



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1939: 8
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG
TILL
EXPORTTARIFFER

AVGIVET AV
1938 ÅRS JÄRNVÄGSTAXEKOMMITTÉ

S T O C K H O L M
1 9 3 9

Statens offentliga utredningar 1939

Kronologisk förteckning

1. Betänkande angående grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll ävensom angående statsbidrag till enskilda vägar. Svenska Tryckeri a.-b. 59 s. **K.**
2. Utredning och förslag rörande plats i Stockholms skärgård för förläggning av Stockholms örlogsbas. Beckman. 30, 87 s. 6 kartor. **Fö.**
3. Betänkande med förslag till taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar. Beckman. 206 s. **K.**
4. Svensk namnbok till vägledning vid val av nya släktnamn. Lund, Blom. v, 106 s. **Ju.**
5. Betänkande angående revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens affärsdrivande verk. Norstedt 163 s. **Fi.**
6. Underlättandet av kvinnornas arbete i de mindre lant hemmen. Kihlström. 126 s. **Jo.**
7. Betänkande angående justitiekanslerns, justitieombudsmannens och militieombudsmannens allmänna ämbetsställning m. m. Norstedt. 128 s. **Ju.**
8. Betänkande med förslag till exporttariffer. Beckman. 20 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivna utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1939: 8
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG
TILL
EXPORTTARIFFER

AVGIVET AV
1938 ÅRS JÄRNVÄGSTAXEKOMMITTÉ

STOCKHOLM 1939
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[617 39]

STÄTTERS OFFENTLICHE VERHANDLUNGEN 1878
KONSTITUTIONELLE VERFASSUNG



BEZÜGLICH DER VERFASSUNG

EXPORTATIVES

1878 DER VERFASSUNG

VERLAG VON
K. V. SCHÖNBERGER

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Med hänvisning till skrivelse den 25 januari 1939 får 1938 års järnvägs-
taxekommitté härmed till Herr Statsrådet vördsamt överlämna även däri
omförmälda betänkande och förslag till bestämmelser angående exporttariffer.

Särskilt uttalande av undertecknad Svennberg bifogas.

Med nu avlämnade betänkande har kommittén fullgjort densamma givet
uppdrag, vilket kommittén härmed vördsamt får anmäla.

Stockholm den 6 mars 1939.

AXEL GRANHOLM

ALDO ALMQVIST

TAGE BERGER

AUG. HJELMÉR

CEVE BYSTRÖM

TORE SVENNBERG

ARVID ERICSSON

HJ. DEGERSTEDT

KNUT LINDSTRÖM

Inledning.

Sedan 1907 års järnvägstaxekommitté i april 1911 avgivit förslag till provisoriska exporttariffer, förordnade Kungl. Maj:t den 8 november 1912 på grundval av detta förslag, att exporttariffer skulle införas fr. o. m. 1 januari 1913 för följande varuslag:

1. Järn och stål, varmvalsat och smitt, jämte en del andra slag av grövre järn.
2. Järnmanufaktur och maskiner.
3. Papper och papp.

Dessa tariffer skulle tillämpas endast vid befordring till svensk hamn för export, och frakt skulle erläggas för minst 200 km. De fingo även efter medgivande från vederbörande enskilda järnvägar tillämpas i samtrafik med de flesta sådana järnvägar, ävensom för statens järnvägars del i trafik med sådan enskild järnväg, som icke medgivit tillämpning av exporttariffer.

Med undantag för vissa år under och efter världskriget ha ovannämnda exporttariffer tillämpats i huvudsak enligt sagda grunder, dock med vissa provisoriska förhöjningar av fraktsatserna, senast fastställda att gälla fr. o. m. augusti 1923.

I sitt utlåtande den 29 december 1925 över 1907 års taxekommittés slutliga betänkande med förslag bl. a. till exporttariffer för såväl vagnslastgoods som styckegoods att intagas i den ordinarie taxan avstyrkte järnvägsstyrelsen införande av exporttariffer för styckegoods och förordade, att bestämmelser om exporttariffer för vagnslastgoods fastställdes genom särskild kungörelse och icke intoges i själva taxan. Styrelsen framhöll också, att vid den allmänna behandlingen av tarifferna för olika varuslag i vissa fall hänsyn redan tagits till deras karaktär av viktigare exportvaror och att därvid relativt låga tariffer föreslagits för dessa i fråga om 10-tons och större vagnslaster.

Samtidigt med fastställandet av nu gällande taxa den 27 juni 1929 anbefalldes järnvägsstyrelsen att inkomma med utredning och förslag beträffande exporttariffer, varvid särskilt borde beaktas frågan om lämpligheten att införa exporttariffer för smör samt för hö och halm i stora vagnslaster.

Den 11 april 1931 ingav järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t utredning och förslag angående nya exporttariffer, vilket förslag anslöt sig till den nya taxan, som trätt i kraft å statens järnvägar den 1 oktober 1930. Järnvägsstyrelsen föreslog därvid införande av exporttariffer för kött och köttvaror (ej konserver), för hö, för papper och papp, för järn och stål, järn- och stålvaror samt för maskiner, redskap och verktyg, vilka exporttariffer skulle gälla vid fraktbetalning för vissa minsta avstånd, varierande för de olika godsslagen, i regel dock 250 km. Samtidigt hemställde järnvägsstyrelsen, att

exporttarifferna skulle föreskrivas att gälla icke blott å statens järnvägar utan även i samtrafik med enskilda järnvägar liksom för den lokala exporttrafiken på dessa järnvägar.

Över järnvägsstyrelsens förslag inkommo yttranden från lantbruksstyrelsen, Svenska järnvägsföreningen, kommerskollegium och järnvägsrådet. Sistnämnda råd tillstyrkte förslaget med vissa ändringar gående ut på bl. a., att exporttarifferna alltid skulle tillämpas vid fraktbetalning för minst 100 km, samt att exporttariff skulle fastställas även för trämassa och trävaror.

