsevärt förskjuta nuvarande jämviktsläge mellan post- och järnvägsbefordran. Detta belyses även av följande sammanställning:

	Före 1/10 30	Km. nu	Km. efter föreslagen ändring
<i>Viktsgrupp: t. o. m. 1 kg.</i>			
<i>Avgift</i>			
Statens järnvägar			
lägre .....	—	1—60	—
lika .....	1—100	61—100	1—60
högre .....	101—	101—	61—
<i>Viktsgrupp: 1—3 kg.</i>			
<i>Avgift</i>			
Statens järnvägar			
lägre .....	1—300	1—300	1—300
lika .....	301—600	301—600	—
högre .....	601—	601—	301—
<i>Viktsgrupp: 3—5 kg.</i>			
<i>Avgift</i>			
Statens järnvägar			
lägre .....	1—300	1—300	1—100
lika .....	301—600	301—600	101—300
högre .....	601—	601—	301—

Förskjutningen är alltså mycket betydlig och blir så mycket viktigare, som en stor del av förutvarande kortdistanstrafik numera övergått till landsvägsbefordran.

Det torde icke kunna anföras något vägande skäl, varför en sådan förskjutning borde komma till stånd. — Anses det under nuvarande statsfinansiella situation lämpligt förbilliga de pakettransporter, som ombesörjas av postverket, bjuder konsekvensen, att statens järnvägars pakettransporter förbilligas i samma mån. Båda verken ha nämligen, såsom redan nämnt, vad paketet angår, bibehållit praktiskt taget samma taxenivå sedan år 1925. Och för statens järnvägar blir säkerligen inkomstminskningen väsentligt *större*, om ändringen göres för postverket enbart.



Även för de enskilda järnvägarna skulle den av postverket föreslagna sänkningen medföra förluster och detta till minst samma storlek som för statens järnvägar. Därjämte skulle den nödvändiga ändringen av paket- och ilgods-taxorna medföra ändring av grunderna rörande fraktfördelningen. Huruvida uppgörelse om gemensam taxa och ett enkelt fraktfördelningssystem, fotat å nya tariffer, skulle bli möjlig åstadkomma, är en fråga, som för närvarande är vansklig att bedöma.

Av det sagda framgår, att postverkets och järnvägarnas pakettaxor stå i intimt beroende av varandra. En sänkning av postverkets taxa kan ej företagas, utan att detta i hög grad inverkar på järnvägarnas, såväl statens som de enskildas, inkomst- och taxeförhållanden. Det ekonomiska läget för järnvägarna är för närvarande sådant, att alla sänkningar, som icke äro ur affärs-mässig synpunkt motiverade, måste ställas på framtiden. Intet synes heller tala för något mera trängande behov av en sänkning av landets pakettaxenivå. Anses skäligt, att postverkets affärsresultat något nedbringas, så synas andra utvägar kunna finnas för att tillgodose detta syfte. Sålunda synes kunna ifrågakomma en nedsättning av ersättningen för de till synes väl högt taxerade tjänsteförsändelserna — en åtgärd, som saknar betydelse för statsbudgeten — och framförallt en något högre ersättning till järnvägarna, som ha att utföra en mycket väsentlig del av postverkets transporter och som för sin del till skillnad mot postverket befinna sig i ett synnerligen beträngt ekonomiskt läge med tvång att hålla taxenivåer, som varken äro järnvägsekonomiskt lyckliga eller i rätt läge till landets allmänna prisnivå och näringslivets behov. En sådan åtgärd saknar även betydelse för statsbudgeten, i vad gäller ersättningen till statens järnvägar men berör den däremot med den högre ersättning, som kan tillkomma de enskilda järnvägarna.

Stockholm den 23 januari 1931.

*Axel Granholm.*

*Erik Malmkvist.*

Bestyrkes på tjänstens vägnar:

*L. Gerle.*

Rätt avskrivet betyga:

*I. Öhman.*

*M. Brodin.*

## Avskrift.

## Bilaga B.

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

I skrivelse den 23 innevarande januari har järnvägsstyrelsen avgivit yttrande över generalpoststyrelsens underdåniga skrivelse den 9 samma månad i fråga om viss ändring av postavgifterna. Då generalpoststyrelsens skrivelse torde vara tillräckligt utförlig för att medgiva ett bedömande av frågan om det berättigade i en sänkning av avgifterna för postpaket, finner jag det icke påkallat att upptaga järnvägsstyrelsens skrivelse till ett mera utförligt bemötande. Ett par av järnvägsstyrelsens gjorda uttalanden finner jag mig dock icke böra lämna oemotsagda och tillåter mig därför i dessa hänseenden vördsamst anföra följande.

