

Nr 1.

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckt motion om fraktbidrag i vissa fall för transport av sockerbetor annorledes än med järnväg.

I en inom riksdagen väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion I: 17 av herr *Karl Persson* har hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att Kungl. Maj:t vid kommande förhandlingar angående sockerbetsodlingen medverkar till sådana bestämmelser att betodlare, som bor långt från järnvägsstation, erhåller fraktbidrag för bettransport till fabrik, även om han ej fraktar betorna med järnväg».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för det i motionen framställda yrkandet, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionen.

Under en följd av år ha statsmakterna genom avtal med såväl sockerindustrin som betodlarna reglerat sockernäringen i landet. Huvudprincipen för regleringen har varit, att staten enligt vissa bestämmelser tillförsäkrat Svenska sockerfabriksaktiebolaget ensamrätt till import av socker mot det att bolaget åtagit sig att inbjuda till teckning av kontrakt om sockerbetsodling i enlighet med av staten godkända grunder.

Efter förhandlingar mellan å ena sidan en av statens jordbruksnämnd tillsatt delegation samt å andra sidan styrelsen för Sveriges betodlares centralförening fastställdes vissa villkor för 1951 års betodling. Beträffande fraktkostnadernas fördelning emellan vederbörande sockerbruk och betodlare gällde enligt överenskommelsen för säsongen 1951 i huvudsak följande grunder. För sockerbetor, som med järnväg levererades till sockerbruket, betalade bruket frakten från den järnvägs- eller vägstation, där leveransen skett, till sockerbrukets järnvägsstation samt påförde leverantören att av honom gottgöras det belopp, som i nedanstående tabell för fraktkostnadsberäkning angives som betodlarens andel.

Fraktkostnad per 100 kg sockerbetor:		Betodlarens andel:
intill 39 öre	8 öre
39 » 41 »	9 »
41 » och däröver	10 »

Därutöver funnos speciella bestämmelser för vissa särskilda odlingsdistrikt.

Frågan om fraktbidrag till odlare vid leverans av sockerbetor med andra transportmedel än järnväg har så sent som vid 1951 års riksdags höstsession varit föremål för uppmärksamhet. Den 30 oktober sistnämnda år framställdes i andra kammaren en interpellation, vari detta spörsmål berördes.

I sitt interpellationssvar den 11 december 1951 uttalade chefen för jordbruksdepartementet bl. a., att han ansåge att det skulle vara av stort värde om man kunde ytterligare öka den inhemska sockerbetsodlingen. Utsikterna att få till stånd en sådan ökning av odlingen vore i hög grad beroende på om man kunde skapa ökat intresse för odlingen hos sådana mindre jordbrukare, som bodde förhållandevis långt från fabrik eller invägningsstation och därför enligt nu gällande bestämmelser finge bära relativt höga fraktkostnader för betorna. Den i interpellationen berörda frågan vore därför otvivelaktigt av stor vikt. I interpellationssvaret anförde chefen för jordbruksdepartementet vidare följande.

Jag skulle emellertid vilja se problemet något vidare, nämligen så att det inte bara gäller en jämförelse mellan kostnaderna för järnvägstransport och för direkttransport till fabriken. Vad det gäller är i stället enligt min mening att finna en utformning av fraktbestämmelserna, som gör det möjligt att vidga odlingsområdena. Därigenom skulle man kunna skapa förbättrade betingelser för de mindre jordbrukarna och samtidigt också få större möjligheter att fullt utnyttja fabrikernas kapacitet och kunna minska importbehovet. Det är naturligtvis inte möjligt för mig att nu komma med några konkreta förslag om hur denna fråga skall kunna lösas. Det är ju här fråga om ganska komplicerade problem, som måste diskuteras igenom grundligt och som gälla inte bara förhållandet mellan odlarna och Svenska sockerfabriksaktiebolaget utan även förhållandet mellan bolaget och staten. Jag har alltså här endast velat ange min principiella syn på frågan och förutsätter att frågan kommer att tas upp vid de blivande sockerförhandlingarna.

I den förevarande *motionen* har anförts bl. a. följande. Sockerbetsodlingen fyllde för närvarande icke på långt när det svenska behovet av socker. Import hade måst företagas. Nyligen hade avtal träffats om fortsatt import av danska sockerbetor. I de gamla sockerbetsdistrikten kunde odlingen knappast utökas. Däremot vore det möjligt att utöka odlingsområdet i gränstrakterna. Det nu tillämpade systemet med fraktersättning endast för de betor, som transporterades på järnväg, gjorde det emellertid nära nog omöjligt att odla sockerbetor för odlare, som bodde så långt från järnväg och samtidigt så långt från fabrik, att transporten till järnväg eller fabrik bleve för dyrbar för den enskilde odlaren att bära ensam. Motionären anförde i detta sammanhang följande exempel: Från en järnvägsstation två mil från fabriken kostade frakten ca 40 öre per kg, varav odlaren endast betalade 9 öre och sockerbruket resten. En jordbrukare, vars odling låge upp emot en halv mil från järnvägsstation och som sålunda ändå finge använda lastbil eller traktortåg för transporten till järnväg, hade lättare att köra direkt till fabriken med betorna, detta under förutsättning att han finge samma fraktersättning som om han hade levererat betorna vid järnväg, i detta fallet ca 30 öre per 100 kg. Så vore emellertid ej för närvarande fallet med undantag för vissa