I anbefallt förnyat utlåtande den 4 januari 1934 framlade järnvägsstyrelsen reviderat förslag till exporttariffer att fastställas, därest Kungl. Maj:t principiellt ansåge att så borde ske trots järnvägarnas dåvarande prekära läge. Detta förslag innebar, att tillämpningsområdet för exporttarifferna utvidgades så, att det i allmänhet skulle gälla redan fr. o. m. 100 km samt att vissa exporttariffer för 15 ton skulle få tillämpas icke blott vid fraktbetalning för minst 15 ton *per vagn* utan även för *sändning* om minst 45 ton, upptagen å samma fraktsedel. I detta förslag anger järnvägsstyrelsen även vissa tariffsättningar för bilade och sågade trävaror samt trämassa att tillämpas vid export för den händelse Kungl. Maj:t skulle finna exporttariffer för nämnda varuslag av behovet påkallade.

I nyssnämnda utlåtanden föreslogs i regel, att som exporttariffer skulle tillämpas den tariff, som låg närmast under den ordinarie tariffen. I undantagsfall föreslogs exporttariff liggande två tariffer lägre än den ordinarie och i vissa fall särskilt konstruerade tariffer.

Den 2 maj 1934 inkommo Svenska cellulosaföreningen och Svenska trämasseföreningen med underdånig hemställan, att bl. a. en särskild fraktsats för våt och torr trämassa, ej för något avstånd överstigande 75 öre per 100 kg, skulle införas vid samtidig försändning om minst 500 ton.

Den 22 november 1935 hemställde Sveriges industriförbund i underdånig skrivelse, att järnvägsstyrelsens förslag med av järnvägsrådet vid sammanträde den 27 augusti och 2 oktober 1931 föreslagna ändringar omedelbart skulle tillämpas.

Enligt beslut av Kungl. Maj:t den 12 mars 1937 överlämnades handlingarna till järnvägsstyrelsen för att tagas i övervägande vid inom styrelsen pågående utredning angående revision av gällande taxa vid statens järnvägar. Den 20 december 1937 anmälde järnvägsstyrelsen i skrivelse till Departementschefen, att sedan styrelsen överlämnat förslag till ny taxa å statens järnvägar, vore styrelsen icke i tillfälle att inom den närmaste framtiden avgiva något yttrande i exporttariff frågan. Styrelsen ansåg nämligen nödvändigt först avvakta den vidare behandlingen av den ordinarie godstaxan, som styrelsen antog skulle komma att uppdragas åt särskilda kommitterade.

I de för kommittén givna direktiven uttalas bl. a.: »I de sakkunnigas uppdrag torde även böra ingå att vidare utreda den i nära samband med statsbanornas inrikes godstaxa stående frågan om särskilda exporttariffer och att i detta hänseende avgiva förslag. För detta ändamål läser det i järnvägs-

styrelsen nu vilande utredningsmaterialet i ämnet böra till de sakkunniga överlämnas.»

Med anledning härav överlämnade järnvägsstyrelsen med skrivelse den 24 mars 1938 samtliga handlingar till kommittén, där de nu ock under ärendets behandling kommit till beaktande.

Exporttariffernas betydelse.

Som av förestående framgår ha exporttariffer tillämpats, med visst avbrott, sedan 1913 för papper och papp, varmvalsat och smitt järn och stål samt järnmanufaktur och maskiner. Här må emellertid framhållas, att vissa vid och efter taxeskiftet år 1930 införda sänkningar av de ordinarie tarifferna medfört, att exporttarifferna för vissa varuslag eller på vissa avstånd satts ur kraft. Omfattningen av de transporter å statens järnvägar, som ägt rum mot exporttariff under senaste åren, anges i följande sammanställning:

	1932	1933	1934	1935	1936	1937
<i>Godsmängd, ton</i>						
Järn och maskiner.....	10 495	9 840	14 811	13 328	14 713	18 583
Papper	7 802	6 462	6 981	1 816	564	2 416
<i>Inkomst, tusen kr. ¹</i>						
Järn och maskiner.....	227	197	281	281	303	385
Papper	136	112	122	32	9	42
<i>Medeltransportlängd å SJ, km</i>						
Järn och maskiner.....	397	374	327	389	384	393
Papper	174	132	108	295	278	212

¹ Inkl. enskilda järnvägarnas fraktandel i samtrafik.

Som synes av ovanstående ha transporterna av järn och maskiner den relativt största betydelsen. Den ökning av trafiken, som här förekommit sedan åren 1932/33, sammanhänger givetvis med den inträdda konjunkturförbättringen. Beträffande papper äro förestående uppgifter därjämte icke rättvisande, enär i ovanstående kvantiteter för åren 1932—34 inkluderas 3 000 à 4 000 ton, som endast berört statens järnvägar i så mån, att transporterna ägt rum å SJ hamnbana i Göteborg. Dessa kvantiteter ingå fr. o. m. år 1935 icke i redovisningen.

Exporttariffernas berättigande.

I överensstämmelse med den inom järnvägarnas hela taxeväsande ledande principen att i regel hänsyn skall tagas till de transporterade varornas skiftande möjligheter att bära fraktkostnaderna, tillämpas, på grund av den relativt större

roll dessa sistnämnda spela för exportgoods med dess i regel avsevärt längre befordringssträckor, i många länder särskilda lägre tariffer vid befordring av sådant gods. Detta motiv för exporttariffernas berättigande låter sig skäligen förenas även med de rent järnvägsekonomiska intressena, alldenstund man bör ha att räkna med att den fraktlättnad, som producenten-trafikanten genom ifrågavarande lägre tariffer kommer i åtnjutande av, på lång sikt skall animera till större avsättning på den utländska marknaden och därmed till ökad trafik på järnvägarna.