De avgifter, som upptagas i Sveriges inrikes postpaketutväxling, äro utan gensägelse anmärkningsvärt höga. Detta påstående bestyrkes av nedanstående jämförelse mellan de nu utgående avgifterna av detta slag i Sverige och i vissa andra europeiska länder. De i dessa länder utgående avgifter ha omförts till svenskt mynt.

Vikt kg.	Sverige	Norge <sup>1)</sup> lägst	Dan- mark	Finland	Tyskland <sup>2)</sup>	Schweiz	Frankrike	Neder- länderna
1	0.60	0.70	0.40	0.47	0.45—0.71	0.29	0.63	0.45
5	1.20	1.70	0.60	0.85	0.45—0.71	0.65	0.85	0.75
10	4.20	3.—	1.60	2.26	0.89—2.49	1.09	1.33	1.20
15	7.20	5.—	2.60	3.67	1.34—4.27	1.45	1.78—2.06 <sup>2)</sup>	—
20	10.20	7.50	3.60	5.08	1.78—6.05	1.73—5.18 <sup>2)</sup>	2.26—2.50	—

Av tabellen framgår, att de avgifter, som upptagas i Sverige, äro så gott som genomgående högre än i något annat av de angivna länderna med undantag av Norge beträffande vissa slag av paket.

De höga inrikes avgifterna stå i nära sammanhang med avgifterna i utväxlingen med utlandet. I sistnämnda utväxling äro avgifterna bestämda genom det allmänt internationella postpaketavtalet eller genom andra i anslutning till nämnda avtal upprättade särskilda fördrag. Enligt det förstnämnda avtalet utgå avgifterna med visst bestämt belopp för varje land, som deltagar i beföringen. För att varje land, som avsänder eller mottager postpaket, skall kunna taga tillbörlig hänsyn till sina egna kostnader för beföringen och sina inrikes avgifter medger avtalet varje land rätt att i egenskap av avgångs- resp. adressland med högst 100 % höja de i avtalet fastställda avgifterna. De länder, som anses ha särskilt höga beföringskostnader, ha därjämte tillerkänts rätt att upptaga en för varje sådant land bestämd tilläggsavgift för avgående och ankommande paket. Till nämnda grupp av länder hör Sverige. I Sverige har man således ökat avtalets samtliga normalavgifter med högsta medgivna procenttal, 100 %, samt därjämte upptagit nyssnämnda särskilda tilläggsavgift i avsikt att ställa avgifterna i den utrikes trafiken i någorlunda rimlig proportion till avgifterna i den inrikes paketörelsen. Detta har emellertid icke lyckats.

<sup>1)</sup> Taxering efter vikt och volym.

<sup>2)</sup> Zontariff (lägsta och högsta).

På sätt i styrelsens förenämnda underdåniga skrivelse framhållits har det icke kunnat undvikas, att avgifterna för inrikes paket i vissa fall äro högre än avgifterna för paket till och från utlandet. Ett paket om 10 kilograms vikt betingar sålunda ett porto av

vid inrikes befordran .....	kr. 4:20
till och från Danmark .....	„ 3:60
„ „ „ Norge .....	„ 3:60
„ „ „ Finland .....	„ 4:—
„ „ „ Nederländerna .....	„ 3:95
„ „ „ Tjeckoslovakien .....	„ 4:15
„ „ „ Tyskland .....	„ 4:15

Även där avgifterna för paket till och från främmande länder icke understiga de inrikes paketportona, ligga avgifterna för de olika slagen av paket så nära varandra, att proportionen mellan avgifterna icke kan anses vara normal. Detta framgår av nedanstående sammanställning.

