



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

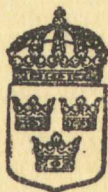


STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1956:54

SOU  
1956:54 A

Kommunikationsdepartementet

KUNGL. BIBL.  
29 DEC 1956  
STOCKHOLM



---

# STATENS JÄRNVÄGARS TAXOR

BETÄNKANDE AV  
1948 ÅRS JÄRNVÄGSTAXEKOMMITTÉ

---

*Stockholm 1956*

# Statens offentliga utredningar 1956

## Kronologisk förteckning

1. Äldringvård. Idun. 344 s. **S.**
2. Fisklandeln i Sverige. Idun. 194 s. **Jo.**
3. Restaurering av Uppsala domkyrka. Victor Pettersson. 170 s. **E.**
4. Statens stöd åt växtförädlingen m.m. Egnellska. 295 s. **Jo.**
5. Stantardtariffer för detaljdistribution av elektrisk kraft. Hægström. 96 s. **K.**
6. Statsägda aktiebolag i Sverige. Av R. Tersman. Idun. 110 s. **Fi.**
7. Städernas donationsjord. Kihlström. 86 s. **I.**
8. Föreklad statsbidragsgivning. Idun. 109 s. **Fi.**
9. Frågan om fortsatt samarbete mellan staten och TGO i LKAB. Marcus. 48 s. **Fi.**
10. Investeringsverksamhet och sparande. Balansproblemet på lång och kort sikt. Av L. Lindberg. Hægström. 267 s. **Fi.**
11. Atonenergien. Beckman. 117 s. **H.**
12. Bihög till kyrkohandboken. Idun. 100 s. **E.**
13. Kongsbildning i Sverige. Kihlström. 443 s., 24 s. pl. **E.**
14. Tullåxa. 1. Allmänna synpunkter. Hægström. 210 s. **Fi.**
15. Tullåxa. 2. Detaljmotivering. Hægström. 849 s. **Fi.**
16. Tullåxa. 3. Taxan. Hægström. 179 s. **Fi.**
17. Fiskområde. Idun. 106 s. **Jo.**
18. Seminarieorganisationen. 1. Idun. 237 s. **E.**
19. Kommunalförbund och indelningsändringar. Idun. 228 s. **I.**
20. Utredningen om kortare arbetstid. Kihlström. 277 s. **S.**
21. Utredningen om kortare arbetstid. Bilagor. Kihlström. 236 s. **S.**
22. Alternativt aftonsångsritual. Idun. 85 s. **E.**
23. Vissa ändringar i nöjesbeskattningen m. m. Beckman. 239 s. **Fi.**
24. Statsägda företag i utlandet. Idun. 351 s. **Fi.**
25. Upphovsmannarätt till litterära och konstnärliga verk. Idun. 633 s. **Ju.**
26. Byggnadsminnen. Victor Pettersson. 156 s. **Ju.**
27. Beträkande med förslag till sjukhuslag m. m. Kihlström. 227 s. **I.**
28. Rådhusrätts sammansättning i brottmål. Norstedt. 54 s. **Ju.**
29. Lag om rätt att utöva läkekonsten. Beckman. 192 s. **I.**
30. Prästvals lag. Kihlström. 204 s. **E.**
31. Remissyttranden. Kihlström. 400 s. **S.**
32. Hemmen och samhällsplaneringen. Beckman. 210 s. **S.**
33. Skogsindustrins utbyggnad. Idun. 235 s. **H.**
34. Kliniska utbildningsplatser för blivande läkare. Idun. 173 s. **E.**
35. Upplysningsverksamhet vid folkomröstningar. Kihlström. 141 s., 6 s. pl. **Ju.**
36. Skogsbrukets arbetsmarknad. Idun. 292 s. **S.**
37. Alkoholblodprovet. Idun. 110 s. **I.**
38. Strålskydd. Kihlström. 348 s., 1 s. pl. **I.**
39. Offentliga byggnader. Översikt och byggnadsbehov. Idun. 267 s. **K.**
40. Riktlinjer för bostadspolitik. Idun. 175 s. **S.**
41. Nya kommunala Ortsavdrag. Idun. 247 s. **Fi.**
42. Staten och de politiska ungdomsorganisationerna. Kihlström. 102 s. **E.**
43. Zigenarfrågan. Framtiden, Malmö. 153 s., 8 s. pl. **S.**
44. Översyn av Förenta Nationernas stadga. Norstedt. 83 s. **U.**
45. Nordiska parlamentariska kommitténs slutbetänkande. Kihlström. 58 s. **U.**
46. Bränsleförsörjningen i atomåldern. 1. Förutläggningar, slutledningar, rekommendationer och förslag. Idun. 94 s. **H.**
47. Stöd åt ofullständiga familjer. Idun. 91 s. **S.**
48. Statsbudgetens verkningar på konjunkturutvecklingen. Av A. Lindbäck. Idun. 114 s. **Fi.**
49. Tillsynen å djurskyddslagets efterlevnad. Kihlström. 36 s. **Ju.**
50. 1951 års oljeutredning. Brandfarliga varor. Del 1. Norstedt. 188 s. **H.**
51. 1951 års oljeutredning. Brandfarliga varor. Del 2. Bilagor. Norstedt. 116 s. **H.**
52. Domartjänster i häradsrätt och hovrätt. Idun. 118 s. **Ju.**
53. Balanserad expansion. Marcus. 240 s. **Fi.**
54. Statens Järnvägars taxor. Beckman. 556 s. **K.**

**Ann.** 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.



STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1956:54

*Kommunikationsdepartementet*



STATENS JÄRNVÄGARS  
TAXOR

*Betänkande av  
1948 års järnvägstaxekommitté*

K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI  
STOCKHOLM 1956



BRITISH MUSEUM

1851

BRITISH MUSEUM  
LONDON

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid
<i>Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl Kommunikationsdepartementet</i> .....	9
 <i>Första delen. Allmänna utgångspunkter och motiv</i>	
Kap I. Utredningsuppdraget .....	11
Kap II. Den nuvarande järnvägstaxan .....	16
A. Olika slag av järnvägstaxor .....	17
B. Järnvägstaxans principiella utformning .....	18
C. Godstaxan .....	20
D. Persontaxan .....	26
E. Översikt över taxeutvecklingen sedan 1930-talet ...	29
Kap III. Trafikutveckling och trafikstruktur .....	35
Kap IV. Återverkningar på taxepolitiken av konkurrensen med andra trafikmedel .....	44
Kap V. Avkastningskravet för statens järnvägar.....	48
A. Tiden fram till 1948 .....	48
B. Avkastningskravet för SJ enligt statsrådsdirektiven till 1938 års och 1948 års järnvägstaxekommittéer	52
C. Avskrivningsfrågan .....	54
D. Taxekommittén om avkastningskravet .....	56
<i>Appendix.</i> Avskrivningsfrågan vid statens järnvägar. Järnvägstaxekommitténs skrivelse av den 17 augusti 1949 till chefen för kommunikationsdepartementet .....	59
Kap VI. Några grundläggande taxepolitiska problem .....	86
A. Allmänna synpunkter .....	86
Taxekommittén sid 88	
B. Värdetarifieringen .....	90
Taxekommittén sid 94	

	Sid
C. Den med avståndet fallande tariffen .....	95
Taxekommittén sid 96	
D. Taxekommittén om specialtariffer och individuella taxenedsättningar .....	96
1. Specialtariffer sid 98	
2. Individuella taxenedsättningar sid 100	
E. Taxekommittén om vissa bestämmelser i järnvägs- trafikstadgan .....	101
1. Likabehandling i fråga om taxenedsättning sid 102	
2. Offentliggörande av taxenedsättning sid 102	
3. Likabehandling i fråga om vagnutdelning m m sid 103	
F. Taxekommittén om järnvägsstyrelsens befogenheter i fråga om taxorna .....	104
<i>Appendix.</i> PM angående separatredovisning för person- och godstrafik	106
 Kap VII. De norrländska taxefrågorna .....	 115
Taxekommittén sid 120	
 Kap VIII. Samtrafik järnväg—bil .....	 124
A. Olika sätt att underlätta kombinerad järnvägs- och landsvägstrafik .....	124
B. Expeditionell samtrafik .....	125
C. Taxemässig samtrafik .....	127
D. Några tidigare kommittéförslag rörande samtrafik järnväg—bil .....	128
E. Taxekommittén om samtrafik järnväg—bil .....	130
 Kap IX. Investeringarnas och de trafiksvaga bandelarnas betydelse för SJ ekonomi och den framtida taxenivån ...	133
A. Trafikutvecklingen under senare år .....	133
B. Framtidsutsikterna .....	134
C. Investeringarnas betydelse för SJ ekonomi .....	135
D. Taxekommittén om SJ investeringar .....	136
E. De trafiksvaga bandelarna .....	137
F. Taxekommittén om förlusterna på de trafiksvaga bandelarna .....	139
<i>Appendix.</i> PM angående separatredovisning av det ekonomiska resultatet för vissa trafiksvaga bandelar år 1952 .....	141
 Kap X. De nya järnvägstaxorna: ekonomiska förutsättningar och tidpunkt för införande .....	 157



*Andra delen. SJ godstaxa*

Kap XI.	Tariffer för vagnslastgods . . . . .	161
	A. Allmänt om godstaxans tariffer för vagnslastgods..	161
	1. Nuvarande tariffsystem sid 161	
	2. Taxekommitténs synpunkter på vagnslasttariffer sid 164	
	3. Taxekommitténs kontakter med näringslivet sid 167	
	B. Taxekommitténs förslag till tariffer för fraktgods i vagnslaster . . . . .	171
	C. Taxekommitténs synpunkter på avgiftssättningen för 20 tons last och vagngrupp . . . . .	180
	D. Taxekommitténs förslag beträffande godsindelning och varuslagens uppdelning på tariffklasser . . . . .	182
	1. Uppställning sid 182	
	2. Tarifiering sid 184	
	3. Viktigare ändringar i godsindelningen sid 184	
	E. Taxekommitténs förslag till tariffer för ilgods i vagnslaster . . . . .	186
	F. Taxekommitténs förslag beträffande tilläggsavgifter för transport i sluten vagn och för presenningar . . . . .	187
Kap. XII.	Tariffer för styckegods . . . . .	207
	A. Allmänt om godstaxans styckegodstariffer . . . . .	207
	1. Styckegodstariffernas utveckling och konstruktion sid 207	
	2. Styckegodstrafikens struktur och kostnadsförhållanden sid 211	
	3. Förhållandet mellan tarifferna för fraktstyckegods och tarifferna för ilstyckegods sid 217	
	4. Taxekommittén sid 218	
	B. Taxekommitténs förslag till fraktstyckegodstariff . . . . .	221
	C. Taxekommitténs förslag till ilstyckegodstariff . . . . .	229
	D. Paketgodstariffen . . . . .	233
	E. Expressgodstariffen . . . . .	235
	F. Fraktbetalningssystem för styckegods . . . . .	236
	G. Styckegodssändningar på korta sträckor (»lokalgods») utan fraktsedel . . . . .	238
Kap XIII.	Andra avgiftsbestämmelser i godstaxan . . . . .	240
	A. Transporter av levande djur . . . . .	240
	B. Samlastning av gods . . . . .	241
	C. Transport i varm- eller kylvagn . . . . .	241

	Sid
D. Transporter enligt särskilda transportplaner . . . . .	243
E. Återgående emballage . . . . .	245
F. Godsbehållare, pallboxar, lastpallar m m . . . . .	248
G. Privata godsvagnar . . . . .	248
H. Järnvägsfordon, maskiner och liknande, som transporterats på egna hjul . . . . .	250
I. Minsta fraktavgifter för vagnslastgods . . . . .	250
K. Spåravgifter . . . . .	250
 Kap XIV. Taxa för transporter i godssamtrafik mellan olika järnvägar inom Sverige . . . . .	251

*Tredje delen. SJ persontaxa*

Kap XV. Grundtaxa . . . . .	253
A. Allmänna synpunkter . . . . .	253
1. Den taxepolitiska målsättningen sid 253	
2. Olika huvudtyper av tariffer för personbefordring sid 253	
3. Nuvarande taxesystem i persontrafik sid 254	
B. Grundtaxans olika tariffer . . . . .	255
1. Tariffer för tur- och returbiljetter och enkla biljetter sid 255;	
a. Tariffernas utformning sid 255; b. Förhållandet mellan 1 klass och 2 klass färdbiljettavgifter sid 265; c. Giltighetstiden för tur- och returbiljetter och enkla biljetter sid 265; d. Vägföreskrifter för biljett sid 266; e. Alternativa giltighetsvägar för biljetter sid 267	
2. Tariffer för månadsbiljetter sid 269	
3. Tilläggsavgifter för färd med snälltåg och expresståg sid 272	
4. Avgifter för barn sid 273	
5. Avgift för sovplats sid 274	
6. Avgift för sittplats sid 275	
7. Uppehåll i resa sid 275	
8. Avgifter för resgods, cyklar m m sid 276	
a. Vanligt resgods sid 276 b. Cyklar, mopeder och sparkstöttingar sid 278; c. Motorcyklar sid 278	
 Kap XVI. Nedsättningar i persontrafik . . . . .	279
A. Allmänna synpunkter . . . . .	279
1. Nedsättningspolitikens bakgrund sid 279	
2. Olika slag av nedsättningar sid 280	
3. Statistiska uppgifter rörande nedsättningarna sid 281	
4. Framställningar om nya eller ändrade nedsättningar sid 282	



B. Redogörelse för nu befintliga nedsättningar samt taxekommitténs förslag . . . . .	283
1. Nedsättningar, som lämnas allmänt och utan formalitet sid 283;	
a. Nedsättningar i bestämda stationsförbindelser sid 283; b. Rabattkort och abonnemangskort sid 284; c. Biljetter för turism och ferier: rundtursbiljetter, vinter- och sensommarresebiljetter, semesterbiljetter sid 286; d. Biljetter för kortväga och kortvariga resor sid 290	
2. Nedsättningar, som lämnas endast till resande, vilka uppfyller vissa villkor sid 297;	
a. Nedsättningar för svensk skolungdom, studerande m fl sid 297;	
b. Nedsättningar för sociala och liknande ändamål sid 304; c. Vissa kommersiella nedsättningar sid 307	
3. Nedsättningar för resgods sid 310;	
a. Provkollektioner sid 310; b. Teatereffekter sid 310	
Särskilt yttrande av herr Lindahl . . . . .	311

*Fjärde delen. Specialtaxor m m*

Kap XVII. Militärtaxan och skyttetaxan . . . . .	313
A. Militärtaxans och skyttetaxans tillämpningsområden	313
B. Grunddragen i den nuvarande militärtaxans uppbyggnad . . . . .	314
1. Befodringsavgifter för gods sid 314	
2. Befodringsavgifter för personer sid 315	
3. Befodringsavgifter för »förbandstransporter» sid 315	
C. Den nuvarande militärtaxans och skyttetaxans ekonomiska betydelse . . . . .	316
D. Statsrevisorernas m fl uttalanden angående militärtaxan . . . . .	317
E. Taxekommittén . . . . .	321
Kap XVIII. Andra speciella taxor och tariffer . . . . .	325
A. Tornedalstaxan och billinjen Övertorneå—Pajala . .	325
B. Tariffen för sjuktransporter . . . . .	327
C. Tariffen för medicintransporter . . . . .	328
D. Taxan för fångtransporter . . . . .	329
E. Speciella avgiftslättnader för hjälpsändningar m m.	329
F. Transport av militärhästar . . . . .	329
G. Transport av andra tävlingshästar . . . . .	330

*Femte delen. Sammanfattning*

A. Allmänna utgångspunkter och motiv . . . . .	331
B. Godstaxan . . . . .	335
C. Taxa för transporter i godssamtrafik mellan olika järnvägar inom Sverige . . . . .	339
D. Persontaxan . . . . .	340
E. Specialtaxor m m . . . . .	341

*Sjätte delen. Förslag till Kungl brev och till taxetexter*

Förslag till Kungl brev till järnvägsstyrelsen angående SJ godstaxa	345
Förslag till godstaxetext . . . . .	349
Särskild innehållsförteckning se sid 351	
Förslag till Kungl brev till järnvägsstyrelsen angående SJ persontaxa	513
Förslag till persontaxetext . . . . .	517
Särskild innehållsförteckning se sid 519	

*Bilagor*

Bilaga 1. Jämförelse mellan varugrupperingen i 1952 års tulltaxekommittés förslag till tulltaxa och varugrupperingen i 1948 års järnvägstaxekommittés förslag till SJ godstaxa . . . . .	533
Bilaga 2. De olika styckegodsslagens fördelning på transportavstånd och viktklasser . . . . .	543
Bilaga 3. Persontrafikstatistik år 1955 . . . . .	551

*Diagramförteckning*

Diagrammen 1—14. Vagnslasttariffer . . . . .	191
Diagram 15. Avgifter för fraktgodssändningar upp till 3 000 kg på vissa avstånd enligt nuvarande taxa och enligt taxekommitténs förslag . . . . .	228
Diagram 16. SJ nuvarande tariffer för persontrafik i 2 klass . . . . .	259
Diagram 17. SJ nuvarande tariffer för tur- och returbiljetter och enkla biljetter i 2 klass jämte taxekommitténs förslag	266

<i>Tabellförteckning</i> . . . . .	554
------------------------------------	-----

*Till Herr Statsrådet och Chefen för  
Kungl Kommunikationsdepartementet*

Kungl Maj:t bemyndigade den 16 januari 1948 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga med uppdrag att verkställa utredning rörande nya person- och godstaxor för statens järnvägar; samtidigt bemyndigade Kungl Maj:t departementschefen att förordna sekreterare och erforderliga experter för att i övrigt biträda utredningsmännen.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallades såsom utredningsmän den 20 februari 1948 direktören Olof Sahlin, byråchefen Tage Berger, direktörerna Bror Cedercrantz, Hjalmar Degerstedt och Carl Jacobsson, professorn Erik Lindahl, godsägaren Knut Lindström och direktören Ivan Ohlson. Därjämte uppdrog departementschefen åt Sahlin att i egenskap av ordförande leda utredningsmännens arbete.