Förenämnda synpunkter, som torde ha varit utslagsgivande vid införandet på sin tid av exporttariffer vid de svenska järnvägarna — ett system som numera får anses äga hävd — anser kommittén i stort sett fortfarande äga giltighet, och kommittén ansluter sig därför principiellt till ett bibehållande av exporttariffer vid sidan av de ordinarie tarifferna.

Kommittén ser emellertid i exporttarifferna icke endast ett medel att i sin mån åstadkomma ökad trafik och inkomst för järnvägarna utan håller före, att sagda tariffer jämväl måste betraktas som en förmån för näringslivet, ägnad att befordra dess speciella intressen. Särskilt vid utpräglad lågkonjunktur med för exportmarknaden hårt pressade priser torde låga särtariffer för exportgoods ofta utgöra en icke oväsentlig förutsättning för skyddandet av vederbörande marknad och därmed i viss mån även utgöra en stödåtgärd för näringslivet. I motsats härtill synas exporttarifferna äga ett relativt mindre värde för trafikanterna under högkonjunktur, då den rabatt dessa tariffer innebära icke i betydelse kan jämföras med det mervärde, som kommer producenten tillgodo genom höjningen av ifrågavarande varuprisnivå. Som belysande för sistnämnda har kommittén i nedanstående tablå låtit för ett antal ur ifrågavarande synpunkt representativa varuslag sammanställa den ökning av exportvarupriset, som inträtt från år 1933 till 1937, med den fraktrabatt, som gällande exporttariff innebär.

Stat. nr		Prisökning från 1933 till 1937	Fraktrabatt genom nuvarande exporttariff (10 ton) vid	
			300 km	500 km
Kronor per ton				
1378	Varmvalsat järn och stål, ej särskilt nämnt	60·00	1·30	3·50
1405	Plåtar, varmvalsade.....	80·00	1·30	3·50
1394	Tråd, kallvalsad eller dragen, minst 3 mm	80·00	1·30	3·50
852: 2	Omslagspapper, sulfat-, rent och slipblandat	50·00	0·70	3·00

Det synes genom förestående uppgifter ådagalagt, att förmånen av exporttariff till sitt värde är av skäligen underordnad betydelse i jämförelse med de variationer, som vid konjunktorens växlingar inträda i resp. varuvärden. Kommittén föreslår på grund härav, att sådan modifiering vidtages i det nu-

varande systemet, att efter Kungl. Maj:ts prövning och beslut exporttariffer för berörda varugrupper endast tillämpas under tider, när påvisbart mindre god eller oviss konjunktur råder inom vederbörande näringsgren, och då alltså den genom dylika tariffer erbjudna fraktlättnaden kan tänkas utgöra en bland förutsättningarna för exportens och därmed trafikens bestånd. Det kan ock hävdas, att exporttarifferna tidvis innebära en uppoffring från järnvägarnas sida, och det synes därför skäligt att vid goda konjunkturer, då viss näringsgren icke är i samma behov av lägre fraktkostnader som eljest, järnvägarna genom transporternas utförande enligt ordinarie tariffer erhålla vederlag för den under ogynnsamma konjunkturperioder gjorda uppoffringen.

Exporttariffernas lägen.

När kommittén härefter gått till omprövning av lämpligt läge för ifrågasätta exporttariffer, har kommittén först undersökt det inbördes förhållandet mellan nu gällande ordinarie tariffer och exporttariffer. Som ovan nämnts fastställdes exporttariffernas nuvarande läge år 1923, medan de ordinarie tariffägena därefter undergått väsentliga förändringar genom 1929 års taxereform och därefter vidtagna regleringar. I och med att de ordinarie tarifferna sänktes vid nyssnämnda tillfällen, försköts relationen mellan dessa och resp. exporttariffer i sådan grad, att de sistnämnda för vissa avstånd kommo att ligga högre än motsvarande ordinarie tariffer. Medan exporttarifferna ursprungligen voro avsedda att tillämpas vid fraktbetalning för minst 200 km, träda de numera i de flesta fall i tillämpning först vid betydligt större avstånd och äga i vissa fall ingen som helst verkan, som framgår av följande sammanställning¹:

Exporttariff	saknar betydelse å avstånd	när ordinarie tariffen är
I	under 520 km	12
I	» 370 »	11
I	» 230 »	10
II	» 310 »	5
II	» 280 »	7 A
II	» 460 »	7
II	samtliga	8
II	»	9 A
II	»	10
II	»	11
III	under 270 km	9 A
III	» 520 »	10
III	samtliga	11

¹ Då täckningsavgift beräknas, kunna avståndsgränserna i vissa fall förskjutas.

Redan vid ett bibehållande av nuvarande ordinarie tariffer vore alltså en revidering av exporttariffernas lägen påkallad, och i ännu högre grad blir så fallet efter de förändringar, som kommittén föreslagit beträffande det ordinarie tariffschema. Kommittén har därför sett sig nödsakad att vid ställandet av förslag till exporttariffer helt frigöra sig från dessas nuvarande eller hittills diskuterade lägen och i stället stanna vid ett system, innebärande att i sådana fall, då exporttariff ansetts böra införas, som sådan skall i regel tillämpas den tariff, som ligger närmast under den i godsindelningen för ifrågakommande varuslag angivna ordinarie tariffen, i undantagsfall ytterligare en tariff lägre.

Med hänsyn till att de varuslag, som komma i fråga för export, numera så gott som undantagslöst befordras i större vagnslaster, anser kommittén, att exporttariffer endast böra fastställas för vagnslaster om 10 och 15 ton.