Vikt	A v g i f t						
	inrikes	till och från					
		Danzig	Estland	Frankrike	Italien	Lettland	Schweiz
10 .....	4.20	3.60	4.35	4.30	5.80	4.35	4.50
15 .....	7.20	6.70	7.75	7.70	—	7.75	7.95
20 .....	10.20	9.55	11.—	10.90	—	11.—	11.55

De här ovan anförda exemplen torde visa så tydligt som gärna är möjligt, att de avgifter, som tillämpas för postpaket i Sverige, äro utomordentligt höga och att en nedsättning av desamma är sakligt berättigad.

Av vad järnvägsstyrelsen i sin skrivelse anført framgår, att järnvägsstyrelsen finner förslaget medföra en förskjutning i nuvarande proportion mellan de paket, som för närvarande befordras med järnväg, och de som befordras med post. Det ligger i öppen dag, att, då järnvägarna tillämpa zontariff, medan postverket har ett gemensamt porto för hela landet, och då jämväl de viktgrupper, efter vilka avgift beräknas, icke sammanfalla, vissa ojämnheter äro oundvikliga. Bilagda tablå utvisar i vilka fall det med nuvarande paketavgifter ställer sig förmånligare för allmänheten att anlita postverket än järnvägarna. I tablån är jämväl angivet, huru generalpoststyrelsens förslag i detta hänseende skulle verka. Av denna framgår, att ett bifall till styrelsens förslag om sänkning av paketportot väl skulle medföra, att för vissa paket, som med hänsyn till tariffen nu fördelaktigast befordras med järnväg, befordran med post skulle bliva något billigare, men att de förskjutningar, som förslaget innebär, icke kunna anses vara av större betydelse.

Då postverket anlitas för befordran på långa distanser, torde därjämte skälet i allmänhet vara, att avgångs- eller adressorten icke betjänas av järnväg och att postverket sålunda är det enda möjliga befordringsmedlet. Det var också med särskild tanke på att bereda paket, som försändas från eller till orter utan järnvägsförbindelse, en lättnad i portokostnaderna, som generalpoststyrelsen framlade sitt portoändringsförslag. Styrelsen hoppades nämligen att genom lägre portokostnader kunna i någon mån bidraga till att förbilliga de varor, som försändas från och till landsbygden, vars ekonomiska läge under de senaste

åren varit föremål för statsmakternas särskilda uppmärksamhet. Syftet med framställningen var däremot icke att på något sätt förorsaka statens järnvägar svårigheter.

Den uppfattning om det intima samband, vari postverkets och järnvägarnas pakettaxor stå till varandra, åt vilken järnvägsstyrelsen givit uttryck, kan jag icke dela. Där två statliga affärsföretag bedriva samma verksamhet, lärer det pris, som det ena företaget betingar sig för sina tjänster, icke nödvändigtvis böra göras avhängigt av det pris, som det andra företaget tillämpar för samma eller likartade prestationer. En annan uppfattning skulle ofrånkomligt medföra, att det högsta pris, som någotdera företaget betingade sig, skulle bliva normerande för taxesättningen. På ett ur allmänt ekonomisk synpunkt så viktigt område som transportväsendet skulle ett system med taxenivellering uppstå efter det högsta priset medföra högst vådliga verkningar för affärslivet. Jag tillåter mig i detta hänseende andraga en analogi.

I förmedlingen av tidningar deltaga såväl postverket som järnvägarna, postverket i vad angår såväl abonnemang som enkel transport av tidningspaket, järnvägarna endast i vad angår transport. Den förra delen av verksamheten är synnerligen arbetskrävande och dyrbar. Trots all strävan att rationalisera rörelsen har postverket med nuvarande avgifter i denna verksamhet icke lyckats komma längre än att postverkets merkostnader bliva täckta. Befordringen av tidningspaket åter, vilken i postverket försiggår såsom kommissionärs- resp. utgivarkorsband, föranleder väsentligt mindre kostnader och är därför ur postverkets synpunkt att föredraga. Den omständigheten, att postverket ensamt har att draga de dryga kostnaderna för postabonnerade tidningar, medan den rena transporten av tidningspaket ombesörjes jämväl av järnvägarna och detta mot tariffer, som i många fall väsentligt understiga postverkets taxor, skulle ingalunda föranleda generalpoststyrelsen — därest styrelsen beredd tillfälle att yttra sig över järnvägsstyrelsens taxeförslag — att påyrka en höjning eller motsätta sig en sänkning av de pris, som statens järnvägar betinga sig för befordran av tidningar. För trafikanterna, i detta fall tidningarna, skulle det vara i hög grad olägligt, om postverkets högre taxor bleve normerande för all tidningsförsändning i landet. Den konkurrens, som sålunda förekommer på detta område, är till förmån för trafikanterna och enligt min mening alldeles i sin ordning.