Utredningsmännen har arbetat under namnet 1948 års järnvägstaxekommitté.

Sedan direktör Jacobsson på egen begäran från och med den 17 oktober 1950 entledigats från sitt uppdrag har departementschefen från och med samma dag förordnat överingenjören Fred Agri såsom utredningsman i kommittén.

Godsägare Lindström, som avled i december 1955, har deltagit i kommitténs överläggningar och beslut i de principiellt viktiga taxefrågorna.

Till huvudsekreterare åt de sakkunniga förordnades den 12 mars 1948 numera ekonomidirektören Arne Sjöberg. Som biträdande sekreterare förordnades från och med den 15 april 1948 numera byrådirektören Harry Hellström och numera byrådirektören Josef Svensson samt från och med den 1 mars 1953 numera byrådirektören Ingvar Ringbom. Under tiden 15 januari 1951—28 februari 1953 har vidare förste byråsekreteraren Kurt Högman tjänstgjort som biträdande sekreterare åt de sakkunniga.

Att såsom expert biträda kommittén förordnades från och med den 1 februari 1953 numera direktören i Näringslivets trafikdelegation Sven Gerentz.



Ett antal skrivelser och framställningar har överlämnats eller inkommit till kommittén. Dessa har av kommittén tagits i övervägande i samband med fullgörandet av kommitténs utredningsuppdrag.

Taxekommitténs förslag till person- och godstaxor grundar sig närmast på förhållandena under budgetåret 1955/56 ifråga om kostnadsnivå, trafikvolym och trafikstruktur vid SJ. I taxekommitténs betänkande förekommande jämförelser mellan av kommittén föreslagna och vid SJ tillämpade avgifter i person- och godstrafik baseras likaledes på de under budgetåret 1955/56 gällande befordringsavgifterna. Från den 1 november 1956 har enligt Kungl Maj:ts beslut den 12 oktober 1956 befordringsavgifterna vid SJ höjts med i princip 10 % i person-, post- och godstrafik. Denna schematiska form för taxehöjningen valdes i avsikt att icke förändra taxestrukturen vid SJ, vilket ansågs angeläget med hänsyn bl a till taxekommitténs arbete. Då manuskriptet till taxekommitténs betänkande praktiskt taget förelåg färdigt vid tiden för denna taxehöjning, har kommittén för att icke försena tryckningen av betänkandet avstått från att medtaga de från den 1 november 1956 gällande avgifterna i de olika taxejämförelserna.

Särskilt yttrande av herr Lindahl ang rabatt för elever och studerande vid offentliga läroanstalter i Sverige vid vissa resor redovisas i betänkandets tredje del.

1948 års järnvägstaxekommitté får härmed vördsamt överlämna betänkande med förslag till nya person- och godstaxor vid statens järnvägar. Med överlämnandet av detta betänkande har kommittén slutfört sitt utredningsuppdrag.

Stockholm den 20 november 1956.

*Olof Sahlin*

*Fred Agri*

*Tage Berger*

*Bror Cedercrantz*

*Hjalmar Degerstedt*

*Erik Lindahl*

*Ivan Ohlson*

*/ Arne Sjöberg*

## FÖRSTA DELEN

### *Allmänna utgångspunkter och motiv*

#### KAPITEL I

#### Utredningsuppdraget

Direktiven för kommitténs arbete framgår av följande uttalande till statsrådsprotokollet den 16 januari 1948 av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson.

»Den senast verkställda utredningen rörande statens järnvägars taxor, vilken avsåg transporter av gods, företogs av 1938 års järnvägstaxekommitté, som den 23 januari 1939 avgav betänkande i ämnet (SOU 1939: 3). Sedermera framfördes från järnvägsrådet och vissa av järnvägsstyrelsen tillkallade experter erinringar mot de självkostnadsberäkningar, på vilka såväl då gällande som av taxekommittén föreslagna taxor hade baserats. I anledning härav tillkallades sakkunniga (1942 års järnvägskostnadsutredning) med uppdrag att verkställa utredning rörande principerna för staten järnvägars självkostnadsberäkningar, varvid förutsattes att resultaten av utredningen skulle kunna komma till användning vid utarbetande av en ny taxa. Vidare beslöts, att vad i taxeärendet förekommit icke skulle föranleda någon Kungl Maj:ts åtgärd, utan att det skulle ankomma på järnvägsstyrelsen att, när förhållandena därtill kunde giva anledning, hos Kungl Maj:t göra de framställningar i ärendet, som kunde anses påkallade. Efter förslag av järnvägsstyrelsen har Kungl Maj:t sedermera fastställt ny godstaxa att gälla från och med den 1 januari 1946. Denna innebär införandet av 15-tonstariffer för flertalet varuslag, viss formell omredigering av den gällande godstaxan samt vissa sakliga ändringar i fraktberäkningsbestämmelserna och smärre ändringar i godsindelningen.

Under den tidrymd av omkring 9 år, som faller mellan ikraftträdandet av 1929 års statsbanetaxa och det andra världskrigets utbrott, redovisade statens järnvägar överskott, som för perioden i dess helhet praktiskt taget överensstämde med den beräknade räntekostnaden för det såsom räntepliktigt betraktade lånekapitalet (motsvarande enligt nuvarande bokföring hela det bokförda statsbanekapitalet). Ehuru statens järnvägars taxor under det andra världskriget höjdes med endast cirka 10 procent under det att kostnaderna av olika skäl stegrades avsevärt mera, kunde statsbanorna under krigsåren samt även under år 1946 uppvisa överskott vida



överstigande den beräknade ränteplikten. Anledningen härtill var främst den ökade person- och godstrafiken.

Statens järnvägars ekonomiska läge har emellertid numera förändrats. Sålunda ha statsbanornas utgifter — trots vidtagna rationaliseringsåtgärder — undergått en fortsatt avsevärd stegring utan att någon däremot svarande kompensation genom ytterligare trafikstegring kommit till stånd. För budgetåret 1947/48 beräknades därför vid oförändrade avgiftsbestämmelser ett driftunderskott av omkring 30 miljoner kronor kunna uppkomma. På framställning av järnvägsstyrelsen har Kungl Maj:t därför genom beslut den 5 december 1947 medgivit viss förhöjning av befordringsavgifterna för transporter å statens järnvägar. Denna förhöjning, som innebär en beräknad årlig inkomstökning av omkring 75 miljoner kronor, synes åtminstone för de närmaste åren kunna förhindra att driftunderskott uppkommer och även medgiva en viss förräntning av statsbanekapitalet. Det förefaller emellertid ofrånkomligt att räkna med möjligheterna av en fortsatt stegring av statsbanornas utgifter samt viss nedgång i trafikvolymen. Under sådana förhållanden kan det bliva nödvändigt att överväga ytterligare taxehöjningar.

Sedan järnvägskostnadsutredningens arbete numera fortskridit så långt, att vissa förslag i ämnet torde komma att avgivas inom den närmaste tiden, synes frågan om en allmän revision av såväl gods- som persontaxorna vid statens järnvägar böra utredas genom särskilt tillkallade sakkunniga.

Det må i detta sammanhang erinras, att enligt av Kungl Maj:t år 1924 givna direktiv för då pågående taxearbete järnvägstaxan borde uppbyggas så att det beräknade genomsnittliga överskottet vore tillräckligt för förräntning av statsbanornas lånekapital. Till denna uppfattning anslöt sig 1926 års riksdag, som i skrivelse den 27 februari 1926, nr 55, beträffande statens järnvägar uttalade, att om det å ena sidan framstode som en faktor av stor betydelse för landets ekonomiska liv, att trafiktaxorna ej bleve onormalt betungande, man dock å andra sidan ur statsfinansiell synpunkt måste fasthålla kravet på förräntning av det nedlagda kapitalet, åtminstone i vad detta vore att hänföra till lånemedel. Såsom förut framhållits redovisade statens järnvägar under 1930-talet överskott, som för perioden i dess helhet få anses innebära förverkligandet av nämnda ekonomiska målsättning. I de direktiv, som utfärdades vid tillsättandet av 1938 års järnvägstaxekommitté, framhöll också dåvarande departementschefen att den ledande principen för utredningsarbetet borde vara, att statens järnvägar i egenskap av affärsföretag skulle i konkurrens med andra på transportmarknaden arbetande företag förränta det bokförda statsbanekapitalet.

För egen del ansluter jag mig till denna principiella uppfattning. De sakkunniga böra sålunda utarbета sådana förslag till person- och godstaxor, som kunna förväntas medgiva skälig avkastning å det bokförda statsbanekapitalet. Uppmärksamhet bör därvid ägnas frågan, huruvida avskriv-



ningarna enligt hittills tillämpade grunder stå i tillfredsställande förhållande till kapitalkostnaderna. Med detta avkastningskrav som utgångspunkt bör undersökas, vilka förändringar som böra vidtagas i nuvarande person- och godstaxor, varvid även frågan om en ändrad godsindelning bör övervägas.

Vid utformningen av nya järnvägstaxor böra konkurrensförhållandena mellan järnvägarna och andra grenar av samfärdseln beaktas och förutsettningslöst prövas i vad mån mer eller mindre långtgående förändringar i taxesystemets byggnad må vara erforderliga. Under beaktande av järnvägstaxornas betydelse för trafikfördelningen mellan olika transportmedel och transportapparatusens utformning på längre sikt böra de sakkunniga vid utarbetandet av sina förslag eftersträva en god allmän transporthushållning. De sakkunniga böra vara oförhindrade att, därest så prövas lämpligt, i avvaktan på framläggande av slutgiltigt förslag, inkomma med förslag till partiella och provisoriska ändringar i nu gällande taxor.

I samband med att jag förordar tillkallandet av sakkunniga för att utreda frågan om en allmän taxerevision vid statens järnvägar, torde jag även få anmäla ett av norrlandskommittén den 5 december 1946 till Kungl Maj:t överlämnat betänkande (SOU 1946: 84) angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland. Kommittén har i betänkandet framlagt vissa förslag med syfte att förbilliga transporterna mellan Norrland och övriga landet samt inom Norrland. Grundtanken i dessa förslag är, att avgifterna för långa transporter till och från Norrland böra reduceras och att även de inom Norrland ofta stora avstånden böra föranleda en viss taxenedsättning, varigenom orterna i ekonomiskt avseende skulle komma att flyttas närmare varandra. Kommittén har vidare framlagt vissa synpunkter och förslag i fråga om taxorna för personbefordran samt beträffande utbyggnaden av de reguljära trafikförbindelserna i Norrland och samtrafiken mellan järnväg och billinje.

I flertalet av de utlåtanden, som av vederbörande myndigheter och vissa organisationer avgivits över detta betänkande, ha kommitténs förslag i huvudsak tillstyrkts eller lämnats utan erinran. Järnvägsrådet har emellertid i sitt yttrande framhållit, att sådana allmänna nedsättningar i taxorna, som kunna anses järnvägsekonomiskt motiverade, skola bäras av järnvägarna själva, men att det däremot synes rationellt, att järnvägarna genom anslag å riksstaten erhålla gottgörelse för sådana nedsättningar, som införas för att bereda stöd åt t ex en viss landsdel eller en viss näringsgren. Liknande synpunkter ha framförts av statskontoret, Sveriges industriförbund, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, handelskammaren i Gävle samt styrelsen för kooperativa förbundet.

Kommitténs förslag har i huvudsak avstyrkts av järnvägsstyrelsen och vissa organisationer, representerande biltrafiks- och sjöfartsintressen, varjämte järnvägskostnadsutredningen ansett sig böra uttala allvarliga be-

tänkligheter mot de föreslagna metoderna för att nedbringa fraktkostnaderna i Norrland. Enligt järnvägsstyrelsens beräkningar torde vid 1946 års trafikvolym ett genomförande av norrlandskommitténs förslag om allmän taxesänkning för godstransporter på långa avstånd och införande av sk virtuella avstånd vid beräkning av fraktkostnader inom Norrland föranleda en inkomstminskning av storleksordningen 30 à 35 miljoner kronor per år, d v s ett i nuvarande järnvägsekonomiska läge mycket betydande belopp. Såsom av järnvägskostnadsutredningen framhållits kommer härtill att även norrlandskommitténs övriga förslag beträffande persontaxa och stambillinjer skulle medföra en icke oväsentlig belastning av statens järnvägars ekonomi. Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning borde frågorna angående dessa taxesänkningar upptagas till prövning först i samband med en allmän taxerevision, där kostnads-, tax- och konkurrensfrågorna för statens järnvägar upptoges till behandling i ett sammanhang. Järnvägsstyrelsen har vidare bestämt hävdad att, därest statsmakterna av olika skäl skulle anse sig böra för de norrländska godstransporterna medgiva särskilda nedsättningar i statens järnvägars godstaxa, dessa från företagsekonomisk synpunkt ej motiverade nedsättningar borde finansieras genom särskilda anslag å riksstaten, samt framhållit, att ett liknande förfaringsätt redan förekommer för vissa företagsekonomiskt icke motiverade biljett- och fraktnedsättningar.

För egen del ansluter jag mig till den av såväl järnvägsstyrelsen som vissa andra remissinstanser uttalade principiella uppfattningen, att kostnaden för järnvägsekonomiskt ej motiverade nedsättningar i person- och godstaxorna icke bör belasta statens järnvägar. Innan ståndpunkt tages till norrlandskommitténs förslag i frågor, som beröra statens järnvägars taxor, torde det böra närmare utredas, i vad mån dylika järnvägsekonomiskt icke motiverade nedsättningar nu belasta statsbanorna samt i vad mån norrlandskommitténs förslag kunna vara järnvägsekonomiskt berättigade. Det torde böra uppdragas åt de sakkunniga att jämväl undersöka dessa spörsmål.

Jag förutsätter, att de sakkunniga skola på lämpligt sätt hålla kontakt med intresserade näringskorporationer och andra representativa sammanlutningar liksom med företrädare för kommunikationsföretag, vilka kunna anses berörda av taxerevideringen.»

De ovan återgivna direktiven för kommitténs arbete utvidgades sedermera på sätt framgår av följande uttalande till statsrådsprotokollet den 22 juni 1950 av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson.