Beträffande stycke-gods torde behov av särskilda tariffer för exportgods icke föreligga på grund av de vittgående transportkostnadssänkningar, som med kommunikationsteknikens snabba omvandling för dylikt gods redan ägt rum på den allmänna transportmarknaden eller föreslagits för de ordinarie tarifferna. Kommittén anser sig därför icke behöva eller kunna föreslå särskilda exporttariffer för stycke-gods.

För de nuvarande exporttarifferna bestämdes ursprungligen, att de skulle tillämpas vid fraktbetalning för minst 200 km. Sedermera har, såsom ovan nämnts, sådana förskjutningar ägt rum i de praktiserade transportavgifterna, att nämnda avståndsbegränsning numera praktiskt taget icke gäller. Kommittén anser, att avståndsbegränsning bör bibehållas, bl. a. av det skäl, att de efter nuvarande exporttariffers fastställande avsevärt sänkta ordinarie tariff-lägena å kortare avstånd icke påkalla något behov av särskilda exporttariffer å dessa avstånd.

Med hänsyn till lastbiltrafikens utveckling och dess ur driftekonomisk synpunkt påtagliga företräden inom viss kortare avståndsråyom har kommittén vid uppgörandet av förslaget till de ordinarie tarifferna föreslagit endast modererade sänkningar på kortare avstånd. I analogi härmed synes någon nedsättning medelst exporttariffer icke heller synas böra ifrågakomma inom den råyom, varom här är fråga. I anslutning till förutnämnda synpunkter har kommittén efter omprövning funnit lämpligt föreslå, att exporttarifferna skola tillämpas vid fraktbetalning för minst 250 km. Vid sådant förhållande kommer nedsättningen genom exporttarifferna att »verka tillbaka» ned till avstånd på 200 å 230 km, i vissa tariffer t. o. m. under 200 km.

Varuslag.

Kommittén har tagit föreliggande framställningar om exporttariffer under omprövning men endast i ett fåtal fall funnit sig kunna biträda förslagen vad beträffar nya varuslag utöver dem, för vilka exporttariffer redan nu gälla. Beträffande dessa senare — järnvaror, maskiner, papp och papper — föreslår kommittén vissa inskränkningar i så måtto, att ett antal högvärdiga varuslag

inom järnmanufakturgruppen icke skola komma i åtnjutande av exporttariffer, varjämte dylik nu förefintlig tariff för vagnslaster om 5 ton anses böra bortfalla. Å andra sidan föreslår kommittén utsträckning av exporttariffernas tillämpning till vissa järnvaror, som för närvarande icke åtnjuta dylika.

I järnvägsstyrelsens förslag av år 1931 hade, som ovan framhållits, exporttariffer ifrågasatts för kött och köttvaror samt för hö. Vad de förstnämnda varorna beträffar innebär kommitténs förslag till ordinarie tariffer en betydande sänkning av fraktavgifterna, varför exporttariffer på den grund icke torde vara erforderliga. För hö har kommittén föreslagit en ordinarie tariffsättning, som ligger en tariffklass under den, som närmast motsvarar nuvarande tariff, vilket ävenledes torde verka till underlättande av export.

Kommittén har även diskuterat frågan om exporttariff för halm. Då emellertid exportsändningarna av detta varuslag icke äro av så allmän natur, att de kunna motivera generella exporttariffer, har kommittén avstått från att föreslå exporttariff för halm, men finner det dock angeläget att järnvägsförvaltningarna stödja exporten av halm genom att bevilja speciella nedsättningar i sådana stationsförbindelser, där exportsändningar pläga kunna komma ifråga.

De nya varuslag, för vilka kommittén föreslår införande av exporttariffer, äro: byggnadssnickerier, monteringsfärdiga trähus, kryssfanér, fiberplattor och torr trämassa.

Ekonomisk innebörd.

Kommittén har låtit verkställa en överslagsberäkning av den ekonomiska inverkan nu föreslagna exporttariffer kunna väntas få på statens järnvägars inkomstgivning. Beräkningarna äro baserade på 1936 års godstrafik och ha givit som resultat följande kalkylatoriska inkomstminskning:

	Kronor
Papp, papper	40 000
Trämassa	10 000
Järnvaror och maskiner	80 000
Övriga varor	10 000
Summa	140 000

Förenämnda belopp anser kommittén vara av relativt underordnad betydelse för statens järnvägars driftsresultat, varför kommittén anser sina i samband med det ordinarie taxeförslagets framläggande gjorda uttalanden angående affärskapitalets framtida förräntning icke behöva ändras.

Övriga frågor.

Nu gällande exporttariffer tillämpas endast vid transport till svensk hamn för export sjöledes, och således icke vid järnvägsbefordran över landgränserna till Norge och Finland. Kommittén föreslår icke någon ändring härutinnan.

Exporttariffernas giltighet i samtrafik med enskilda järnvägar är för närvarande grundad på frivilligt medgivande från vederbörande enskilda järnväg. Järnvägsstyrelsen har emellertid i sitt ovannämnda utlåtande av den 11 april 1931 föreslagit, att införandet av exporttariffer obligatoriskt utsträcker till såväl samtrafik med enskilda järnvägar som till dessa senares egen trafik. Kommittén har i avseende på samtrafiken funnit av järnvägsstyrelsen anförda skäl härför bärande och föreslår av enhetlighetsgrunder därför, att exporttariffer må av Kungl. Maj:t fastställas att gälla även i samtrafik med enskilda järnvägar, varvid förutsättes att övergångsavgifter, banavgifter m. m. beräknas på samma sätt som vid tillämpning av ordinarie tariffer. Vad beträffar exporttariffernas giltighet i enskilda järnvägars egen trafik anser kommittén ävenledes behovet av en likformighet inom järnvägsväsendet utsträckt till ifrågasvarande område vara av sådan betydelse, att kommittén vill förordna, att bestämmelserna rörande exporttariffer skola tillämpas åtminstone vid för den kommersiella samfärdseln mera betydelsefulla enskilda järnvägar även i nyssnämnda trafik. Detta synes kommittén böra ske så snart vederbörande enskild järnvägs ordinarie godstaxor blivit — såsom torde vara avsett — ändrade i principiell överensstämmelse med den föreslagna statsbanetaxan med dess nya godsindelning och nya tariffbenämningar.