områden i Mellansverige, där fraktersättning i några fall tillämpades från upplag, detta efter nedläggning av lidköpingsfabriken. En bestämmelse, att en jordbrukare, vars odling låge minst fyra km från järnvägsstation, finge åtminstone samma fraktersättning om han levererade sina betor direkt vid fabrik som om han levererade desamma till sin närmaste järnvägsstation, skulle säkerligen utbreda odlingsområdet betydligt och därmed öka produktionen av inhemskt socker till det svenska folkhushållets fromma och — vilket vore lika viktigt — ge möjlighet till en mera differentierad produktion för stora delar av svenska jordbruksbygder, ej minst småbrukarbygder i sockerbetsodlingens ytterområden, där tillräcklig arbetskraft därför funnes. Dessutom vore det ett rättvisekrav för avlägset boende.

Utskottet. Sockernäringen i Sverige har under en följd av år åtnjutit statsmakternas stöd genom särskilda åtgärder, vilka bl. a. inneburit att den inhemska sockerindustrien, representerad av Svenska sockerfabriksaktiebolaget, tillförsäkrats ensamrätt i fråga om införsel av socker mot skyldighet att tillämpa vissa angivna priser och bestämmelser vid inköp av sockerbetor ävensom vid försäljning av socker. I överensstämmelse härmed har bolaget åtagit sig att inbjuda till teckning av kontrakt om sockerbetsodling i enlighet med av staten godkända grunder, vilka fastställas efter förhandlingar mellan å ena sidan staten, numera företrädd av en av jordbruksnämnden tillsatt delegation, samt å andra sidan Sveriges betodlares centralförening. Enligt de villkor, som gällde 1951 års betodling, påfördes odlarna allenast en mindre del av fraktkostnaderna för betleverans med järnväg. Något bidrag till täckande av kostnader för bettransport med bil åtnjöto odlarna endast inom vissa begränsade odlingsdistrikt.

I den förevarande motionen har yrkats skrivelse till Kungl. Maj:t med hemställan att Kungl. Maj:t vid kommande förhandlingar måtte medverka till sådana bestämmelser att betodlare, som bo långt från järnvägsstation, erhålla fraktbidrag för bettransport till fabrik, även om betorna ej fraktas med järnväg.

Som av den ovan lämnade redogörelsen framgår behandlades det i motionen berörda spörsmålet i en hösten 1951 i andra kammaren framställd interpellation. I sitt interpellationssvar angav chefen för jordbruksdepartementet sin principiella syn på frågan och uttalade bl. a., att det inte bara gällde en jämförelse mellan kostnaderna för järnvägstransport och för direkttransport till fabrik. Vad det gällde vore i stället enligt hans mening att finna en utformning av fraktbestämmelserna som gjorde det möjligt att vidga odlingsområdena. Därigenom skulle man kunna skapa förbättrade betingelser för de mindre jordbrukarna och samtidigt också få större möjligheter att fullt utnyttja fabrikernas kapacitet och kunna minska importbehovet. Chefen för jordbruksdepartementet förutsatte, att frågan komme att tagas upp vid de blivande sockerförhandlingarna.

Utskottet vill för sin del ansluta sig till de principiella synpunkter, som av chefen för jordbruksdepartementet anförts på den föreliggande frågan.

Det vore enligt utskottets mening av stort värde om den inhemska sockerbetsodlingen kunde ökas. Emellertid anser sig utskottet icke kunna taga ställning till den av motionären anvisade vägen, eftersom spørsmålet om fraktkostnadernas fördelning mellan fabrikant och leverantör är en ren förhandlingsfråga. Utskottet finner det sålunda icke lämpligt, att riksdagen skulle uttala sig rörande denna detalj i villkoren för betodlingen under innevarande år vid en tidpunkt, då förhandlingar pågå. Med hänsyn härtill avstyrker utskottet bifall till den föreliggande motionen.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att motionen I: 17 av herr Karl Persson om fraktbidrag i vissa fall för transport av sockerbeter annorledes än med järnväg icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 7 februari 1952.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Heüman*, Franzon, Petrén, Velande, Falk, Niklasson, Werner*, Nordenson* och Erik Jansson; samt

från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle, Kristensson i Osby, Björklund, Orgård, Hagberg i Malmö, Sjölin, Ohlsson i Kastlösa, Vigelsbo, Brandt och Anderson i Sundsvall.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.