»Genom beslut den 16 januari 1948 bemyndigade Kungl Maj:t mig att tillkalla sakkunniga för att verkställa utredning rörande nya person- och godstaxor för statens järnvägar m m. I direktiven för de sakkunnigas ar-



bete uttalade jag bl a, att de sakkunniga borde utarbeta sådana förslag till person- och godstaxor, som kunna förväntas medgiva skälig avkastning å det bokförda statsbanekapitalet. Uppmärksamhet borde därför ägnas frågan, huruvida avskrivningarna enligt hittills tillämpade grunder stå i tillfredsställande förhållande till kapitalkostnaderna.

De av mig tillkallade sakkunniga, vilka antagit namnet 1948 års järnvägstaxekommitté, ha sedermera i skrivelse den 17 augusti 1949, vilken varit föremål för remissbehandling, redovisat vissa resultat av sitt arbete i vad avser avskrivningsfrågan vid statens järnvägar. Kommittén har i denna del ansett erforderligt, att kommittén erhåller direktiv beträffande det avskrivningsförfarande som skall ligga till grund för beräkning av statens järnvägars kostnader och intäktsbehov samt föreslagit, att detta förfarande i princip grundas på återanskaffningspriser (nupriser).

Jag har icke något att erinra mot att kommittén upprättar sina taxeförslag på föreslaget sätt. Slutlig ståndpunkt till avskrivningsfrågorna torde få tagas i samband med prövningen av kommitténs blivande förslag till nya person- och godstaxor för statens järnvägar.

Jag får vidare anmäla, att överrevisorerna vid statens järnvägar i sin berättelse rörande granskning av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under budgetåret 1947/48 under punkten 13 ifrågasatt, om ej det nuvarande kravet på avkastning av statsbaneföretaget är allt för ringa. I direktiven för den nu arbetande taxekommittén har, uttala överrevisorerna, endast det rena förräntningskravet uppställts såsom norm vid arbetet. Överrevisorerna förorda, att spørsmålet om det anspråk på avkastning, som under numera rådande förhållanden skäligen bör av statsmakterna ställas å statsbaneföretaget, omprövas innan arbetet med taxerevisionen avslutas.

Jag finner lämpligt, att den av överrevisorerna upptagna frågan behandlas av taxekommittén. Överrevisorernas berättelse i denna del bör överlämnas till kommittén för att tagas i övervägande vid fullgörande av dess utredningsarbete.»

## KAPITEL II

## Den nuvarande järnvägstaxan

Den nuvarande järnvägstaxan har framkommit genom en historisk utveckling, där de bestämmande faktorerna för taxans faktiska utformning, förutom kostnadsförhållandena inom järnvägsdriften, varit värdetarifferingsprincipen, konkurrensförhållandena till andra trafikmedel m m och hänsynstagande till olika samhälls- och näringsintressen. I den taxepolitiska historien förekommer sålunda flera ingripanden från statsmakterna i syfte att lindra jordbrukets betryckta läge, underlätta avsättningen av jordbrukets produkter, järnhanteringens produkter m m. Sådana ingripanden i järnvägstaxepolitiken har vanligen skett i samband med taxerevisioner i form av direktiv till arbetande taxekommittéer eller till järnvägsstyrelsen.

Vid de första järnvägarna, som upptog konkurrensen med diligens-trafiken och fortrafiken på landsvägarna samt kanal- och kustsjöfarten, infördes ett taxesystem som i stora drag motsvarade dem som tillämpades vid de äldre trafikmedlen. Genom järnvägstrafikens effektivare teknik med lägre kostnader och större hastighet kunde järnvägarna övertaga viss trafik från landsvägarna samt kanal- och kustsjöfarten samtidigt som järnvägarna framför allt möjliggjorde nya transporter, som tidigare icke varit möjliga. Den inom kanal- och kustsjöfarten och i viss utsträckning också inom landsvägstrafiken sedan gammalt förekommande värdetarifferingen och vanligen också avståndsproportionella taxan tillämpades i sina huvuddrag också av de första järnvägarna. Värdetarifferingen är sålunda icke något speciellt för järnvägarna utan är en gammal företeelse inom transportväsendet. Värdetarifferingen som sådan förekommer också på andra områden av samhällslivet, och dess grundprincip är, att avgiftsbelastningen skall ske efter vederbörande transports förmåga att bära frakt. Denna tariffering har sin motsvarighet i beskattningslärans »förmågeprincip». Möjligheten av en sådan prissättning inom transportväsendet förklaras dels av de stora fasta anläggningarna, för vilka kostnaderna är föga beroende av variationer i den framförda trafikens storlek, dels av den relativa monopolställning, som trafikleden äger.

Motiveringarna för den vid de svenska järnvägarna förekommande värdetarifferingen, de med avståndet starkt degressiva tarifferna och de för samtliga bandelar inom järnvägsnätet enhetliga avståndsberoende avgifterna är dels näringspolitiska, dels företagsekonomiska. Ur näringspolitisk synpunkt ansågs det nämligen angeläget att genom värdetarifferingen åstadkomma billiga transporter för olika råvaror och halvfabrikat, vilket



medförde relativt högre tariffer för mera högvärdiga varuslag. De degressiva tarifferna skulle underlätta transporter på stora avstånd — en fråga av särskilt stor vikt i vårt långsträckta land. Enhetligheten i avgifterna gjorde trafikanterna oberoende av olikheter i järnvägens kostnader för skilda bandelar. För värdetarifieringen och den degressiva tariffen kunde i viss utsträckning — särskilt under den tidsperiod fram till 1920-talet, då järnvägarna dominerade på landtransportmarknaden — också företags-ekonomiska skäl förebringas, nämligen som medel att åstadkomma ett tillfredsställande kapacitetsutnyttjande av järnvägarnas stora fasta anläggningar.

Ifråga om taxeutvecklingen vid järnvägarna kan man särskilja två väsentligt olika epoker, mellan vilka skiljelinjen utgöres av biltrafikens genombrott och landtransportväsendets expansion i slutet av 1920-talet. Medan de svenska järnvägarna före denna tid i stort sett hade monopol på de landväga transporterna har de därefter, genom biltrafikens fortsatta utveckling, successivt mött en allt starkare konkurrens. Samtidigt härmed har betydande strukturändringar skett ifråga om näringslivets inriktning och lokalisering, vilka medfört motsvarande förskjutningar ifråga om trafikunderlaget för järnvägarna.

#### A. Olika slag av järnvägstaxor

De allmänna järnvägstaxorna i såväl person- som godstrafik fastställles av Kungl Maj:t och har i princip karaktär av *maximitaxor*, som anger den övre gränsen för avgifterna. Ifråga om SJ fastställer Kungl Maj:t direkt de olika avgifter, som enligt den allmänna taxan normalt skall tillämpas i trafiken. För de enskilda järnvägarnas del däremot förordnar Kungl. Maj:t endast att de i trafiken tillämpade avgifterna enligt allmänna taxorna icke får överstiga de av Kungl Maj:t fastställda taxorna. De enskilda järnvägarna kan därför i lokaltrafik i sin allmänna taxa tillämpa lägre avgifter än de av Kungl. Maj:t fastställda.

Även vid SJ kan lägre avgifter än de av Kungl. Maj:t fastställda medgivas, men dessa får då formen av *speciella nedsättningar*. Järnvägsstyrelsen äger nämligen enligt sin instruktion (§ 11) rätt »*dels* att beträffande persontrafiken samt övrig trafik, som ej avser godsbefordran, efter sig företeende omständigheter bestämma avgifterna för abonnemang av vagn eller kupé ävensom för sådana transporter, vilka, därest avvikelse från de fastställda avgifterna medgives, kunna antagas medföra fördel för järnvägarna, *dels* att, beträffande godstrafiken, för trafik mellan särskilda stationer vid statens järnvägar medgiva sådana nedsättningar i den allmänna taxan, vilka kunna anses vara av behovet påkallade och förenliga med statens järnvägars eget ekonomiska intresse samt icke medföra ändring i godstariff eller godsindelning».

De nedsättningar, som medgives, skall enligt järnvägstrafikstadgan komma alla trafikanter till del, som uppfyller de med nedsättningen förenade villkoren. Dessa villkor innebär vanligen att trafikanterna förbinder sig att transportera viss minimikvantitet gods med järnväg under en viss tidsperiod.

Mellan statens och flertalet enskilda järnvägar är inrättad personsamtrafik med försäljning av direkta biljetter och direkt expediering av resgods. Avgifterna beräknas i sådan personsamtrafik i princip genom hopläggning av avgifterna enligt vederbörande järnvägars lokala persontaxor, s k snittavgiftsberäkning.

I godstrafik förekommer sedan gammalt samtrafik mellan de svenska järnvägarna, med genomgående fraktberäkning för hela transportsträckan enligt särskilda regler. Denna godssamtrafik regleras fr o m 1930 genom den av Kungl Maj:t utfärdade samtrafikförordningen av den 27 juni 1929. Det alldeles övervägande antalet järnvägar är obligatoriskt anslutna till denna allmänna godssamtrafik. Frakt beräknas i godssamtrafik efter SJ godstaxa och för det sammanlagda transportavståndet på berörda järnvägar. Förutom denna transportavgift utgår en övergångsavgift med visst belopp för varje övergång från en järnväg till en annan samt i vissa fall därutöver s k banavgifter för järnvägar med ogynnsamma driftkostnadsförhållanden.

Samtrafikförordningen anger även efter vilka grunder transportvägarna i samtrafik mellan olika järnvägar skall bestämmas samt hur samtrafikfrakterna skall fördelas mellan de olika i transporterna deltagande järnvägarna.

För tillsyn och övervakning av godssamtrafikföreskrifternas tillämpning finns en särskild verkställande förvaltning. Som besvärinstans finns dessutom en särskild samtrafiksnämnd.

De enskilda järnvägarnas lokala person- och godstaxor överensstämmer som regel ifråga om uppställning och utformning med SJ taxa men kan avvika ifråga om taxenivåns höjd.

## **B. Järnvägstaxans principiella utformning**

Efterfrågeförutsättningarna på transportmarknaden, kostnadsbetingelserna i järnvägsdriften och institutionella förutsättningar i olika avseenden bestämmer prisbildningen hos järnvägarna. Prisbildningsproblemet ifråga om järnvägarnas tjänster är i huvudsak ett prisdifferentieringsproblem. Järnvägens produkter utgöres av transporttjänster, som vanligen produktionstekniskt vid varje tidpunkt kan anses relativt enhetliga men som ur efterfrågesynpunkt låter sig indela i skilda kategorier med hänsyn till olikheter i efterfrågan hos olika grupper av transportkunder, varvid för dessa skilda grupper olika priser kan tillämpas. Förklaringen till möjlig-



heten att vid järnvägarna tillämpa differentierade priser ligger dels i järnvägarnas kostnadsstruktur med den stora andel av konstanta och gemensamma kostnader, som karakteriserar densamma, dels i att järnvägarna ifråga om olika kategorier av transporter, numera dock vanligen inom vissa prismässigt mycket snäva gränser, alltjämt har en viss monopolistisk ställning på transportmarknaden, dels slutligen i transporttjänsternas geografiska och tidsmässiga bundenhet samt differentieringarnas allmänt vedertagna och av statsmakterna godkända karaktär.

De differentierade priserna hos järnvägarna kan emellertid i vissa fall helt eller delvis vara rent kostnadsbetingade och bero på att olika slag av transporter föranleder olika stora kostnader (t ex kvantitetsrabatter för godssändningar av olika storlek eller priserna i olika vagnsklasser i persontrafik). I den allmänna järnvägstaxans tariffer bortses emellertid i hög grad från förekommande differenser i kostnader mellan transporter på olika bandelar och under olika tidsperioder med synnerligen varierande kapacitetsutnyttjande (dygns-, vecko-, månads- och årsvariationer) och i stället grundas taxesättningen på genomsnittliga förhållanden för hela järnvägsnätet och för längre tidsperioder. Den vid järnvägarna förekommande efterfrågebetingade prisdifferentieringen — där olikheterna i priser för olika transporttjänster är betingade icke av kostnadsskillnader utan av olikheter i efterfrågan hos olika grupper av transportkunder, varigenom priserna kan bestämmas efter transportkundernas eller de olika varornas ekonomiska »bärkraft» eller efter vad de kan »tåla» — kan sägas ha utformats med syfte att möjliggöra såväl enhetligheten av de ordinarie tarifferna (»konstans i rummet» och »konstans i tiden») som en viss enhetlighet i service mellan olika delar av järnvägsnätet.

Sammanfattningsvis kan man säga att följande fyra principer varit av grundläggande betydelse för järnvägstaxans utformning inom ramen för kravet på kostnadstäckning och förräntning för trafiken som helhet:

1. *principen om enhetliga tariffer i rum och tid*, vilket innebär att järnvägstaxan är enhetlig. Ingen hänsyn toges sålunda i den ordinarie taxan till förekommande olikheter i transportkostnader på olika bandelar eller stationer eller till trafikefterfrågans variationer under olika tider av året (»konstans i rummet» respektive »konstans i tiden»);

2. *värde-tarifferingsprincipen*, d v s att transportobjekten belastas med transportavgift med hänsyn till deras förmåga att bära dessa avgifter, varvid denna förmåga i godstrafik förutsättes stiga med ökad bearbetningsgrad hos den transporterade varan. Ett färdigfabrikat sättes därför i regel i en dyrare tariffklass än ett halvfabrikat, vilket i sin tur sättes i en dyrare tariff än en råvara. I persontrafik förekommer likaledes en viss differentiering efter »ekonomisk bärkraft» ifråga om avgifterna i de olika vagnklasserna;



3. *kvantitetsprincipen*, d v s att billigare transportavgift per enhet medges i viss utsträckning för större kvantiteter. Sålunda medges i persontrafik t ex rabatt för grupper och tillämpas i godstrafik olika tariffer för sändningar om respektive minst 2,5, 5, 10 och 15 ton per vagn;

4. *principen med fallande tariff*, vilket innebär, att meravgiften per personkm och merfrakten per tonkm inom vissa intervaller sjunker med stigande avstånd.

### C. Godstaxan

Ifråga om *gods* finns följande huvudtyper av transportsätt, vilka avviker från varandra ifråga om prissättning, transporthastighet, inlämnings-, utlämnings- och leveransfrister, järnvägens ansvarighet för godset m m:

1. Expressgods
2. Ilgods och paketgods
3. Fraktgods

*Expressgods* befordras i princip med första och snabbaste tåglägenhet, snälltåg eller persontåg. Till befordring som expressgods mottages samma slags föremål som kan inlämnas som resgods. Transport av expressgods kan anses som en speciell form av resgodstransport, där godset icke följer en resande, som betalat en vanlig färdbiljett för sträckan ifråga. Expressgodsfrakten, som alltid betalas på avsändningsstationen (»frankaturtvång»), är betydligt dyrare än vanlig resgodsfrakt.

*Paketgods* kan ifråga om transporthastigheten anses som en speciell form av vanlig ilgodsbefordran. Som paketgods mottages kollin med en vikt av högst 20 kg och med högst 150 dm<sup>3</sup> rymd. Frakten betalas alltid på avsändningsstationen och beräknas enligt en särskild frakttabell med 10 avståndsintervaller och 5 viktintervaller samt 2 rymdintervaller.

*Ilgods* och *fraktgods* kan befordras som *styckegods* eller *vagnslastgods*. Taxemässigt kan gränsen mellan styckegods och vagnslastgods som regel sägas gå vid 2,5 ton; sändning under 2,5 ton betraktas som styckegods, sändning om minst 2,5 ton per vagn som vagnslastgods. Begreppet *sändning* definieras som på *en* fraktsedel upptaget gods från *en* avsändare till *en* mottagare. Styckegods lastas och lossas i regel av järnvägen, medan vagnslastgods lastas och lossas av trafikanterna.

För *fraktgods* i *vagnslaster* tillämpas *värdetarifiering* för flertalet varor och transportavstånd. Konsekvensen av värdetarifieringsprincipens praktiska tillämpning blir dyrare tariffer för varor med högt handelsvärde per viktenhet och billigare tariffer för mera lågvärdiga varor. De revisioner i grunderna för taxesättningen vid järnvägen, som företagits sedan 1920-talet och framför allt under senare år, kan alla sägas ha inneburit en successiv moderering av värdetarifieringen. Numera förekommer värdetarifiering endast ifråga om vagnslastsändningar om minst 5 ton. Tidigare förekom



värdetarifiering också för styckegods och vagnslastsändningar under 5 ton, men denna värdetarifiering slopades under 1920- och 1930-talen. Värde-  
tarifieringen för vagnslastgods om minst 5 ton har i samband med taxehöjningarna sedan 1948 starkt sammanpressats.