Förslag.

Under hänvisning till vad i det föregående anförts får kommittén — med bortseende för tillfället från vad ovan uttalats beträffande exporttariffer i de enskilda järnvägarnas egen trafik — föreslå, att Kungl. Maj:t vill förordna som följer:

»Vid transport till svensk hamn för export sjöledes av nedan angivna varuslag skall frakten i statens järnvägars egen trafik ävensom i sådan godssamtrafik, som är grundad på av Kungl. Maj:t fastställda föreskrifter angående godssamtrafik, beräknas enligt här nedan angivna tariffer *vid fraktbetalning för minst 250 km*:

Minsta frakt-	
dragande vikt	
per använd vagn	
10	15
ton	ton
tariff	

Ur grupp IX. Trävaror och arbeten därav

Ur avd. D. Snickerivaror och andra träfabrikat

Maskinarbetade, även svarvade snickeriarbeten till byggnader och dylikt, ej särskilt nämnda:

av furu eller gran, ej fernissade, målade, polerade eller belagda med massa (förgyllda m. m.) — med ordinarie tariffklass C

Maskinarbetade, även svarvade snickeriarbeten till byggnader och dylikt, ej särskilt nämnda:		
av furu eller gran, ej fernissade, målade, polerade eller belagda med massa (förgyllda m. m.) — med ordinarie tariffklass C	D 10	D 15
Monteringsfärdiga trähus (med tillbehör)	D 10	D 15
Kryssfanér och annat fanér, av furu, gran, asp eller björk	C 10	C 15

Minsta frakt-
dragande vikt
per använd vagn
10 15
ton ton
tariff

**Ur grupp X. Pappersmassa, papp och papper samt
fabrikat därav**

Trämassa, torr (med under 40 % vattenhalt).....	D 10	D 15
Papp, även konstläderpapp — med ordinarie tariffklass B	C 10	C 15
Papper, alla slag — med ordinarie tariffklass B eller A	C 10	C 15
Träfiberplattor, utom av vulkanfiber, ej målade eller lackerade ..	C 10	C 15

Ur grupp XIII. Järn och stål, järn- och stålvaror

Ur avd. B. *Smidbart järn och stål, oarbetat
eller till en del bearbetat*

Grovt försmidda eller förvalsade ämnen (billets, platiner), avsedda för vidare bearbetning.....	E 10	E 15
Varmvalsat eller smitt järn och stål, ej galvaniserat — utom specialstål hänförligt till ordinarie tariffklass A eller B — i form av stänger (stångjärn), balk-, hörn- och annat fasonjärn, band- och sömjärn, valstråd	E 10	E 15
Verktogsstål	C 10	C 15
Kallvalsat eller kalldraget järn och stål, ej särskilt-nämnt (ej plåt, tråd och rör).....	C 10	C 15
D:o, med lägre kolhalt än 0.40 procent.....	D 10	D 15
Varmvalsad plåt, ej överdragen med annan metall, ej särskilt nämnd, även bockad högst till halv cylinderform	E 10	E 15
Galvaniserad, även korrugerad plåt	C 10	C 15
Kallvalsad plåt		
Smidda, hejade eller pressade ämnen till delar av maskiner, fordon och redskap, ej bearbetade, pressade eller med flänsar försedda ämnen till plåtarbeten, ej svetsade eller försedda med nithål, spadämnen, maskinsmida ämnen (maskinsmidan), ej färdigarbetade, rörämnen, ihåliga (korta ämnen med tjocka väggar): av varmvalsat eller smitt järn och stål — utom av specialstål, hänförligt till tariffklass A eller B — ej sammansatta, ej överdragna med annan metall.....	D 10	D 15

Ur avd. F. *Tråd, utom valstråd, och arbeten därav*

Järn- och ståltråd, kallvalsad eller dragen, även överdragen med annan metall:

a) rund, över 1.5 mm — utom rostfri ståltråd — samt stängseltråd, taggig eller i bandform	D 10	D 15
b) annan järn- och ståltråd, även överspunnen eller överklädd	B 10	B 15

Minsta frakt-
dragande vikt
per använd vagn
10 15
ton ton
tariff

Ur avd. G. Rör och rördelar

Rör och rördelar av järn och stål, icke in- eller utvändigt emaljerade eller överdragna med annan metall än zink:

a) svetsade, varmvalsade eller varmdragna, ej särskilt nämnda, jämväl om rören äro avsedda att undergå ytterligare dragning	D 10	D 15
b) kalldragna	B 10	B 15

Ur avd. H. Gjutgods

Tackjärns- och stånggjutgods — utom aducerat, rostfritt, syrafast och s. k. eldhärdigt gjutgods:

ej bearbetat	D 10	D 15
--------------------	------	------

Ur avd. J. Spik, söm, skruvar m. m.