För sin verksamhet måste postverket anlita andra transportföretag, statens och enskilda järnvägar, fartyg, automobil- och flygföretag. För de tjänster, andra trafikföretag utföra för postverkets räkning, betalar postverket ersättning efter grunder, varom överenskommelse kan träffas. Vad beträffar den ersättning, som av postverket betalas till statens järnvägar, har denna nyliigen reglerats. De nya grunderna för denna ersättning, vilka vunnit järnvägsstyrelsens gillande, äro för statens järnvägar synnerligen fördelaktiga. För postbefordringen under nedannämnda år har till statens järnvägar utbetalats

för år 1925	.....	5.16	miljoner kronor
„ „ 1926	.....	5.51	„ „
„ „ 1927	.....	5.91	„ „
„ „ 1928	.....	6.31	„ „
„ „ 1929	.....	6.59	„ „

Från och med ingången av innevarande år kommer ersättningen för postvagnars framförande i snälltåg att ytterligare höja ersättningen med ett belopp, som för i år kan beräknas uppgå till omkring 250.000 kronor. Under månaderna januari—november 1930 uppgingo statens järnvägars inkomster

av posttrafik till 6.74 miljoner kronor. Under samma period redovisades inkomsterna av persontrafiken med 64.69 miljoner kronor. Statens järnvägars inkomster av posttrafiken synas sålunda motsvara mer än 10 % av hela inkomsten för persontrafiken. Det torde knappast kunna göras gällande, att hela persontrafiken vid statens järnvägar skulle förorsaka en utgift, som vore endast omkring tio gånger utgiften för framdragning av postvagnarna och därmed i samband stående kostnader för järnvägen. Vilken uppfattning man än kan ha om riktigheten av senast fastställda grunder för ersättningen till statens järnvägar, icke torde det kunna göras gällande, att dessa äro ofördelaktiga för järnvägarna. Enligt min mening äro dessa grunder tvärtom för järnvägarna så gynnsamma, att om statens järnvägars övriga rörelsegrenar vore i förhållande till kostnaderna lika givande, resultatet av statens järnvägars trafik skulle vara utomordentligt gynnsamt. Så vitt jag kan förstå har under den tid, som förflutit, sedan dessa grunder av järnvägsstyrelsen godkändes och av Kungl. Maj:t fastställdes, ingenting förekommit, som kunde motivera en höjning av denna ersättning. Snarare kan det väl sägas, att densamma med hänsyn till nedgången i löne- och andra omkostnader under tiden efter fastställandet nu borde reduceras för att det år 1927 riktigt befunda ersättningsläget skulle bringas tillbaka till den vid tidpunkten i fråga avsedda nivån. Någon framställning i avsikt att vinna nedsättning av nu gällande ersättning är dock icke av generalpoststyrelsen för närvarande planerad. Sänkning av paketportot kommer icke att medföra någon nedgång i ersättningen för järnvägstransporten av postgods, utan snarare, på grund av motsedd ökning av trafiken, en stegring.

Den ersättning, som utgår till de enskilda järnvägarna för postbefordringen, har reglerats så sent som under föregående år. Skulle på sätt i järnvägsstyrelsens skrivelse föreslås postverkets ersättning till de enskilda järnvägarna ånyo höjas, skulle en sådan åtgärd icke kunna betraktas annat än som en av postverket de enskilda järnvägarna tilldelad subvention. I realiteten skulle detta innebära, att affärsmän och andra, som avsända postpaket, skulle betungas med höga avgifter, emedan de enskilda järnvägarna av postverket och dess kundkrets ovidkommande skäl befinna sig i ett brydsamt ekonomiskt läge.