Tarifieringen sker på grundval av en särskild *godsindelning för fraktgods i vagnslaster*, där olika förekommande varuslag är systematiskt upp-  
tecknade och grupperade. Gruppindelningen omfattar 16 grupper av när-  
besläktade varuslag. Inom varje grupp är likartade varuslag sammanförda  
under en rubrik och tilldelade ett särskilt sk positionsnummer. För varje  
positionsnummer är i godsindelningen angiven den tariff som skall till-  
lämpas vid fraktbetalning av minst 5 ton, 10 ton eller 15 ton per vagn av  
varuslaget ifråga. Positionerna är löpande numrerade genom samtliga  
grupper.

*Tariffeschemat*, som fastställts av Kungl Maj:t, upptager för *fraktgods*  
följande antal tariffer: *fraktstyckegods* tre tariffer (tariffen för småfrakt-  
gods för sändning om högst 55 kg under villkor att frakten betalas på av-  
sändningsstationen, tariff 1 för sändning under 500 kg, tariff 2 för sänd-  
ning över 500 kg), *vagnslastgods om minst 2,5 ton* en tariff (tariff 3),  
*vagnslastgods om minst 5 ton* sju tariffer (tarifferna 4—10), *vagnslastgods*  
*om minst 10 ton* nio tariffer (tarifferna 5A—9A och 10—13) samt *vagns-*  
*lastgods om minst 15 ton* per vagn nio tariffer (tarifferna 6A—9A samt  
tarifferna 10—14).

För egentligt *ilgods* finns två styckegodstariffer (tariff 1i för sändning  
under 500 kg och tariff 2i för sändning över 500 kg) samt tre tariffer för  
vagnslastgods (tarifferna 3i, 4i och 6i för vagnslastgods om respektive 2,5  
ton, 5 ton och 10 ton per vagn). Någon värdetarifiering såsom för frakt-  
gods i vagnslaster finns icke för egentligt ilgods i vagnslaster. Vissa lätt-  
fördärliga varor befordras som ilgods mot betalning av fraktgodsfrakt  
med vissa tillägg.

*Godsindelningen* för fraktgods i vagnslaster upptager sammanlagt cirka  
400 positionsnummer. Tariffkombinationerna för 5, 10 och 15 tons sänd-  
ningar är icke fasta utan kan vara olika för varor upptagna under olika  
positionsnummer i taxan. Totala antalet i taxan använda tariffkombinatio-  
ner uppgår (med frånräknande av vissa specialkombinationer) numera till  
cirka 30. *Tabell 1* visar hur den totala vagnslasttrafiken år 1953 förde-  
lade sig absolut och relativt på olika tariffkombinationer ifråga om ton  
och fraktinkomst.

Relationen mellan fraktsatserna för 5, 10 och 15 ton i en tariffkombina-  
tion kan variera avsevärt i olika tariffkombinationer såsom framgår av  
exemplen i *tabell 2*, som visar förhållandena vid ett transportavstånd av 250  
km (ungefär motsvarande medeltransportlängden vid SJ).<sup>1</sup> Skillnaderna

<sup>1</sup> Relationerna avse enligt vad som sagts i missivskrivelsen till detta betänkande  
taxeläget under tiden 1 juni 1955—31 oktober 1956. Den från 1 november 1956 genom-  
förda taxehöjningen med 10 % förändrar emellertid icke relationerna.

Tabell 1. Vagnslasttrafikens tariffstruktur 1953

Tariffkombination i godsindelningen	Antal pos. nr i godsindelningen	Godsmängd		Fraktinkomst	
		tusental ton	%	milj kr	%
4—5A—6A .....	53	453	2,2	16,56	4,8
5—6A—7A .....	39	672	3,2	26,42	7,6
5—7A—8A .....	42	1 061	5,1	30,59	8,8
5—7A—8A } (>299 km) .....	1	28	0,1	1,07	0,3
7—9A—10 .....	32	147	0,7	5,25	1,5
6—7A—8A .....	18	187	0,9	5,27	1,5
6—8A—9A .....	8	31	0,1	1,16	0,3
7—8A—9A .....	2	97	0,5	3,07	0,9
7—9A—10 } (>699 km) .....	34	1 191	5,7	30,50	8,8
7—9A—10 .....	6	43	0,2	1,56	0,4
7—10—11 } (>149 km) .....	10	566	2,7	12,46	3,6
8—9A—10 .....	45	3 510	16,9	44,33	12,8
8—10—11 .....	2	87	0,4	2,76	0,8
8—11—12 } (>149 km) } .....					
8—12—13 } (>699 km) } .....					
8—10—11 } (> 99 km) .....	1	11	0,1	0,33	0,1
8—11—12 .....	3	67	0,3	1,02	0,3
8—10—12 .....	5	64	0,4	1,67	0,5
9—10—11 .....	6	1 034	5,0	19,88	5,8
9—10—12 .....	1	74	0,4	1,78	0,5
9—11—11 .....	27	2 240	10,8	30,44	8,8
9—11—12 .....	6	266	1,2	3,64	1,0
9—11—13 .....	2	811	3,9	8,64	2,5
9—11—12 } (> 49 km) .....					
9—11—13 .....	1	685	3,3	7,37	2,1
9—12—13 } (> 49 km) .....					
9—11—12 } (> 99 km) .....	2	4	0,0	0,06	0,0
9—12—13 .....					
9—11—12 } (>149 km) .....	1	26	0,1	0,38	0,1
9—12—13 .....	34	6 000	28,8	77,37	22,2
9—12—13 } (> 49 km) .....	2	103	0,5	0,80	0,2
9—12—14 .....	7	1 084	5,2	9,56	2,8
9—12—13 } (> 99 km) .....	1	18	0,1	0,44	0,1
9—13—14 .....	7	66	0,3	0,84	0,2
9—13—14 .....	1	95	0,6	1,36	0,4
10—11—12 .....	1	67	0,3	0,97	0,3
10—13—13 .....					
Summa	400	20 788	100,0	347,55	100,0

är som synes störst ifråga om »spännvidden» mellan 5 och 10 tons tariffer, medan »spännvidden» mellan 10 och 15 tons tarifferna är mera enhetlig till sin relativa storlek. Detta innebär med andra ord att kvantitetsrabatten är relativt större mellan 5 och 10 ton än mellan 10 och 15 ton.



Tabell 2. Relationen mellan 5, 10 och 15 tons tariffer i olika tariffkombinationer vid avståndet 250 km den 1 januari 1956

Tariffkombination			Fraktsats öre/100 kg			Procenttal (10 tons tariffen = 100)		
5 ton	10 ton	15 ton	5 ton	10 ton	15 ton	5 ton	10 ton	15 ton
4	5A	6A	322	282	280	114	100	99
5	6A	7A	322	280	277	115	100	99
5	7A	8A	322	277	261	116	100	94
6	7A	8A	322	277	261	116	100	94
6	8A	9A	322	261	242	123	100	93
7	8A	9A	315	261	242	121	100	93
7	9A	10	315	242	215	130	100	89
7	10	11	315	215	194	147	100	90
8	9A	10	275	242	215	114	100	89
8	10	11	275	215	194	128	100	90
8	10	11	275	215	194	128	100	90
8	11	12	275	194	181	142	100	93
8	10	12	275	215	181	128	100	84
9	10	11	253	215	194	118	100	90
9	11	12	253	194	181	130	100	93
9	11	13	253	194	170	130	100	88
9	12	13	253	181	170	140	100	94
9	12	14	253	181	160	140	100	88
9	13	14	253	170	160	149	100	94
9	10	11	253	215	194	118	100	90
9	10	12	253	215	181	118	100	84
9	11	12	253	194	181	130	100	93
9	11	13	253	194	170	130	100	88
9	12	13	253	181	170	140	100	94
10	11	12	215	194	181	111	100	93

Tabell 2 ger också en schematisk uppfattning om storleksordningen av den värdetariffering, som maximalt skulle kunna antagas förekomma i den nuvarande taxan. De absoluta fraktsatserna för 5 tons tarifferna varierar som synes mellan 322 och 215 och medeltariffen, vägd med hänsyn till kvantiteterna, utgör 307 och motsvarar ungefär tariff 7 (= 315). För 10 tons tarifferna är motsvarande gränser 282 och 170 samt medeltariffen 222, d v s något dyrare än tariff 10 (= 215). För 15 tons tarifferna är gränserna 280 och 160 samt medeltariffen 196, motsvarande ungefär tariff 11 (= 194).

Även om förekommande olikheter i inplacering i tariffklass mellan olika varor för samma viktkvantitet (5, 10 respektive 15 ton per vagn) i många fall också kan vara kostnadsmässigt motiverade med hänsyn till godsets stuvningsegenskaper, känslighet för skador m m, torde emellertid kunna sägas att värdetarifferingen är mindre utpräglad för 5 tons än för 10 tons och 15 tons tarifferna (massgods av olika slag). Ifråga om dessa senare har värdetarifferingen under senare år starkt försvagats genom vidtagna taxjusteringar.

Hur »hoppessningen» av värdetariffeschemat under perioden 1934—1955 åstadkommits genom en relativ upplyftning av de billigare tarifferna för vagnslaster om 10—15 ton (särskilt tarifferna 10—14) och en relativ

Tabell 3 A. Det relativa fraktläget i olika tariffer vid olika tidpunkter  
(1934 = 100)

Tid- punkt	Tariff																			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	5A	6A	7A	8A	9A	10	11	12	13	14
Avstånd 50 km.																				
1/10	1930	145	137	173	187	168	150	132	114	100	192	171	151	131	112	100	100	100	100	100
1/5	1931	145	137	140	132	132	132	132	114	100	151	151	151	151	112	100	100	100	100	100
1/1	1934	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1/7	1940	110	110	110	111	111	111	111	111	111	110	110	110	110	110	109	111	109	110	112
1/1	1948	137	133	125	129	129	129	129	129	131	120	120	120	120	120	125	134	135	137	144
1/5	1951	196	180	175	157	157	157	157	157	157	153	151	151	151	151	151	157	171	179	187
1/4	1952	235	208	218	177	177	177	177	177	175	173	173	173	173	173	182	203	212	227	256
1/6	1955	277	240	242	200	200	200	200	200	198	196	196	196	196	192	202	224	235	253	288
Avstånd 250 km																				
1/10	1930	115	113	142	157	138	120	102	100	100	157	137	116	100	100	100	100	100	100	100
1/5	1931	115	113	123	133	130	120	102	100	100	148	137	116	100	100	100	100	100	100	100
1/1	1934	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1/7	1940	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
1/1	1948	124	116	113	115	115	115	113	116	127	113	113	113	111	114	122	124	125	126	131
1/5	1951	152	133	140	129	129	129	127	130	145	128	128	126	124	139	149	155	157	159	169
1/4	1952	182	153	174	145	145	145	142	146	167	145	144	142	139	161	172	184	189	196	211
1/6	1955	205	171	187	156	156	156	153	158	181	156	155	153	150	173	185	198	203	213	229
Avstånd 500 km																				
1/10	1930	106	105	109	109	100	100	100	100	100	111	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1/5	1931	106	105	105	109	100	100	100	100	100	111	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1/1	1934	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1/7	1940	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	100	100	100	100	100
1/1	1948	123	114	111	112	113	113	113	114	124	112	112	112	112	113	120	123	123	124	130
1/5	1951	147	127	134	124	124	126	128	129	141	124	123	125	126	138	145	150	151	153	161
1/4	1952	176	146	159	139	139	141	143	145	161	139	138	141	143	160	168	178	183	190	201
1/6	1955	197	162	169	148	148	150	153	155	172	148	147	151	153	171	179	191	195	204	216
Avstånd 1 000 km																				
1/10	1930	105	106	102	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1/5	1931	105	106	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1/1	1934	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1/7	1940	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
1/1	1948	122	112	111	112	112	112	112	112	119	111	112	111	112	112	112	116	118	117	123
1/5	1951	144	123	132	123	123	124	127	129	135	122	124	125	126	134	138	141	141	142	149
1/4	1952	173	142	151	138	138	139	142	144	154	137	140	142	144	156	160	165	168	171	180
1/6	1955	192	157	160	146	147	147	151	154	164	146	148	151	153	165	170	176	178	182	192



Tabell 3 B. Relationerna mellan olika tariffer vid olika tidpunkter (tar 12 vid ifrågavarande tidpunkt = 100)

Tid- punkt \ Tariff	Tariff																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	5A	6A	7A	8A	9A	10	11	12	13	14
Avstånd 50 km																			
1/10 1930	471	368	341	309	276	247	218	188	162	276	247	218	188	162	129	112	100	88	74
1/5 1931	471	368	276	218	218	218	218	188	162	218	218	218	188	162	129	112	100	88	74
1/1 1934	324	268	197	165	165	165	165	165	162	144	144	144	144	144	129	112	100	89	74
1/7 1940	327	270	200	168	168	168	168	168	165	146	146	146	146	146	130	114	100	89	76
1/1 1948	328	263	183	157	157	157	157	157	157	128	128	128	128	128	120	111	100	89	78
1/5 1951	354	269	192	144	144	144	144	144	138	121	121	121	121	121	113	107	100	92	84
1/4 1952	360	263	203	138	138	138	138	138	133	118	118	118	118	118	111	107	100	94	89
1/6 1955	381	273	203	140	140	140	140	140	136	120	120	120	120	118	111	106	100	95	90
Avstånd 250 km																			
1/10 1930	590	465	394	363	320	279	236	196	157	320	279	236	196	157	130	110	100	90	79
1/5 1931	590	465	342	308	301	279	236	196	157	301	279	236	196	157	130	110	100	90	79
1/1 1934	512	410	278	231	231	231	231	196	157	203	203	203	196	157	130	110	100	90	79
1/7 1940	512	410	278	232	232	232	232	195	157	203	203	203	195	157	131	110	100	90	79
1/1 1948	509	381	252	213	213	213	209	181	160	185	185	185	174	143	126	110	100	91	83
1/5 1951	494	346	246	190	190	190	186	181	145	166	165	163	154	139	124	109	100	91	84
1/4 1952	494	332	257	178	178	178	174	151	139	156	155	153	144	135	119	107	100	93	88
1/6 1955	516	344	255	178	178	178	174	152	140	156	155	153	144	134	119	107	100	94	88
Avstånd 500 km																			
1/10 1930	549	438	362	309	278	246	215	185	157	267	236	206	176	149	126	109	100	91	82
1/5 1931	549	438	346	309	278	246	215	185	157	267	236	206	176	149	126	109	100	91	82
1/1 1934	518	418	331	283	278	246	215	185	157	241	236	206	176	149	126	109	100	91	82
1/7 1940	518	418	331	282	277	246	215	185	157	241	236	205	176	149	126	109	100	91	82
1/1 1948	516	385	299	257	254	226	198	171	159	219	214	186	160	136	123	109	100	92	86
1/5 1951	505	351	294	233	229	205	183	158	147	199	193	171	148	136	121	108	100	93	88
1/4 1952	500	333	288	215	212	190	169	146	138	184	179	159	138	131	116	106	100	95	90
1/6 1955	523	348	287	215	211	190	169	147	139	184	178	159	138	130	116	106	100	96	91
Avstånd 1'000 km																			
1/10 1930	486	407	335	262	240	219	198	178	161	201	182	164	146	129	116	105	100	95	87
1/5 1931	486	407	328	262	240	219	198	178	161	201	182	164	146	129	116	105	100	95	87
1/1 1934	463	385	328	262	240	219	198	178	161	201	182	164	146	129	116	105	100	95	87
1/7 1940	463	384	328	262	240	219	198	178	161	201	182	164	146	129	116	105	100	95	87
1/8 1948	482	369	311	250	229	210	190	170	164	191	174	156	139	124	115	106	100	95	91
1/5 1951	474	336	307	229	211	193	178	162	155	174	160	146	131	123	114	105	100	95	92
1/4 1952	478	325	295	216	198	182	168	153	148	165	152	139	125	120	110	104	100	97	93
1/6 1955	499	339	294	215	198	182	168	153	148	165	152	139	125	120	110	104	100	97	94

nedsänkning av övriga vagnslasttariffer för 5 ton (tarifferna 4—9) och 10 ton (tarifferna 5A—9A) belyses närmare i *tabellerna 3 A och B*.<sup>1</sup>

För styckegods och vagnslastgods om 2,5 ton, för vilka någon värde-tariffering icke förekommer, har taxenivån sedan 1934 höjts i ungefär samma grad som för det tyngre vagnslastgodset (tarifferna 10—14).