Skruvar, naglar och nitar	B 10	B 15
Bultar och muttrar (ej järnvägsmateriel); mutter- och nitbrickor		

Ur avd. K. Diverse grövre järnvaror av smidbart,
icke rostfritt järn och stål

Hammare, knoster, släggor, korpar, packhackor	C 10	C 15
---	------	------

Ur avd. L. Diverse finare järnvaror

Yxor, sågblad och sågklingor, maskinknivar, skruvnycklar	B 10	B 15
--	------	------

Ur grupp XV. Maskiner, apparater, maskinella
redskap, instrument

Maskiner och apparater för alstring av kraft, ånga, gas eller elektrisk energi	B 10	B 15
Lyft-, hiss-, uppfordrings-, lastnings-, lossnings- och transportanordningar (ej järnvägs-) samt nedslagningsmaskiner		
Maskiner och redskap för jordbruk, mejerier och hushåll, ej särskilt nämnda		
Vägmaskiner och redskap		
Maskiner och apparater för industrier och hantverk		
Pumpar, fläktar, sprutor och andra brandredskap, kylmaskiner, vågar, finare maskiner och apparater		

Täckningsavgift beräknas vid tillämpning av tarifferna B 10 och B 15 enligt för varuslag, hänförliga till tariffklasserna A och B, gällande bestämmelser, och vid tillämpning av övriga ovannämnda tariffen enligt bestämmelserna för varuslag, hänförliga till tariffklasserna C, D, E och F.»

Särskilt uttalande av herr Svennberg.

Ändamålet med exporttariffer är otvivelaktigt att medverka till ökning av exporten eller i varje fall motverka en minskning av densamma. Har emellertid en exporttariff icke sådan effekt, innebär genom densamma medgiven rabatter, att trafikföretaget avstår en del av sin eljest möjliga inkomst till exportören och en exporttariff synes i sådant fall icke hava något national-ekonomiskt berättigande.

De exporttariffer, som föreslås av taxekommittén, ligga i allmänhet en tariffklass under för resp. varuslag föreslagen ordinarie tariffklass. För de avstånd, där transport enligt exporttariff företrädesvis kommer till stånd, ligger denna skillnad för högvärdiga varor vid 3 à 5 kronor per ton. De högvärdiga varuslag i tariffklass A, för vilka exporttariffer föreslås, ha varuvärden på minst 500 à 1 000 kronor per ton, varför de genom exporttarifferna erbjudna rabatterna för dessa varuslag röra sig om 1 procent av *varuvärdet*, i vissa fall långt därunder. Med hänsyn särskilt till att nämnda rabatt däremot uppgår till 15 à 20 procent av den ordinarie *frakten* och att den uppoffring för trafikföretaget, som densamma innebär, uppenbarligen icke på något sätt kan kompenseras genom den trafikökning en sådan relativt obetydlig prissänkning överhuvudtaget må kunna föranleda, har jag icke kunnat biträda kommitténs förslag, i vad avser exporttariffer för sådana högvärdiga godsslag, vilka av densamma hänförs till tariffklass A vid transport inom landet.

Ehuru jag således icke kan finna, att grundad anledning föreligger för tillämpning av de av kommittén förordade exporttarifferna för vissa varuslag, måste jag ifrågasätta, om systemet med exporttariffer, vilket härleder sig från äldre tider med andra förhållanden än nu, överhuvudtaget är tillfredsställande, vare sig ur exportörernas-trafikanternas eller ur trafikföretagens synpunkt.

Då ordnandet av eventuellt erforderligt stöd åt exportnäringen uppenbarligen är av allmänt intresse, borde de ekonomiska uppoffringar, som därför äro nödvändiga, i första hand påvila det allmänna och icke trafikföretagen.

Då det gäller statens järnvägar, innebära visserligen de uppoffringar, som exporttarifferna kunna innebära, i sista hand en ökning av den allmänna skattebördan. En tillämpning av exporttariffer i statens järnvägars egen trafik ävensom i deras samtrafik med enskilda järnvägar framtvingar emellertid genom konkurrens motsvarande lägre frakter vid enskilda trafikföretag, varigenom dessa bli nödsakade bära en ekonomisk uppoffring i ett rent allmänintresse, vilket särskilt med hänsyn till det numera rådande synnerligen otillfredsställande fraktläget icke kan vara rimligt.

I många fall medför tillämpningen vid järnvägarna av exporttariffer t. o. m. att annan trafikverksamhet frändrages transporter, som den, ifall ordinarie tariffer tillämpats vid järnvägen, skulle kunna påräkna att få ombesörja. Härigenom föranledas således trafikanterna att frångå det eljest för dem naturliga

transportmedlet, vilken rubbning av de naturliga transportvägarna är så mycket förkastligare, som numera såväl inrikes sjöfart som bilar i betydande omfattning ombesörja transporter av exportgods till exporthamn.

Under hänvisning till vad ovan anförts, hävdar jag, att 1938 års järnvägs-taxekommitté borde till ingående prövning ha upptagit frågan om icke export-tarifferna i syfte att erhålla ett tidsenligt system skulle ersättas med särskilda exportfraktbidrag att bestridas av medel, som kunde ställas till förfogande genom anslag från det allmännas sida, och vilka fraktbidrag skulle komma exportörerna till del i form av med hänsyn till transportavståndet tariffmässigt avvägda belopp, men i stort sett oavsett vilket trafikmedel, som valdes för transportens fullföljande.

Fraktjämförelser

mellan

av kommittén *föreslagna* exporttariffer resp. ordinarie tariffer

å ena sidan och

nuvarande exporttariffer resp. ordinarie tariffer

å andra sidan.

(Fraktsatser enligt ordinarie tariffer äro satta med kursiv stil.)

Varmvalsat eller smitt järn och stål vid export,

hänförligt till föreslagen ordinarie tariffklass D.

