

Nr 413.

Av herr **Persson, Ivar**, och herr **Löfvander**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av sockernäringen i riket m. m.

I propositionen nr 262 har Kungl. Maj:t framlagt förslag angående reglering av sockernäringen i riket.

Vid de förhandlingar mellan särskilt av staten utsedda delegerade och styrelsen för Sveriges betodlars centralförening som ägt rum för förberedande av avtal angående sockerbetsodlingen, har betodlarorganisationen framställt förslag till fraktkostnadsberäkning rörande betfrakter på järnväg, som innebär, att odlarnas andel av fraktkostnaden skall uppgå till 6 öre för en fraktkostnad intill 27 öre pr 100 kg betor, 7 öre för en fraktkostnad från 27 intill 29 öre och 8 öre för en fraktkostnad för 29 öre och däröver. Sockerbolaget däremot hade ansett att odlarnas andel i fraktkostnaderna borde höjas till resp. 8, 9 och 10 öre pr 100 kg betor. Bolaget har motiverat denna höjning med de höjda fraktsatserna och ansett, att det vore rimligt att odlarna deltog i kostnaderna för betfrakter i samma proportion som hittills. De statsdelegerade ha för sin del förordat betodlarorganisationens förslag och chefen för folkhushållningsdepartementet har i propositionen icke invänt något mot detta förslag.

Ur betodlarnas synpunkt är således förslaget till fraktkostnadsberäkning tillfredsställande när det gäller frakter per järnväg. Något annorlunda torde saken ställa sig för de betodlare, som måste låta frakta betorna per lastbil eller traktortåg. Genom den av årets riksdag beslutade starka höjningen av bensinskatten komma givetvis transportkostnaderna att höjas avsevärt.

Genom beslut av Kungl. Maj:t har trafiken på Malmö—Genarps järnväg numera nedlagts. Denna järnväg hade mycket stor betydelse för transporten av betor från de bygder, genom vilka den går fram.

Enligt svar på i riksdagens båda kamrar framställda interpellationer kommer trafiken på järnvägen icke att återupptagas, utan de transporter, som järnvägen hittills ombesörjt, komma att överflyttas på biltrafiken. Härav följer att även betodlarna i trakten bli tvingade att anlita lastbilar för transport av betorna, vilket kommer att medföra mycket stora merkostnader för transporten, jämfört med vad transport på järnvägen skulle ha kostat dessa. De berörda betodlarna komma härigenom att ställas i ett sämre läge än tidigare vad fraktkostnaderna beträffar. Det må påpekas att dessa odlare vid teckningen av areal för betodlingen i våras i stor utsträckning torde ha utgått ifrån att trafiken på Malmö—Genarps järnväg skulle komma att fortsätta. Hade motsatsen varit

fallet, skulle med all sannolikhet en mindre areal ha tecknats för odling i de bygder, genom vilka järnvägen går fram.

Då beslutet om järnvägens nedläggande således står fast, vore det rimligt, att de odlare, som tidigare använt järnvägen för bettransporter erhöle ungefär samma ersättning för fraktkostnaderna, som skall tillkomma de odlare, som transportera betor per järnväg. Möjligen bör ersättningen jämkas något nedåt med hänsyn till att odlarna icke behöva köra betorna från gården till järnvägsstation.

Med hänvisning till vad som sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att för innevarande år låta utbetala ersättning för fraktkostnader för transport av sockerbetor i enlighet med de riktlinjer, som i motionen antytts, till de odlare, som tidigare transporterat betor på Malmö—Genarps järnväg.

Stockholm den 2 juni 1948.

Ivar Persson.

Axel Löfvander.