#### D. Persontaxan

Man skiljer i persontrafik på följande resformer: expresståg, snälltåg och persontåg. Grundtaxan avser färd med persontåg. För de snabbare resformerna, snälltåg och expresståg, utgår särskilda avgiftstillägg. Med hänsyn till den erbjudna komforten och bekvämligheten för de resande förekommer sedan gammalt en differentierad prissättning för olika vagnsklasser. Medan tidigare tre vagnsklasser förekom för sittvagnsresor (1, 2 och 3 klass) har fr o m den 3 juni 1956 den äldre 1 klassen slopats och förutvarande 2 och 3 klass benämnts 1 och 2 klass. För sovrvagnsresor förekommer numera klassbeteckningarna single (ensam kupé), 1 klass (kupé för två) och 2 klass (kupé för tre).

I den nuvarande persontaxan kan tre typer av avgifter särskiljas: avgifter enligt grundtarifferna, specialavgifter samt nedsatta avgifter. Grundtarifferna omfattar avgifterna för de ordinarie personbiljetterna (färdbiljetter). Under begreppet specialavgifter faller framför allt de sk tilläggsbiljetterna. Nedsättningarna kan indelas i sådana, som lämnas allmänt och utan formalitet, samt sådana, som lämnas endast till resande, som uppfyller vissa villkor eller tillhör viss kategori.

Grundtarifferna är:

Tariff A. Enkla biljetter

Tariff B. Tur- och returbiljetter

Tariff C. Månadsbiljetter

De vanligaste *specialavgifterna* avser tilläggsbiljetter för resa med snälltåg och expresståg, sovplatsbiljetter, sittplatsbiljetter, prisskillnadsbiljetter samt avgifter för resgods och cyklar.

Några exempel på *allmänna nedsättningar* är semesterbiljetter, endagsbiljetter, nedsättningar i bestämda stationsförbindelser, civila veckoslutsbiljetter, sportbiljetter och badresebiljetter, rundtursbiljetter och rabattkort. Bland nedsättningar, vilka endast medges resande tillhörig *speciell kategori*, märkes familjebiljetter, sällskapsresenedsättning, mötesnedsättning, militära veckoslutsbiljetter, nedsättningar för folkskolebarn, svensk skolungdom under tjugo år samt studerande vid högskolor m fl undervisningsanstalter.

<sup>1</sup> De inbördes relationerna mellan de olika tarifferna är desamma även efter taxehöjningen från 1 november 1956.



Rabattsatsen varierar för olika nedsättningsformer. I allmänhet kan sägas, att socialt betonade nedsättningar och nedsättningar för barn- och ungdomskategorier har den största rabatten (högst 62,5 %). Härnäst kommer rabatter för militärresor (40 %).

Rabatteringen beräknas antingen på tariffen för enkla biljetter eller på tariffen för tur- och returbiljetter.

I persontaxan är även inskrivningsavgifter och fraktavgifter för resgodsövertikt och expressgods intagna. Tariffen för expressgods har införts i persontaxan närmast beroende på att den är identisk med tariffen för resgodsövertikt och att expressgodset inlämnas på resgodsexpedition.

Sedan 1929 års persontaxa trädde i kraft den 1 oktober 1930, har tarifferna för enkla samt tur- och returbiljetter ändrats vid flera tillfällen. Vid taxeändringarna den 1 maj 1933, den 1 maj 1951 och den 1 juni 1955 gjordes förändringar i tariffernas struktur. Vid de den 1 juli 1940, den 1 juli 1942, den 1 februari 1948 och den 1 april 1952 företagna avgiftshöjningarna bibehölls tariffstrukturen oförändrad och avgifterna höjdes med ett för alla avstånd lika stort procentuellt tillägg.<sup>1</sup> Avgiftssänkning har förekommit vid ett enda tillfälle sedan 1929 års taxa trädde i kraft, nämligen den 1 maj 1933.

Tariffen för *enkla biljetter* i 1929 års taxa var uppbyggd enligt zontariffsystemet, vilket innebar, att för alla zoner gällde ett konstant pris per zon, och att zonlängden undan för undan ökade, varvid en s k fallande tariff erhöles. *Tur- och returtariffen* var en rak zontariff, emedan såväl zonpris som zonlängd var konstanta, och begränsad till ett avstånd av högst 366 km. År 1933 ökades detta avstånd till 496 km. Vid 1951 års taxerevidering slopades zontarifferna. I stället infördes kilometertariffer för enkla och tur- och returbiljetter. Tarifferna för båda biljettslagen gjordes fallande. Dessutom infördes tur- och returbiljetter på alla avstånd.

Relationen mellan enkla biljetter och tur- och returbiljetter kan enklast uttryckas som kvoten mellan enkel biljetts pris och tur- och returbiljetts pris, uttryckt i procent (K). Relationen kan även anges med hjälp av den s k tur- och returrabatten (R), varvid man utgår från att priset för två enkla biljetter utgör grundpriset för fram- och återresa, på vilket sedan rabatt lämnas med R %. Följande relation gäller mellan K och R:

$$R = \frac{100 (K - 50)}{K}$$

Efter 1930 har relationen mellan enkla och tur- och returbiljetter ändrats endast tre gånger, nämligen vid de tillfällen, då ändringar i persontariffernas struktur genomfördes. Av *tabell 4* framgår närmare hur relationerna förändrades vid taxerevisionerna den 1 maj 1933, den 1 maj 1951

<sup>1</sup> Så skedde även vid avgiftshöjningen från 1 november 1956.

Tabell 4. Relationen mellan avgifterna i dåvarande 2 och 3 klass för enkla och tur- och returbiljetter. Tur- och returrabatten

Avstånd km	Kvoten mellan enkel biljetts pris och tur- och returbiljetts pris i procent				Tur- och returrabatten i procent			
	1 okt 1930	1 maj 1933	1 maj 1951	1 juni 1955	1 okt 1930	1 maj 1933	1 maj 1951	1 juni 1955
5	100,0	75,0	60,0	66,7	50,0	33,3	16,7	25,0
10	75,0	71,4	57,1	75,0	33,3	30,0	12,4	33,3
15	80,0	66,7	63,6	69,2	37,5	25,0	21,4	27,7
20	71,4	66,7	61,5	68,8	30,0	25,0	18,7	27,3
25	77,8	68,4	64,7	66,7	35,7	26,9	22,7	25,0
50	76,5	66,7	60,6	65,0	34,6	25,0	17,5	23,1
75	69,2	66,7	61,2	65,6	27,7	25,0	18,3	23,8
100	70,6	66,7	61,5	65,8	29,2	25,0	18,7	24,0
150	64,0	66,7	61,2	66,1	21,9	25,0	18,3	24,4
200	58,8	66,7	61,5	64,5	15,0	25,0	18,7	22,5
250	54,8	60,4	61,3	63,2	8,8	17,2	18,4	20,9
300	54,0	57,9	60,5	64,4	7,4	13,6	17,4	22,4
350	50,8	56,1	60,2	63,5	1,6	10,9	16,9	21,3
400		54,7	59,0	62,1		8,6	15,3	19,5
450		51,5	56,3	60,9		2,9	11,2	17,9
500			54,0	59,4			7,4	15,8
750			55,1	59,1			9,3	15,4
1 000			56,7	59,4			11,8	15,8
1 250			57,0	60,7			12,3	17,6
1 500			57,3	61,5			12,7	18,7
1 750			57,6	62,1			13,2	19,5
2 000			58,4	62,6			14,4	20,1

och den 1 juni 1955. Före 1951 var rabatten hög på kortare avstånd för att därefter vid ökande avstånd relativt snabbt avtaga till 0, vilket inträffade vid det avstånd, där tur- och returtariffen sammanföll med den enkla tariffen. Sedan tur- och returtariffen i och med 1951 års taxerevision konstruktionsmässigt frigjorts från den tidigare bundenheten till den enkla tariffen på vissa avstånd, erhöles större frihet att avpassa rabatten med hänsyn till kommersiella önskemål. På avstånden 500—1 000 km, där tur- och returbiljetter tidigare ej förekommit, sattes rabatten betydligt lägre än på kortare avstånd. På avstånd över 1 000 km blev rabatten återigen något högre. Taxeändringen 1955, vid vilken avgifterna för enkla biljetter över lag höjdes kraftigare än för tur- och returbiljetter, medförde, att tur- och returrabatten på alla avstånd blev större än tidigare.

*Månadsbiljetter* infördes vid SJ redan på 1860-talet, till en början endast i vissa stationsrelationer. Så småningom kunde de lösas för vilken stationsrelation som helst vid SJ. Den tariffstruktur för månadsbiljetter, som förefanns i slutet av 1800-talet, kom i stort sett att bibehållas till 1941. Biljetterna gällde för en tidsperiod av en eller flera månader. Om månadsbiljett löstes för minst 4 månader i följd erhöles viss rabatt vid köp av biljett för följande månader under en tolv månadersperiod. Ändringen av tariffen för



Tabell 5. Månadsbiljetter: Avgifter per månad i dåvarande 3 klass (kronor)

Avstånd km	Den 1 oktober 1930					Den 1 juli 1940 <sup>1</sup>				
	M å n a d e r									
	1	4	6	8	12	1	4	6	8	12
5	12,00	12,00	10,00	9,00	8,00	8,80	8,80	7,33	6,60	5,90
10	14,00	14,00	11,67	10,50	9,33	15,40	15,40	12,83	11,55	10,30
15	19,00	19,00	15,83	14,25	12,67	20,90	20,90	17,42	15,68	13,95
20	24,00	24,00	20,00	18,00	16,00	26,40	26,40	22,00	19,80	17,60
30	34,00	34,00	28,33	25,50	22,67	37,40	37,40	31,17	28,05	24,95
40	44,00	44,00	36,37	30,00	29,33	48,40	48,40	40,33	36,30	32,30
50	54,00	54,00	45,00	40,50	36,00	59,40	59,40	49,50	44,55	39,60

<sup>1</sup> I 1933 års upplaga av 1929 års persontaxa (gällande från den 1 maj 1933) stadgas, att person, som löst månadsbiljetter för 12 månader i följd, i fortsättningen kan erhålla månadsbiljett för kalendermånad till pris motsvarande tolfedelen av vederbörande årsbiljettpris. I övrigt förekom avgiftssänkningar i intervallen 1—9 km.

Månadsbiljetter: Avgifter per kalendermånad i dåvarande 3 klass (kronor)

Avstånd km	1 april 1941 <sup>2</sup>	1 jan 1948	1 maj 1951	1 april 1952	1 juni 1955
5	6,00	9,00	15,00	18,00	20,00
10	10,00	11,00	15,00	18,00	20,00
15	13,50	15,00	20,00	23,00	25,00
20	18,00	21,00	25,00	28,00	30,00
30	25,50	31,00	35,00	38,00	40,00
40	33,00	38,50	45,00	48,00	50,00
50	40,50	46,00	55,00	58,00	60,00

<sup>2</sup> Från den 1 april 1941 utfärdades månadsbiljett endast för kalendermånad, vilket innebar, att det gamla systemet med rabatter och successiva inbetalningar helt slopades.

månadsbiljetter den 1 april 1941 innebar dels att biljetter för kalendermånad infördes, dels att den särskilda rabatten vid kontinuerligt köp av biljetter slopades.

Prisutvecklingen på olika avstånd för månadsbiljetter sedan 1930 beskrivs i tabell 5.

### E. Översikt över taxeutvecklingen sedan 1930-talet

Under tiden efter det första världskriget, från 1920 och fram till 1933, kännetecknades prisutvecklingen i stort sett av en fallande tendens. Konkurrenten på transportmarknaden skärptes samtidigt genom att bilismen på allvar började bli en konkurrent till järnvägarna. I det läget skedde en successiv sänkning av järnvägstarifferna i syfte att åt järnvägarna bevara

en tillfredsställande trafikvolym. Denna taxesänkning hade också som en förutsättning den ökade rationaliseringsverksamhet, som under denna period pågick vid järnvägarna.

Inom *persontrafiken* kom konkurrensen mellan järnvägs- och landsvägstrafik till en början att omfatta i huvudsak transporter på relativt korta avstånd; i viss utsträckning var det fråga om en parallelltrafik till järnvägarna. För att järnvägarna bättre skulle kunna hävda sig i konkurrensen infördes tur- och returbiljetter år 1924 och ett relativt omfattande system med speciella nedsättningar i konkurrensförbindelserna samt slutligen en allmän sänkning av tarifferna på kortare reseavstånd.

Även i fråga om *styckegods* blev konkurrensen hårdast på relativt kortväga avstånd, där biltrafiken genom sin dörr-till-dörrtransport kunde erbjuda trafikanterna betydande fördelar. På järnvägssidan minskades först antalet värdetariffer för styckegods successivt och fr o m år 1934 slopades värdetarifferingen och skedde övergång till två viktтарiffer för styckegods. Vidare sänktes styckegodstarifferna på korta och medellånga avstånd.

Konkurrensen i fråga om *vagnslastgods* avsåg till en början huvudsakligen mindre sändningar om 2 å 2,5 ton. Bilarnas lastförmåga höjdes efter hand och därmed kom deras verksamhet att naturligen avse även större sändningar, upp till 4 å 5 ton. Inom järnvägarna genomfördes liksom i fråga om styckegodset en minskning av antalet värdetariffer för 2,5 tons och 5 tons sändningar samt till sist ett fullständigt slopande av värdetariffen för 2,5 ton samt för 5 ton på avstånd upp till cirka 300 å 400 km. Även järnvägarna införde dörr-till-dörr-trafik genom att de i allt större omfattning åtog sig hämtning och utkörning av styckegods och vagnslastgods från respektive till trafikanternas dörr. I samband med slopanDET, helt eller delvis, av värdetarifferingen för 2,5 tons och 5 tons sändningar genomfördes en allmän sänkning av tarifferna på korta och medellånga avstånd. Speciella fraktnedsättningar förekom också, särskilt under lågtrafikperioden 1930—1933.

Under konjunkturuppgången från 1934—1935 skedde en stark ökning av godstrafiken, vilket ledde till en viss stabilisering i konkurrensen mellan järnväg och bil. SJ ekonomi kunde under denna tid successivt förbättras. Taxeändringar blev aktuella först efter krigsutbrottet 1939. En allmän taxehöjning om 10 % i person- och godstrafik genomfördes sålunda fr o m 1 juli 1940. I samband med att en särskild trafikskatt i järnvägarnas persontrafik infördes fr o m 1 juli 1942 ökades förhöjningen på persontaxans grundavgifter till 25 % och innefattade jämväl trafikskatten, vilken utgick med 10 % på bruttoavgifterna i persontrafik. Godstaxans avgifter gällde däremot — efter taxehöjningen 1940 — praktiskt taget oförändrade under hela krigstiden och de första efterkrigsåren. En ny godstaxa, i huvudsak innebärande en genomgripande omredigering av den tidigare godstaxan, fastställdes av Kungl. Maj:t den 22 juni 1945 att gälla fr o m 1 januari 1946.



Genom den allmänna reglering av de statliga löneplanerna och pensionsbestämmelserna, som genomfördes fr o m 1 juli 1947, uppkom en så kraftig utgiftstegring för SJ, att en allmän taxehöjning blev nödvändig för att åstadkomma en tillfredsställande ekonomisk balans. Fr o m 1 februari 1948 höjdes sålunda i persontaxan det procentuella tillägget för enkla och tur- och returbiljetter ytterligare, eller från 25 till 50 %. Liksom tidigare skulle av biljettavgifterna 10 % på bruttot inlevereras till statsverket som trafikskatt. Även vissa andra persontrafikavgifter höjdes från början av år 1948.