Kilometer	Nuvarande tariffer för		Föreslagna tariffer för		Föreslagna tariffer för	
	10 ton	»full vagn»	10 ton	15 ton	10 ton	15 ton
					över- resp. understiga nuvarande tariffer med	
Ö r e p e r 1 0 0 k g						
50	44	34	36	32	— 8	— 2
100	69	51	57	50	— 12	— 1
200	101	77	90	81	— 11	+ 4
250	112	89	94	82	— 18	— 7
300	117	100	106	92	— 11	— 8
400	128	120	128	109	—	— 11
500	139	138	146	125	+ 7	— 13
600	150	150	164	141	+ 14	— 9
700	162	162	182	157	+ 20	— 5
1 000	224	224	236	205	+ 12	— 19
1 500	328	318	326	285	— 2	— 33

Svetsade, varmvalsade eller varmdragna rör vid export,
hänförliga till föreslagen ordinarie tariffklass C.

Kilometer	Nuvarande tariffer för		Föreslagna tariffer för		Föreslagna tariffer för	
					10 ton	15 ton
	10 ton	»full vagn»	10 ton	15 ton	över- resp. understiga nuvarande tariffer med	
	Ö r e p e r 1 0 0 k g					
50	44	38	39	34	— 5	— 4
100	69	58	63	54	— 6	— 4
200	101	85	104	92	+ 3	+ 7
250	116	98	104	92	— 12	— 6
300	130	110	118	103	-- 12	— 7
400	156	132	142	125	— 14	— 7
500	174	150	161	141	— 13	— 9
600	192	168	180	157	— 12	— 11
700	210	186	198	173	— 12	— 13
1 000	264	240	252	221	— 12	— 19
1 500	354	330	342	301	— 12	— 29

Maskiner vid export

(med tariff 7 A som nuvarande ordinarie 10-tons tariff).

Kilometer	Nuvarande tariffer för	Föreslagna tariffer för		Föreslagna tariffer för	
				10 ton	15 ton
	10 ton	10 ton	15 ton	över- resp. understiga nuvarande tariffer med	
Ö r e p e r 1 0 0 k g					
50	49	43	40	— 6	— 9
100	82	68	64	— 14	— 18
200	148	119	112	— 29	— 36
250	181	134	123	— 47	— 58
300	200	154	142	— 46	— 58
400	219	194	180	— 25	— 39
500	238	229	212	— 9	— 26
600	257	264	244	+ 7	— 13
700	276	282	260	+ 6	— 16
1 000	361	336	308	— 25	— 53
1 500	464	426	388	— 38	— 76

Papp och papper vid export,

hänförligt till föreslagen ordinarie tariffklass B.

Kilometer	Nuvarande tariffer för		Föreslagna tariffer för		Föreslagna tariffer för	
	10 ton	15 ton	10 ton	15 ton	10 ton	15 ton
	(inkl. tillägg för presenning)		(inkl. tillägg för presenning)		över- resp. understiga nuvarande tariffer med	
	Ö r e p e r 1 0 0 k g					
50	49	49	43	38	— 6	— 11
100	80	80	68	60	— 12	— 20
200	123	123	113	104	— 10	— 19
250	140	137	128	116	— 12	— 21
300	149	137	147	131	— 2	— 6
400	162	162	179	159	+ 17	— 3
500	175	175	201	177	+ 26	+ 2
600	196	196	223	196	+ 27	—
700	210	210	242	213	+ 32	+ 3
1 000	270	270	298	264	+ 28	— 6
1 500	385	372	393	348	+ 8	— 24

Torr trämassa vid export.

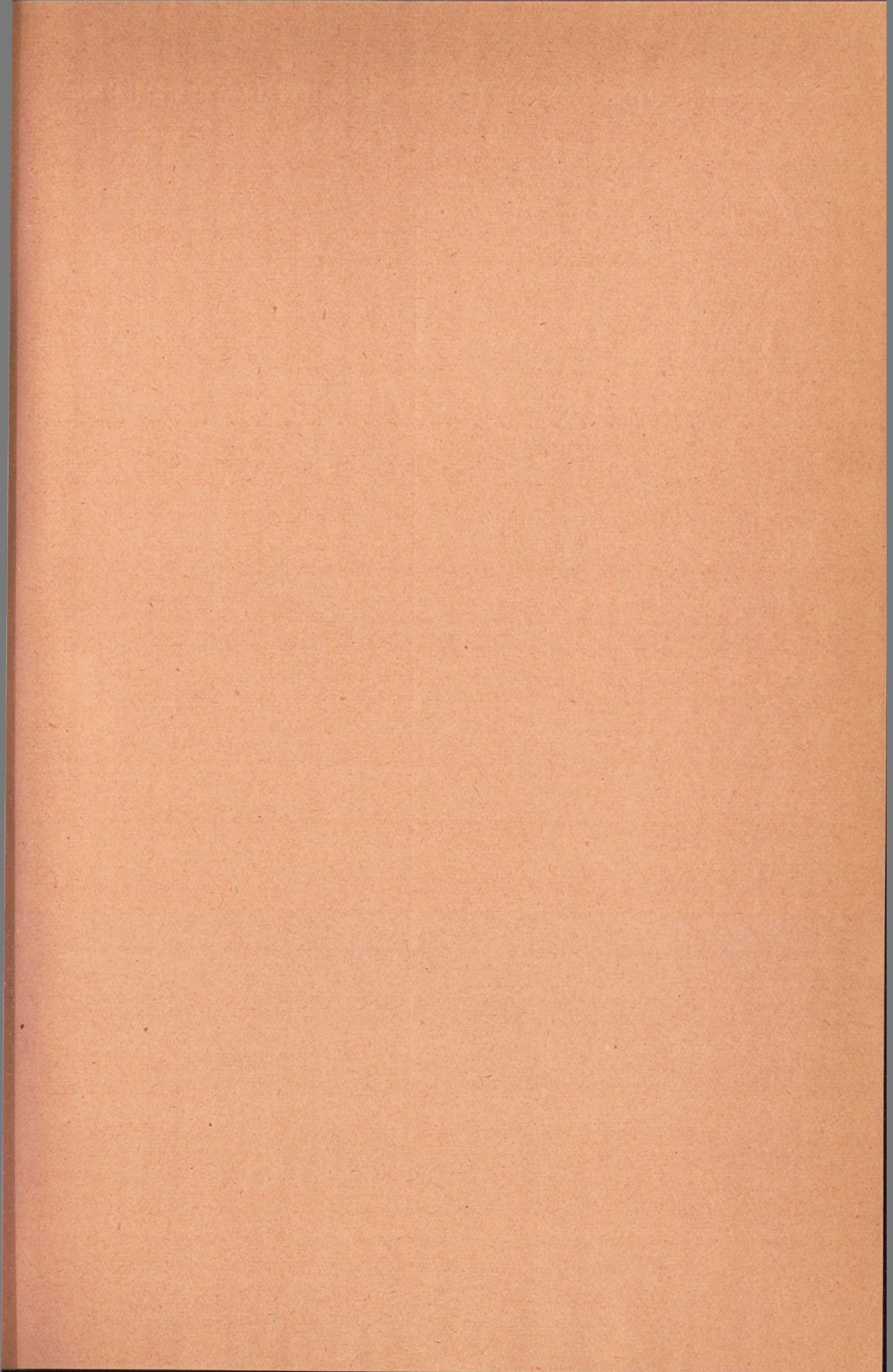
Kilometer	Nuvarande tariffer för		Föreslagna tariffer för		Föreslagna tariffer för	
					10 ton	15 ton
	10 ton	15 ton	10 ton	15 ton	över- resp. understiga nuvarande tariffer med	
	Ö r e p e r 1 0 0 k g					
50	44	44	39	34	— 5	— 10
100	69	69	63	54	— 6	— 15
200	101	101	104	92	+ 3	— 9
250	116	110	104	92	— 12	— 18
300	130	110	118	103	— 12	— 7
400	156	132	142	125	— 14	— 7
500	174	150	161	141	— 13	— 9
600	192	168	180	157	— 12	— 11
700	210	186	198	173	— 12	— 13
1 000	264	240	252	221	— 12	— 19
1 500	354	330	342	301	— 12	— 29