Järnvägsstyrelsen ifrågasätter vidare en nedsättning av ersättningen för tjänsteförsändelserna. Den ersättning, statens järnvägar betala för dessa försändelser, grundar sig på exakt taxering av försändelserna under ett helt år. Då järnvägsstyrelsen gjorde gällande, att på grund av sedermera vidtagna ändringar i försändningssättet ersättningen borde minskas, tillmötesgick generalpoststyrelsen de av järnvägsstyrelsen framställda önskemål i detta avseende. Om detta liksom om järnvägsstyrelsens övriga, här ovan berörda uppslag till nedbringande av postverkets inkomstöverskott, tillåter jag mig framhålla, att då generalpoststyrelsen anför postverkets stora överskott såsom ett skäl för portonedsättningar, detta icke bör tolkas så, att ett nedbringande av överskottet enligt styrelsens mening vore ett självändamål och att det därför över huvud taget vore likgiltigt på vad sätt detta skedde. Styrelsen avsåg härmed, vilket i generalpoststyrelsens underdåniga skrivelse även tydligt frånsagts, att postverket *icke bör av allmänheten uttaga högre porton* än som äro nödvändiga för att postverkets kostnader skola bliva täckta och rörelsen lämna ett skäligt överskott. Ett gott resultat av poströrelsen bör för allmänheten medföra billigare avgifter. Att genom några bokföringsåtgärder med de statliga verkens ersättningar till varandra — en godtycklig minskning av

postverkets inkomster resp. ökning av dess utgifter — eller genom någon form av subvention till andra trafikföretag få postverkets resultat att framstå såsom mindre gynnsamt än det i verkligheten är, har icke varit generalpoststyrelsens avsikt. Jag vill försäkra, att generalpoststyrelsen står fullkomligt främmande för en sådan tankegång.

Med stöd av generalpoststyrelsens underdåniga skrivelse den 9 januari 1931 samt vad här ovan anförts finner jag den av styrelsen föreslagna taxesänkningen väl grundad, varför densamma enligt min mening bör av statsmakterna godtagas. Stockholm den 31 januari 1931.

*Anders Örne.*

Generaldirektör och chef för Kungl. Postverket.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

*H. Thelin.*

---

## Avgifter för paketgods.

Vikt	Posten		Statens järnvägar												
			Befordringsavstånd km.:												
	kg.	nuva- rande	före- slagna	-60	60-100	101-150	151-200	201-300	301-400	401-600	601-800	801-1000	1001-1200	1200-	
högst 1	60	50	50	60	70	70	70	90	90	120	120	150	150	Nuvarande postavgifter lägre än motsvarande järnvägsavgifter.  Föreslagna postavgifter lägre än motsvarande järnvägsavgifter.	
över 1-2	90	75	50	60	70	70	70	90	90	120	120	150	150		
» 2-3	90	75	50	60	70	70	70	90	90	120	120	150	150		
» 3-4	120	100	70	80	100	100	100	120	120	160	160	200	200		
» 4-5	120	100	70	80	100	100	100	120	120	160	160	200	200		
» 5-6	180	140	90	110	150	150	150	200	200	250	250	300	320		
» 6-7	240	180	90	110	150	150	150	200	200	250	250	300	320		
» 7-8	300	220	90	110	150	150	150	200	200	250	250	300	320		
» 8-9	360	260	90	110	150	150	150	200	200	250	250	300	320		
» 9-10	420	300	90	110	150	150	150	150	200	250	250	300	320		
» 10-11	480	340	100	120	160	200	240	280	320	380	400	460	500		
» 11-12	540	380	100	120	160	200	240	280	320	380	400	460	500		
» 12-13	600	420	100	120	160	200	240	280	320	380	400	460	500		
» 13-14	660	460	100	120	160	200	240	280	320	380	400	460	500		
» 14-15	720	500	100	120	160	200	240	280	320	380	400	460	500		
» 15-16	780	540	100	120	160	220	280	320	380	440	500	580	620		
» 16-17	840	580	100	120	160	220	280	320	380	440	500	580	620		
» 17-18	900	620	100	120	160	220	280	320	380	440	500	580	620		
» 18-19	960	660	100	120	160	220	280	320	380	440	500	580	620		
» 19-20	1020	700	100	120	160	220	280	320	380	440	500	580	620		

Notioner i Andra kammaren, Nr 345.