För godstrafiken genomfördes taxehöjningen fr o m 1 januari 1948. Till skillnad från 1940 års taxehöjning höjdes frakterna denna gång icke likformigt i alla tariffer och på alla avstånd. Det ansågs nämligen ur konkurrens- och driftkostnadssynpunkt motiverat att genomföra en relativt sett starkare förhöjning av fraktsatserna för de billigare tarifferna och för de kortare transportavstånden än för de dyrare tarifferna respektive för de längre transportavstånden, där taxenivån ur kostnadssynpunkt låg gynnsammare till än för de kortare. Även styckegodsfrakterna och en del andra avgifter för godstrafik höjdes i detta sammanhang. Den 1948 genomförda godstaxehöjningen torde i genomsnitt kunna angivas till 10 å 15 %.

Från den 1 maj 1951 genomfördes en allmän taxehöjning samtidigt som trafikskatten slopades. I persontrafik uppgick avgiftshöjningarna till i genomsnitt 16 % och i godstrafik till 24 %. Taxehöjningarna motiverades av de betydande kostnadstegringar för löner och pensioner samt driftmaterialier, som inträdde från årsskiftet 1950/51 samt av ändrade regler för beräkningen av avsättning till värdeminskningsskonto. Taxehöjningarna innebar i huvudsak, att avgifterna för enkla biljetter höjdes med i genomsnitt 6 % för reseavstånd upp till 200 km och 15 % för längre reseavstånd samt att avgifterna för tur- och returbiljetter höjdes med i genomsnitt 14 % på reseavstånd upp till 400 km. Samtidigt utsträcktes giltighetsområdet för tur- och returbiljetter från maximalt 496 km till samtliga reseavstånd. Zontariffen ersattes med en kilometer-tariff efter fallande skala (uppbyggd i princip på samma sätt som godstaxans tariffer). Månadsbiljettpriserna, vilka ansågs vara för låga i förhållande till förtortstrafikens kostnader, justerades uppåt med 4—5 kronor i dåvarande 3 klass på de vanligaste reseavstånden. Även sovplatsavgifter, cykelavgifter och resgodsavgifter justerades med hänsyn till det förändrade kostnadsläget. I godstrafik differentierades taxehöjningarna för de olika tarifferna så att den relativt största höjningen lades på de billigaste tarifferna och på de kortaste avstånden. Höjningarna varierade som regel mellan 10 och 30 %. Småfraktgodstaxans fraktavgifter höjdes med 0,50—2,00 kronor per sändning och även paketgodstaxans avgifter höjdes med varierende belopp, innebärande en höjning med som regel 20—30 %.

Från årsskiftet 1951/52 steg lönerna åter kraftigt. När 1949 års tjänsteförteckningskommittés förslag till lönegradsplacering för statstjänstemän



samt till förbättrade tjänstgöringsförhållanden för viss driftpersonal 1952 genomfördes, ledde detta likaledes till betydande utgiftsstegringar för SJ. För att kompensera dessa kostnadsökningar genomfördes från den 1 april 1952 en ny taxehöjning i såväl person- som godstrafik. I persontrafik höjdes avgifterna med genomsnittligt 9 % och i godstrafik med genomsnittligt 18 %. Avgifterna för enkla och tur- och returbiljetter höjdes med 10 % och för månadsbiljetter i 3 klass med 3 kronor. Giltighetstiden för tur- och returbiljetter utsträcktes från 20 dagar till en månad. Sovplatsavgifter och resgodsavgifter ändrades icke. Cykelavgifterna justerades något nedåt för vissa befodringsavstånd. I godstrafik differentierades även denna gång de procentuella förhöjningarna för olika vagnslastgodstariffer, så att de dyrare tarifferna höjdes procentuellt mindre än de billigare. De dyrare tarifferna höjdes sålunda med 12 %, medan de billigare höjdes mellan 14 och 24 %. Den relativa fraktskillnaden mellan dyrare och billigare tariffer har genom taxerevisionerna 1948, 1951 och 1952 blivit mindre. Värde tarifferingen för olika varuslag har med andra ord blivit mindre markant. För småfraktgodset och paketgodset genomfördes endast obetydliga höjningar.

Krympningen av utrikeshandeln och industriproduktionen under år 1952 och början av år 1953 ledde till att järnvägarnas godstrafik minskade. Även inom persontrafiken förekom en tillbakagång. Konkurrensläget på transportmarknaden skärptes samtidigt. Ur företagsekonomisk synpunkt ansågs motiverat att genomföra vissa taxesänkningar från den 1 juni 1953 av sådana avgifter, som visat sig ligga på en alltför hög nivå. I persontrafik sänktes sålunda avgiften för snälltågsbiljetter från 4 till 3 kronor i 3 klass och från 6 till 4: 50 kronor i 2 klass. Familjebiljetter fick utvidgad tillämpning genom att avgiftsgränsen sänktes från 100 till 50 km och snälltågsavgiften för resenärer med sådana biljetter sattes ned till hälften. Cykelavgifterna sänktes över lag med 1 krona. Dessutom infördes avgiftssänkning för sällskapsresor (gruppresor) och kongressresor. I godstrafik ersattes fullvagnstarifferna generellt med 15 tons tariffer, vidare sänktes minsta avgiften för styckegods och justerades fraktavgifterna nedåt för småfraktgods på transportavstånd under 200 km. Även tilläggsavgiften för avkopplingsförbud sänktes, nämligen från 50 % till 20 %. Avgiften för omlastning mellan linjer med olika spårvidd slopades som regel.

Med hänsyn till inträdda kostnadsstegringar, främst i fråga om löner och pensioner fr o m 1 januari 1955, höjdes taxan fr o m 1 juni 1955. Avsikten var att försöka bibehålla full kostnadstäckning vid SJ samt därutöver uppnå viss mindre förräntning av statskapitalet inom SJ. Järnvägsstyrelsen framhöll då styrelsen framlade sitt förslag till taxehöjningar den 27 april 1955, att styrelsen räknade med att de produktivitetsfrämjande åtgärder, som blev möjliga inom olika områden av driften, därest styrelsen i fortsättningen såsom i huvudsak varit fallet under de närmast gångna



Tabell 6. *Levnadskostnader, priser och löner samt person-, gods- och posttrafiktaxor vid SJ 1935—1955*

År	Socialstyrelsens levnads-kostnadsindex (exkl skatter m m)	Kommers-kollegii partipris-index	Löne-index <sup>1</sup>	Allmänt järnvägstaxeindex			
				Person- trafik (inkl trafikskatt)	Person- trafik (exkl trafikskatt)	Gods- trafik	Post- trafik
1935.....	100	100	100	100	100	100	100
1938.....	106	111	110	100	100	100	100
1940 1/1—30/6 } 1/7—31/12 }	123	146	121	{100 110	{100 110	{100 110	{100 100
1942 1/1—30/6 } 1/7—31/12 }	150	189	143	{110 125	{110 112	{110 110	{100 100
1948.....	163	214	221	150	135	125	125
1949.....	166	216	228	150	135	125	125
1950.....	168	227	236	150	135	125	125
1951 1/1—30/4 .. 1/5—31/12 ..	180 200	281 308	286	150	135	125	125
1952 1/1—31/3 .. 1/4—31/12 ..	206 212	321 316	340		{174 189	{155 183	{156 187
1953 1/1—31/5 .. 1/6—31/12 ..	213 212	301 297	359		{189 187	{183 181	{187 187
1954.....	214	297	374		187	181	187
1955 1/1—31/5 .. 1/6—31/12 ..	216 222	304 314	404		{187 201	{181 196	{187 198

<sup>1</sup> Avser löner till arbetare inom industri och hantverk m m.

åren erhöll tillräckliga investeringsanslag, skulle kunna medföra sådana kostnadsänkningar, att vid oförändrade löne-, pris- och trafikförhållanden driftutgifterna på något längre sikt skulle kunna successivt nedbringas så, att driftöverskott, motsvarande beräknad ränta på statskapitalet, åter kunde erhållas.

Taxeåtgärderna 1955 i fråga om persontaxan berörde avgifterna för enkla och tur- och returbiljetter samt månadsbiljetter. Höjningen för enkla och tur- och returbiljetter utformades något olika för respektive biljettslag och differentierades även efter reseavstånd, så att kortväga resor höjdes procentuellt sett något mera än långväga. Den genomsnittliga höjningen uppgick för tur- och returbiljetter till 6,7 % och för enkla biljetter till 13,1 % och för båda biljettslagen tillsammans till 8,6 %. För månadsbiljetter utgjorde taxehöjningen 2 kronor per biljett. Persontaxans övriga avgifter, såsom för sovplats, snälltåg, sittplats, resgods, cyklar och rabattkort, höjdes icke.

I godstrafik utgjorde höjningarna i genomsnitt 8,8 %. För styckegods uppgick höjningen till något över 10 % mot omkring 7,5 % för vagnslastgods. För vagnslastgodset var taxehöjningen procentuellt ungefär lika stor i alla vagnslasttariffer, men däremot något differentierad för olika transportavstånd, så att procentuellt en större förhöjning erhöles för korta transportavstånd.

Hur den allmänna prisnivån i Sverige varierat i förhållande till taxenivån sedan mitten av 1930-talet belyses av uppgifterna i *tabell 6* om levnadskostnader, priser och löner samt person-, gods- och posttrafiktaxor vid SJ.

Även om stor försiktighet bör iakttagas när det gäller att draga slutsatser av en jämförelse mellan de indexserier som sammanställts i *tabell 6* torde dock kunna konstateras, att avgiftshöjningarna inom järnvägstrafiken sedan 1935 i stort sett varit mindre än höjningarna i den allmänna prisnivån. Detta sammanhänger främst med att inom järnvägarna liksom inom kommunikationsväsendet i övrigt sedan 1935 förekommit en avsevärd produktivitetökning. Av särskild betydelse torde ha varit att huvudparten av trafiken kommit att ombesörjas i elektrisk drift och att trafikvolymen vid SJ sedan 1940-talet varit relativt stor.

År	Index för allmänna prisnivån	Index för taxenivån	Index för levnadskostnader	Index för priser och löner	Index för persontrafiktaxor	Index för godstrafiktaxor	Index för posttrafiktaxor
1935	100	100	100	100	100	100	100
1936	102	101	103	102	102	101	101
1937	104	102	105	104	103	102	102
1938	106	103	107	106	104	103	103
1939	108	104	109	108	105	104	104
1940	110	105	111	110	106	105	105
1941	112	106	113	112	107	106	106
1942	114	107	115	114	108	107	107
1943	116	108	117	116	109	108	108
1944	118	109	119	118	110	109	109
1945	120	110	121	120	111	110	110
1946	122	111	123	122	112	111	111
1947	124	112	125	124	113	112	112
1948	126	113	127	126	114	113	113
1949	128	114	129	128	115	114	114
1950	130	115	131	130	116	115	115



## KAPITEL III

## Trafikutveckling och trafikstruktur

Järnvägsförstatligandet har medfört en kraftig utökning av statsbanenätet under de senaste årtiondena. Sålunda ökade SJ banlängd från cirka 6 600 km vid 1930 års slut till cirka 15 000 km vid 1955 års slut. SJ andel av det svenska järnvägsnätet har härigenom ökat från nära 40 % till ungefär 93 %. Med hänsyn till järnvägsförstatligandet kan en långtidsöversikt över trafikutvecklingen icke erhållas på grundval av uppgifter för enbart SJ bannät, utan denna översikt måste grundas på uppgifter för samtliga Sveriges järnvägar.

Hur trafiken utvecklats på Sveriges järnvägar sedan 1930 belyses i *tabell 7*. Som mått på trafikvolymen användes godstonkilometer och personkilometer. Godssändningarnas vikt i ton har ej medtagits i tabellen, då detta mått icke ger en adekvat bild av den kvantitetsmässiga utvecklingen för hela svenska järnvägsnätet, beroende på att antalet godston, befordrade i samtrafik mellan två eller flera järnvägsförvaltningar, redovisas med sin vikt av varje förvaltning och sålunda dubbelräknas.

Trafiken på Sveriges järnvägar är nu av betydligt större omfattning än på 1930-talet. Detta gäller såväl godstrafiken som persontrafiken.

Godstrafikvolymen, som under lågkonjunkturåren 1932—1933 nedgick till 2 500 milj tonkm, ökade därefter snabbt mot slutet av 1930-talet för att förkrigsåren 1937 och 1938 uppgå till 5 600 respektive 5 200 milj tonkm. Från krigsutbrottet 1939 steg godstrafiken ytterligare och uppnådde 1943 sin högsta nivå dittills i de svenska järnvägarnas historia, drygt 8 800 milj tonkm. Godstrafiken minskade därefter, särskilt under år 1945, då kristransporterna bortföll och malmtrafiken var relativt obetydlig. Från och med år 1946 ökade godstrafiken åter och nivån år 1951, drygt 10 000 milj tonkm, låg avsevärt högre än den tidigare toppnivån år 1943. Efter en mindre nedgång i godstrafiken åren 1952—1954 har trafiken ånyo ökat och år 1955 överskridit 1951 års toppnivå.

Persontrafikvolymen har efter lågkonjunkturåren 1932—1933, då den uppgick till närmare 2 300 milj personkm, uppvisat en i stort sett fortgående stegring fram till år 1950. Sålunda hade persontrafikvolymen år 1938 ökat till närmare 3 300 milj personkm, år 1944 till närmare 6 600 milj och år 1949 till drygt 6 700 milj. Efter 1949 har persontrafikvolymen successivt nedgått för att från 1953 stabiliseras på en nivå av drygt 6 100 milj personkm. Persontrafikvolymen var likväl år 1955 ungefär dubbelt så stor som i slutet av 1930-talet.

Den ur inkomstsynpunkt viktigaste verksamhetsgrenen vid SJ är godstrafiken, vilken numera svarar för i det närmaste  $\frac{2}{3}$  av totala trafikin-

Tabell 7. Gods- och persontrafiken på Sveriges järnvägar 1930—1955

År	Godstonkilometer						Personkilometer			Person- och tonkm (trafikenheter)	
	Ex-press- och paket-gods	Ilgods	Frakt-stycke-gods	Frakt-gods i vagns-laster	Lapp-lands-malm <sup>1</sup>	Le-vande djur	Summa	1 och 2 klass = nuv. 1 klass	3 klass och militär = nuv. 2 klass		Summa
Miljoner											
1930		56	170	2 728	1 295	15	4 264	244	2 192	2 436	6 700
1931	10	38	166	2 304	942	13	3 473	217	2 107	2 324	5 797
1932	11	35	154	1 948	343	13	2 504	184	2 078	2 262	4 766
1933	11	36	157	2 033	276	12	2 525	177	2 091	2 268	4 793
1934	11	41	186	2 631	472	13	3 354	190	2 290	2 480	5 834
1935	12	39	209	2 859	760	11	3 890	204	2 498	2 702	6 592
1936	12	47	226	3 125	1 128	11	4 549	223	2 667	2 890	7 439
1937	12	45	244	3 619	1 681	12	5 613	231	2 871	3 102	8 715
1938	13	44	245	3 415	1 485	10	5 212	235	3 026	3 261	8 473
1939	14	54	293	4 104	1 584	11	6 060	233	3 332	3 565	9 625
1940	12	97	297	5 144	1 653	13	7 216	197	4 298	4 495	11 711
1941	13	112	317	6 144	1 379	11	7 976	231	4 792	5 023	12 999
1942	14	135	351	6 874	1 099	11	8 484	257	5 486	5 743	14 227
1943	16	123	349	6 924	1 403	11	8 826	293	6 093	6 386	15 212
1944	17	134	346	6 965	654	13	8 129	342	6 242	6 584	14 713
1945	19	86	353	6 242	287	17	7 004	418	6 027	6 445	13 449
1946	21	86	370	6 961	641	16	8 095	448	5 960	6 408	14 503
1947	20	83	371	6 665	979	16	8 134	471	6 047	6 518	14 652
1948	22	86	361	6 240	1 742	14	8 465	452	6 129	6 581	15 046
1949	23	84	329	5 913	1 753	12	8 114	454	6 273	6 727	14 841
1950	26	96	379	6 354	1 781	12	8 648	451	6 188	6 639	15 287
1951	27	99	391	7 492	2 013	12	10 034	427	6 083	6 510	16 544
1952	32	102	381	7 005	2 109	10	9 639	406	5 929	6 335	15 974
1953	35	106	361	6 457	2 054	10	9 023	414	5 721	6 135	15 158
1954	36	114	371	6 950	1 760	11	9 242	437	5 702	6 139	15 381
1955	38	118	365	7 736	2 065	10	10 332	458	5 705	6 163	16 495

<sup>1</sup> Med lapplandsmalm avses den malm, som enligt särskilt fraktavtal befordras på riksgränsbanan till hamnarna i Luleå och Narvik för export.

komsterna, medan på persontrafiken faller  $\frac{1}{3}$ . Vart och ett av dessa huvudslag av trafik uppdelas i sin tur i ett flertal olika undergrupper (trafikslag) av mycket varierande karaktär i fråga om trafikens struktur och betydelse ur inkomstsynpunkt. Det synes vara av intresse bl a som bakgrund till redogörelsen för taxeutvecklingen vid SJ att något närmare belysa person- och godstrafikens nuvarande struktur.