Rättelser av tryckfel i 1938 års järnvägstaxekommittés betänkande med förslag till taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar (Stat. off. utr. 1939: 3):

Sid. 56. I tabellen under »Paketgods», kol. »Befordrad godsmängd» år 1937 står 63 551, skall vara 36 551.

Sid. 112. I grupp XV. Maskiner, apparater o. s. v., åttonde raden, står »Luft-», skall vara »Lyft-».

TAXA FÖR BEFÖRDRING AV GODS M. M. Å STATENS JÄRNVÄGAR					
Godsart		Befördringstid i timmar		Taxa i kronor	
				1937	
				1938	
				1939	
				1940	
				1941	
				1942	
				1943	
				1944	
				1945	
				1946	
				1947	
				1948	
				1949	
				1950	
				1951	
				1952	
				1953	
				1954	
				1955	
				1956	
				1957	
				1958	
				1959	
				1960	
				1961	
				1962	
				1963	
				1964	
				1965	
				1966	
				1967	
				1968	
				1969	
				1970	
				1971	
				1972	
				1973	
				1974	
				1975	
				1976	
				1977	
				1978	
				1979	
				1980	
				1981	
				1982	
				1983	
				1984	
				1985	
				1986	
				1987	
				1988	
				1989	
				1990	
				1991	
				1992	
				1993	
				1994	
				1995	
				1996	
				1997	
				1998	
				1999	
				2000	
				2001	
				2002	
				2003	
				2004	
				2005	
				2006	
				2007	
				2008	
				2009	
				2010	
				2011	
				2012	
				2013	
				2014	
				2015	
				2016	
				2017	
				2018	
				2019	
				2020	
				2021	
				2022	
				2023	
				2024	
				2025	
				2026	
				2027	
				2028	
				2029	
				2030	
				2031	
				2032	
				2033	
				2034	
				2035	
				2036	
				2037	
				2038	
				2039	
				2040	
				2041	
				2042	
				2043	
				2044	
				2045	
				2046	
				2047	
				2048	
				2049	
				2050	
				2051	
				2052	
				2053	
				2054	
				2055	
				2056	
				2057	
				2058	
				2059	
				2060	
				2061	
				2062	
				2063	
				2064	
				2065	
				2066	
				2067	
				2068	
				2069	
				2070	
				2071	
				2072	
				2073	
				2074	
				2075	
				2076	
				2077	
				2078	
				2079	
				2080	
				2081	
				2082	
				2083	
				2084	
				2085	
				2086	
				2087	
				2088	
				2089	
				2090	



Statens offentliga utredningar 1939

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande ang. justitiekanslerns, justitieombudsmannens och militieombudsmannens allmänna ämbetsställning m. m. [7]

Industri.

Kommunalförvaltning.

Handel och sjöfart.

Statens och kommunernas finansväsen.

Betänkande ang. revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens affärsdrivande verk. [5]

Kommunikationsväsen.

Betänkande ang. grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll ävensom ang. statsbidrag till enskilda vägar. [1]
Betänkande med förslag till taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar. [3]
Betänkande med förslag till exporttariffer. [8]

Politi.

Bank-, kredit- och penningväsen.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Försäkringsväsen.

Hälso- och sjukvård.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt. Svensk namnbok till vägledning vid val av nya släktnamn. [4]

Allmänt näringsväsen.

Försvarsväsen.

Utredning och förslag rörande plats i Stockholms skärgård för förläggning av Stockholms örlogsbas. [2]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.
Underlättandet av kvinnornas arbete i de mindre lanthemmen. [6]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.