Utvecklingstakten har, som framgår av tabell 7, ej varit likformig för de olika trafikslagen i godstrafik. I fråga om styckegodset har relativt sett expressgodset och paketgodset ökat starkast och fraktstyckegodset svagast sedan 1930-talet. Vad gäller vagnslastgods förtjänar främst att framhållas



den relativt svaga stegringen i förhållande till 1930-talet för lapplandsmalm och denna malmtrafiks relativt starka variation under skilda år.

Hur de olika trafikslagen i SJ godstrafik utvecklats under de senaste sex åren belyses i *tabell 8*. Förutom tonkm redovisas i denna tabell godsvikten i ton. Då SJ bannät under nämnda år varit i stort sett konstant, är uppgifterna om tontalen jämförbara utan korrekationer.

Tabell 8. SJ godstrafik 1950—1955

År	Expressgods	Paketgods	Ilstyckegods	Ilgods i vagnslast	Fraktstyckegods		Fraktgods i vagnslast	Lapplandsmalm	Levande djur	Totalt
					t o m 50 kg	över 50 kg				
Tusental ton										
1950	6,5	98	306	100	226	1 346	25 736	10 377	36	38 232
1951	6,9	100	303	91	209	1 360	27 536	11 792	35	41 432
1952	6,6	106	285	79	184	1 208	25 606	12 669	29	40 173
1953	8,1	112	290	83	173	1 146	23 644	12 385	32	37 874
1954	9,5	116	303	79	169	1 163	24 481	11 015	30	37 366
1955	11,1	121	303	82	165	1 148	26 266	12 688	25	40 809
Miljoner tonkm										
1950	1,7	24,0	70,6	23,8	58,5	312	5 767	1 781	12,0	8 051
1951	1,8	24,6	73,0	24,5	54,7	328	6 822	2 013	11,4	9 353
1952	2,2	29,8	74,6	26,2	51,9	322	6 343	2 109	9,7	8 967
1953	2,6	31,4	76,0	29,1	48,9	305	5 832	2 054	10,4	8 390
1954	3,1	32,2	80,4	31,9	47,6	315	6 329	1 760	11,4	8 611
1955	3,6	33,6	80,3	36,1	46,4	311	7 070	2 065	9,5	9 656

De snabbare beföringsätten, expressgods, paketgods och ilgods, uppvisar i regel en fortgående ökning i tontal och särskilt i tonkm tal under perioden 1950—1955. Ökningen är relativt sett kraftigast för expressgods, därefter för paketgods. I fråga om ilstyckegods föreligger ökning endast av tonkmtalen. För de tre nu nämnda beföringsätten sammantagna har medeltransportlängden ökat från 235 km år 1950 till 270 km år 1955.

Fraktstyckegods t o m 50 kg, s k småfraktgods, har under perioden 1950—1955 successivt minskat såväl i fråga om ton som tonkm. Även de större fraktstyckegodssändningarna över 50 kg uppvisar en svag nedgående tendens under perioden. Vagnslastgodset har efter en avmattning år 1953 åter ökat i omfattning under år 1954 och särskilt under år 1955 och ligger numera på samma nivå som 1951, vad gäller godsvikten, och till och med på en högre nivå, mätt i tonkm. Medeltransportlängden för fraktgods i vagnslaster har ökat från 224 km år 1950 till 269 km år 1955. Ilgods i vagnslaster har i volym gått ned med ca 20 % i förhållande till 1950 års nivå, medan antalet tonkm ökat med ungefär 50 %.

Godstrafikens trafikslagsstruktur vid SJ år 1955 belyses i *tabell 9*. Som framgår av tabellen utgjorde fraktgods i vagnslaster (exklusive lapplands-

malm), som svarade för cirka 60 % av totala godstrafikinkomsten, det ur inkomstsynpunkt viktigaste trafikslaget. Därefter i betydelse kom lapp-landsmalmen (16,5 %) och fraktstyckegods (12,1 %). Av väsentlig ekonomisk betydelse var liksom pakettgodset (4,6 %) och ilstykkegodset (5,2 %). För de återstående trafikslagen, expressgodset, ilgodset i vagnslaster samt levande djur, utgjorde andelen i totala godstrafikinkomsten sammanlagt 1,4 %.

De olika trafikslagen inom godstrafiken varierar inbördes avsevärt i fråga om transportlängder samt, som följd av olikheter i taxesättning och medeltransportlängd, även i fråga om inkomst per ton och tonkm. Medeltransportlängden uppgick sålunda, avrundat, till för fraktgodset i vagnslaster 270 km, lapplandsmalm 160 km, småfraktgodset 280 km, övrigt fraktstyckegods 270 km, ilstykkegodset 265 km och pakettgodset 275 km. De lägsta inkomsterna per tonkm erhöles från »massgodstransporterna», fraktgodset i vagnslaster (6,9 öre) och lapplandsmalm (6,4 öre), och de högsta av expressgodset (174 öre) och pakettgodset (110 öre).

Tabell 9. Godstrafikens trafikslagsstruktur på SJ 1955

Trafikslag	Ton		Tonkm		Medeltransportlängd, km	Inkomst		Inkomst per	
	tusen-tal	%	milj.	%		mkr	%	ton kr	tonkm öre
Expressgodset .....	11	0,0	4	0,0	327	6	0,8	568,15	173,81
Pakettgodset .....	121	0,3	34	0,4	277	37	4,6	304,99	110,11
Ilstykkegodset .....	303	0,7	80	0,8	265	42	5,2	138,99	52,40
Ilgodset i vagnslaster .....	82	0,2	36	0,4	441	4	0,5	48,78	11,05
Fraktstyckegods									
t o m 50 kg .....	165	0,4	46	0,5	282	20	2,5	122,46	43,42
över 50 kg .....	1 148	2,8	311	3,2	271	78	9,6	67,75	25,00
Fraktgodset i vagnslaster .....	26 266	64,4	7 070	73,2	269	488	60,3	18,58	6,90
Levande djur .....	25	0,1	9	0,1	383	1	0,1	37,93	9,91
Lapplandsmalm .....	12 688	31,1	2 065	21,4	163	133	16,5	10,50	6,45
<b>Totalt</b>	<b>40 809</b>	<b>100,0</b>	<b>9 656</b>	<b>100,0</b>		<b>809</b> <sup>1</sup>	<b>100,0</b>		

<sup>1</sup> Härifrån avgår en regleringspost om 12 mkr, som ej kunnat fördelas på resp trafikslag.

För det ur inkomstsynpunkt viktigaste trafikslaget inom godstrafiken, vagnslastgodset, lämnas i *tabellerna 10* och *11* detaljer angående tariffstrukturen respektive varugrupsstrukturen år 1955.

Ett karakteristiskt drag i vagnslastgodstrafikens *tariffstruktur* är att huvuddelen av godset, såväl i fråga om godsmängd i ton som tonkm och fraktinkomst faller på de egentliga »massgodstarifferna» 10—14, vilka tillämpas för vagnslastsändningar om minst 10 eller 15 ton per vagn. Dessa tariffers andel av totala vagnslastgodstrafiken (fraktgodset) utgjorde sålunda i fråga om godsmängden i ton 76 %, tonkm 69 % och fraktinkomst 62 %. Därefter i relativ betydelse kom övriga 10 och 15 tons tariffen 5 A—9 A med en andel av 12 % i godsmängden, 18 % i tonkm och 19 % i



fraktinkomst. För de mindre vagnslastsändningarna om minst 5 ton enligt tarifferna 4—9 utgjorde andelen i godsmängden 5 %, i tonkm 6 % och i fraktinkomsten 10 %. De minsta vagnslastsändningarna om minst 2,5 ton enligt tariff 3 är av relativt mindre betydelse, deras andel i totaltrafiken uppgick sålunda till endast 1,7 % för godsmängden, 2,4 % för tonkm och 5,4 % för fraktinkomsten.

Individuellt sett är tariff 13 (även exkl lapplandsmalm) av den största ekonomiska betydelsen. Den svarar nämligen för 21,9 % av totala fraktinkomsten från fraktgods i vagnslaster. Därnäst i betydelse kom tariff 11 (14,3 %), tariff 12 (13,7 %) och tariff 10 (9,0 %).

Fraktnedsättningar förekommer för en väsentlig del av vagnslastgodstrafiken (fraktgods). År 1955 befordrades sålunda 34 % av godsmängden i ton och 27 % av tonkm-antalet till nedsatta frakter. Inkomstmässigt harrörde 23 % av totala fraktinkomsten från sändningar, som befordrats till nedsatt frakt. Förekomsten av fraktnedsättningar är mycket varier-

Tabell 10. Vagnslastgodstrafikens (fraktgods exkl lapplandsmalm) tariffstruktur på SJ 1955

Tariffer	Godsmängd		Godsmängdens relativa fördelning	Tonkilometer		Tonkm relativ fördelning	Fraktinkomst		Fraktinkomstens relativa fördelning
	ton	härav till nedsatt frakt %		tusental	härav till nedsatt frakt %		totalt (inkl EJ andel) tkr	härav till nedsatt frakt %	
3	451 339	2,2	1,7	167 693	1,4	2,4	27 476	1,3	5,4
4	311 304	16,9	1,2	108 302	17,5	1,5	13 077	15,0	2,6
5	345 366	8,4	1,3	136 115	7,2	1,9	15 510	6,6	3,1
6	76 834	7,0	0,3	31 007	7,1	0,4	3 186	6,2	0,6
7	186 781	5,2	0,7	69 597	3,9	1,0	6 964	4,1	1,4
8	137 948	3,9	0,5	54 006	1,8	0,8	4 624	2,0	0,9
9	176 940	3,0	0,7	52 342	1,7	0,8	4 739	1,8	0,9
Summa 4—9	1 235 173	9,5	4,7	451 369	8,6	6,4	48 100	8,3	9,5
5A	371 602	30,1	1,4	153 157	27,4	2,2	14 114	24,9	2,8
6A	450 277	41,4	1,7	184 875	39,1	2,6	15 479	35,0	3,1
7A	621 146	31,5	2,4	268 291	27,6	3,8	19 741	25,1	3,9
8A	1 070 228	28,0	4,0	377 009	35,3	5,3	28 417	26,8	5,6
9A	727 789	32,6	2,8	264 934	28,9	3,7	18 388	25,9	3,6
Summa 5A—9A	3 241 042	31,8	12,3	1 248 266	32,1	17,6	96 139	27,3	19,0
10	1 870 330	28,2	7,1	708 119	25,6	10,0	45 442	23,6	9,0
11	4 267 078	15,0	16,2	1 000 598	13,1	14,2	72 322	11,6	14,3
12	4 284 560	31,4	16,3	1 118 085	18,0	15,8	69 540	17,5	13,7
13	8 232 751	56,3	31,4	1 860 421	49,5	26,0	110 674	45,4	21,9
14	1 328 130	45,3	5,1	198 282	29,3	2,8	14 099	29,6	2,8
Summa 10—14	19 982 849	38,8	76,1	4 865 505	30,5	68,8	312 077	27,5	61,7
Övriga	1 356 068		5,2	336 886		4,8	22 093		4,4
Totalt	26 266 471	33,9	100,0	7 069 719	27,2	100,0	505 885	22,9	100,0

Tabell 11. Varugruppstrukturen 1955 hos SJ vagnslastgodstrafik  
(il- och fraktgods exkl lapplandsmalm)

Varugrupper i sammandrag	Godsmängd		Tonkm		Fraktinkomst		Medel- trans- portav- stånd km
	tusen- tal ton	Relativ fördel- ning	Milj	Relativ fördel- ning	tusen- tal kr (inkl EJ andel)	Relativ fördel- ning	
Livsmedel (gr 1—7, 9—14) . . . . .	1 498	5,7	650	9,1	50 199	9,8	434
Vitbetor (gr 8) . . . . .	590	2,2	18	0,3	3 733	0,7	30
Foder- och gödslingsmedel (gr 16, 17, 42, 55) . . . . .	864	3,3	249	3,5	15 826	3,1	288
Trävaror (gr 26—34) . . . . .	3 837	14,6	1 045	14,7	69 143	13,6	272
Pappersmassa, papper (gr 36, 37)	2 568	9,7	815	11,5	53 857	10,6	317
Järn och stål (gr 56—61) . . . . .	3 288	12,5	1 072	15,1	70 818	13,9	326
Andra metaller, maskiner m m (gr 62—64) . . . . .	932	3,5	390	5,5	38 369	7,5	419
Textil- och lädervaror (gr 19—21)	199	0,8	55	0,8	5 429	1,1	276
Oljor (gr 22—24) . . . . .	2 454	9,3	561	7,9	46 433	9,1	229
Kemikalier m m (gr 15, 25, 51—54)	884	3,4	278	3,9	22 025	4,3	315
Cement, tegel, glas (gr 47—50) . . .	1 548	5,9	645	9,1	35 830	7,0	416
Sten, grus, kalk (gr 43—46)	1 422	5,4	271	3,8	18 111	3,6	191
Malmer (gr 41) . . . . .	3 188	12,1	431	6,1	27 066	5,3	135
Stenkol, träkol, torv (gr 38—40) . .	1 380	5,2	187	2,6	15 710	3,1	135
Övriga varor (gr 18, 35, 65—70) . .	1 695	6,4	438	6,1	37 339	7,3	259
Summa	26 348	100,0	7 106	100,0	509 888	100,0	269

rande i olika tariffer. Relativt minst förekommer nedsatta frakter för vagnslastsändningar om minst 2,5 ton enligt tariff 3 samt om minst 5 ton enligt tarifferna 4—9. Av totala godsmängden enligt tariff 3 beforderades sålunda endast 2,2 % till nedsatt frakt. För 5 tons tarifferna 4—9 var motsvarande andel 9,5 %. För de större vagnslastsändningarna om 10 och 15 ton per vagn var andelen gods till nedsatt frakt väsentligt större och uppgick för tarifferna 5 A—9 A till 32 % samt för vad tidigare kallats de egentliga »massgodstarifferna» 10—14 till 39 %. Den största procentandelen gods till nedsatt frakt förekom i tariff 13 (56 %), tariff 14 (45 %), tariff 6 A (41 %) och tarifferna 7 A, 9 A och 12 (vardera 31—33 %).

Vagnslastgodstrafikens (exklusive lapplandsmalm) *varugruppstruktur* dvs hur den sammansattes av transporter av olika varuslag, framgår av tabell 11. För var och en av dessa varugrupper anges i tabellen gruppens absoluta och relativa andel av totala trafiken i fråga om godsmängd, tonkm och fraktinkomst. Som synes av tabellen var de varugrupper, som sammanhänger med skogs- och trävaruindustrierna samt olika bearbetningar av skogsprodukterna av den största betydelsen ur inkomstsynpunkt. Dessa produkters andel av totala fraktinkomsten uppgick nämligen sammanlagt till drygt 24 % (trävaror, pappersmassa och papper). Ungefär samma ekonomiska betydelse för järnvägen har transportererna av järn, stål, metaller och verkstadsindustrins olika produkter (sammanlagt drygt 21 %). Av stor ekonomisk betydelse är vidare dels transportererna av olika



slags bränslen, oljor, träkol och stenkol, vars sammanlagda inkomstandel uppgick till drygt 12 %, dels transportererna av livsmedel (nära 10 %). Bland övriga viktigare varugrupper må nämnas cement, tegel, glas (7 %), malmer av olika slag utom lapplandsmalm (drygt 5 %) samt kemikalier m m (drygt 4 %). Lapplandsmalms relativa betydelse framgår av tabell 9.

Utvecklingen av *persontrafiken* vid SJ under åren 1950—1955 belyses i följande tabell 12. Som framgår av tabellen uppvisar persontrafiken i stort sett en fortgående minskning såväl i fråga om antalet resor som antalet personkm under denna period. Under åren 1954 och 1955 synes dock denna nedgångstendens ha mattats och en viss stabilisering i persontrafiken ha inträtt, särskilt märkbar i fråga om personkm.

Det allmänna införandet av tur- och returbiljetter i samband med taxerevisionerna 1951 och 1952 har medfört en förskjutning i biljettförsäljningens fördelning mellan enkla och tur- och returbiljetter, vilken i tabellen tydligt framträder i fråga om personkm och medelreselängd.

I fråga om månadsbiljetter är trafikminskningen likaledes betydande,

Tabell 12. SJ persontrafik 1950—1955

År	Antal resor	Antal resor fördelade på biljettslag			Antal resor fördelade på		Antal sovplatsbiljetter	
		enkla m fl	tur- o retur	månads-	1 och 2 klass	3 klass	1 och 2 klass	3 klass
		Miljoner					Tusental	
1950	131,0	12,9	62,2	55,8	1,8	129,2	332	632
1951	123,3	12,6	57,7	53,0	1,6	121,7	312	621
1952	116,7	11,8	56,6	48,3	1,5	115,1	308	632
1953	112,2	10,6	55,7	45,9	1,5	110,7	311	654
1954	109,9	11,1	53,5	45,3	1,6	108,3	338	678
1955	106,6	10,1	51,2	45,2	1,5	105,1	337	702

År	Antal personkilometer	Antal personkilometer fördelade på biljettslag			Antal personkilometer fördelade på		Medelreselängd för enkel resa		
		enkla m fl	tur- o retur	månads-	1 och 2 klass	3 klass	enkla m fl bilj	tur- o retur bilj	månadsbilj
		Miljoner					Km		
1950	6 302	2 260	3 118	924	471	5 831	175	50	16,5
1951	6 213	1 950	3 351	912	448	5 765	155	58	17,2
1952	6 042	1 702	3 468	872	427	5 615	145	61	18,1
1953	5 855	1 269	3 729	857	435	5 420	120	67	18,7
1954	5 869	1 295	3 746	828	457	5 412	117	70	18,3
1955	5 900	1 278	3 771	851	456	5 444	126	74	18,8

Tabell 13. Persontrafikens trafikslagsstruktur 1955

	Resor		Personkm		Inkomst		Medelrese längd km	Inkomst per	
	tusen- tal	%	tusen- tal	%	tkr	%		resa kr	person- km öre
<i>Färdbiljetter och snälltågstilläggsbiljetter:</i>									
1 klass .....	17	0,0	9	0,2	1 832	0,5	539	107,76	19,97
2 » .....	1 470	1,4	447	7,6	38 386	10,7	304	26,11	8,59
3 » .....	105 082	98,6	5 444	92,2	318 218	88,8	52	3,03	5,85
Summa	106 569	100	5 900	100	358 436	100	55	3,36	6,08
<i>Färdbiljetter exkl separat försålda snälltågstilläggsbiljetter</i>									
Enkla m fl .....	10 127	9,5	1 278	21,7	85 301	24,6	126	8,42	6,68
Tur- och retur .....	51 211	48,1	3 771	63,9	238 217	68,8	74	4,65	6,32
Månads- .....	45 231	42,4	851	14,4	22 666	6,6	18,8	0,50	2,66
Summa	106 569	100	5 900	100	346 184	100	55	3,25	5,87
<i>Sovplatsbiljetter:</i>									
1 klass .....	23	2,2	..	..	784	5,4			
2 » .....	314	30,2	..	..	5 741	39,8			
3 » .....	702	67,6	..	..	7 903	54,8			
Summa	1 039	100	..	..	14 429	100			
							Intäkt tusen kr	Intäkts- fördeln %	
<i>Hela persontrafikinkomsten:</i>									
Färdbiljetter (inkl i biljettpris ingående snälltågstillägg) .....							346 184	87,2	
Tilläggsbiljetter .....							42 451	10,7	
varav snälltågstilläggsbiljetter .....							12 252	(3,1)	
prisskillnads- m fl biljetter .....							12 060	(3,0)	
sovplatsbiljetter .....							14 429	(3,6)	
rabattkort .....							3 710	(1,0)	
Resgods och cyklar m m .....							8 151	2,1	
Summa							396 786	100	

ehuru även för denna trafik under de senaste åren en tendens till viss stabilisering synes ha inträtt.

Sovvagnstrafiken uppvisar som helhet en i stort sett fortgående ökning under perioden 1950—1955. Ökningen faller emellertid helt på 3 klass sovvagnsresor; i övriga klasser är trafiken ungefär oförändrad.

Persontrafikens trafikslagsstruktur vid SJ år 1955 belyses närmare i tabell 13. Härav framgår att huvuddelen (87 %) av persontrafikinkomsten kom från försäljning av färdbiljetter, medan olika slag av tilläggsbiljetter (snälltågstilläggs-, sovplats-, prisskillnads- m fl biljetter samt rabattkort) svarande för cirka 11 %. Återstoden av persontrafikinkomsten (2 %) härörde från transporter av resgods och cyklar m m.

I fråga om färdbiljetterna dominerade 3 klass-biljetterna ur trafik- och



inkomstsynpunkt. Andelen för 3 klass-biljetterna utgjorde sålunda för antalet resor 98,6 %, för personkm 92,2 % och för biljettinkomsten 88,8 %. Biljetterna i 2 klass var emellertid av väsentlig ekonomisk betydelse. Dessa biljetters andel i biljettinkomsten utgjorde sålunda 10,7 % mot 1,4 % i fråga om antalet resor och 7,6 % i fråga om personkm. Den olikartade ekonomiska strukturen för resorna i de tre vagnklasserna belyses av uppgifterna om medelreselängden och inkomsten per resa respektive per personkm. I förhållande till 3 klass (52 km) var medelreselängden i 2 klass (304 km) i det närmaste sex gånger så stor och i 1 klass (539 km) mer än tio gånger så stor. Inkomsten per personkm var i förhållande till 3 klass (5,85 öre) i 2 klass (8,59 öre) drygt 45 % högre och i 1 klass (19,97 öre) över 240 % högre.

Av de olika biljettslagen (enkla, tur- och retur- samt månadsbiljetter) var tur- och returbiljetterna de viktigaste ur inkomstsynpunkt och svarade för närmare 70 % av färdbiljettinkomsterna. De enkla biljetterna har efter införandet av tur- och returbiljetter på alla avstånd från och med den 1 maj 1951 och den till en månad förlängda giltighetstiden för tur- och returbiljetter från och med den 1 april 1952 minskat i betydelse. De enkla biljetternas andel av antalet resor utgjorde sålunda år 1955 mindre än 10 % mot 48 % för tur- och returbiljetter och 42 % för månadsbiljetter. Även de olika biljettslagen varierade avsevärt inbördes i fråga om medelreselängd, inkomst per resa och inkomst per personkm. För månadsbiljetter utgjorde sålunda medelreselängden endast 19 km mot 74 km för tur- och returbiljetter och 126 km för enkla biljetter. Inkomsten per personkm för månadsbiljetter (2,66 öre) uppgick endast till cirka 42 % av motsvarande inkomst för tur- och returbiljetter (6,32 öre) och 40 % av motsvarande inkomst för enkla biljetter (6,68 öre).

I fråga om sovplatsbiljetter var de högre vagnklasserna av väsentligt större betydelse ur trafik- och inkomstsynpunkt än i fråga om vanliga färdbiljetter.

## KAPITEL IV

## Återverkningar på taxepolitiken av konkurrensen med andra trafikmedel

Den föregående redogörelsen för taxeutvecklingen har visat, att en successiv revidering skett av SJ taxor med hänsyn till förändringar i driftkostnads- och konkurrensförhållandena. Gamla taxepprinciper såsom värdetarifieringen samt enhetligheten i tid och rum, vilka knäsatte under järnvägarnas monoptid, har efter hand fått modifieras. Genom nedsättningspolitiken och andra trafikvärvande åtgärder har det varit möjligt för SJ att möta konkurrensen från andra trafikföretag. Från trafikant-håll har omvittnats, att SJ trafikservice efter hand förbättrats, även om förekommande investeringsbegränsningar tidvis vållat stora svårigheter, särskilt då bristen på godsvagnar. Jämsides med arbetet på att förbättra intäkterna har i syfte att nå en tillfredsställande räntabilitet ansträngningarna fortsatt att genom rationaliseringar ytterligare sänka kostnadsnivån.

För taxekommittén saknas anledning att närmare ingå på sist berörda spörsmål, men kommittén har ansett sig böra i det följande framhålla vissa förhållanden, som medför svårigheter för SJ att i prissättningen nå en i och för sig önskvärd rörlighet och flexibilitet och som i viss mån binder det företagsekonomiska handlandet. Samtidigt vill kommittén även betona, att SJ som allmänföretag och som ett omfattande affärsföretag kan erbjuda kunderna alternativa transportsätt och god service och därför i flera avseenden har goda möjligheter att bevara sin ställning på transportmarknaden. I detta sammanhang bör även understrykas, att kommittén icke ansett det ligga inom dess uppdrag att göra ett bedömande av den ekonomiska betydelsen av de förpliktelser, som åvilar olika trafikmedel. Kommittén har sålunda icke ansett sig behöva ingå på en generell prövning av konkurrensförutsättningarna järnväg—bil, vilken fråga ingår i uppdraget till 1953 års trafikutredning.

Till en början vill kommittén framhålla, att SJ taxa gäller generellt för samtliga bandelar — oberoende av förefintliga betydande olikheter i kostnader och konkurrensförhållanden på dessa — under skilda årtider och i skiftande konjunkturlägen. Detta innebär, att de genomsnittliga kostnaderna i järnvägsdriften över hela linjenätet fått läggas till grund för de enhetliga tarifferna. Järnvägarna har därigenom endast begränsade möjligheter att variera taxesättningen under hänsynstagande till kostnadsförhållandena på trafikstarkare linjer och trafiksvagare bandelar. Möj-



ligheterna för SJ att genom speciella nedsättningar i tarifferna i viss mån eliminera denna stelhet torde till en del begränsas därav, att nedsättningarna är offentliga och att trafikanterna måste tillförsäkras likformig behandling i taxehänseende under likartade förutsättningar. De motiv, som legat till grund för här redovisade principer, torde närmast ha varit rättvisesynpunkter och en önskan att åstadkomma en utjämning i transportkostnader mellan trafikanter i olika delar av landet. Uppenbart är att en tillämpning av dessa principer i många fall strider mot vad som för SJ kunde anses önskvärt ur företagsekonomisk synpunkt.

Vad speciellt beträffar värdetarifieringen och den degressiva tariffen torde motiven härför tidigare i viss mån ha varit av företagsekonomisk natur. Syftet var att åstadkomma ett tillfredsställande kapacitetsutnyttjande av järnvägarnas stora fasta anläggningar. Dessa motiv har emellertid alltmer försvagats, och anledningen till att värdetarifieringen icke upphävts i större utsträckning än som hittills skett liksom till att en på längre avstånd starkt degressiv tariff bibehållits torde främst ha varit dels en önskan att icke alltför mycket eller i för snabb takt rubba förutsättningarna i transporthänseende mellan skilda varugrupper och mellan bestående företag, dels ock ett behov av att utnyttja tarifieringen som ett lokaliseringpolitiskt medel. Kommittén kommer längre fram (kap VI) att framlägga sina förslag beträffande värdetarifieringen och den degressiva tariffen.

Det förtjänar uppmärksammas, att bundenheten för SJ i taxehänseende liksom varje avsteg från strikt företagsekonomiska principer vid taxesättningen efter det allmänna järnvägsförstatligandet fått mera långtgående och ekonomiskt kännbara konsekvenser. Den regionala utjämningen avser sålunda nu praktiskt taget samtliga järnvägar i landet. Utjämningen omfattar även löner, tjänstgöringsförhållanden och sociala förmåner för personalen vid järnvägarna. Som en konsekvens av järnvägsförstatligandet har de trafiksvagare bandelarna kommit att utgöra en relativt större andel av SJ-nätet än på 1930-talet. Som ett praktiskt exempel på vad en övergång till SJ taxa och löner kan betyda för en tidigare privatbana kan nämnas, att Stockholm—Roslagens järnvägar med en banlängd av 326 km under privatbanetiden (före 1951) i stort sett kunde uppnå kostnadstäckning men i SJ regi arbetat med ett underskott, som vissa år uppgått till över 3 milj kronor.

Möjligheten att genom prisdifferentiering, varierande transportservice etc sovra transportuppgiften, som föreligger inom många trafikföretag, är såsom framgått av det föregående begränsad vid SJ. Järnvägarna har sålunda svårigheter att utvälja de mest lönsamma transporterna och får i en hel del fall utföra just sådana transporter, som konkurrensföretagen av skilda skäl icke önskar ombesörja. Detta kan gälla transporter i trafiksvaga förbindelser, oregelbundna, säsongmässigt varierande transporter,

dåligt balanserade transporter i fråga om trafikriktningarna, gods med ogynnsamma stuvningsegenskaper eller av ringa värde.

De förhållanden, som här redovisats, innebär för SJ sådana olägenheter, att kommittén vid utformandet av sitt förslag ansett sig böra taga hänsyn härtill. Det måste nämligen anses i hög grad angeläget, att SJ får en tillfredsställande rörlighet och smidighet i sin företagsekonomiska politik, så att därigenom en rationell trafikfördelning mellan olika trafikmedel främjas.

Möjligheterna att genom taxeändringar stärka SJ i konkurrensen har i allt högre grad tillvaratagits. Sålunda kan utformningen av allmänna taxan vid taxehöjningarna 1948, 1951, 1952 och 1955 sägas vara uttryck för ett mera konsekvent hänsynstagande till järnvägens kostnader och konkurrensförhållanden. Detta har varit möjligt bl a genom de bättre kunskaper om SJ kostnadsförhållanden och konkurrensförutsättningar inom olika områden, som erhållits genom omfattande utredningsarbeten på senare år.

Den revidering av taxesättningen ur kostnadssynpunkt, som genomförts vid de nämnda taxehöjningstillfällena, kan allmänt sägas innebära att avgifterna för de kortare avstånden och i de billigaste tarifferna höjts relativt starkare än på de längre avstånden och i de dyrare tarifferna. Den relativt mindre höjningen av de dyrare tarifferna än av de billigare har även varit motiverad med hänsyn till konkurrensen från andra trafikmedel. Som tidigare framhållits har konkurrensen från biltrafiken främst inriktat sig på transporter av mera högvärdigt gods, medan i fråga om det lågvärdiga godset konkurrensen icke varit lika utpräglad.

En annan ur kostnadssynpunkt motiverad taxeanpassning under senare år gäller topptrafik, som ställer sig väsentligt dyrare för järnvägen att ombesörja än trafik, som är mera jämnt fördelad i tiden. En sådan topptrafik, där det eftersträvas att närmare anpassa taxan till kostnaderna, är förtortstrafiken vid de större städerna. För annan trafik än topptrafik har däremot i flera fall genomförts taxesänkningar i syfte att stimulera till utnyttjande av befintlig tåg- och vagnkapacitet. Här må särskilt nämnas de på taxekommitténs förslag tillkomna försöken med semesterbiljetter och endagsbiljetter.

Sådana järnvägens transportuppgifter, som i hög grad kräver manuell hantering, t ex styckeodstransporterna, har genom löneutvecklingen under senare år blivit relativt dyrare att ombesörja än transportuppgifter, som kräver förhållandevis mindre manuell hantering, t ex vagnslastgodset. Taxenivån för styckeodsgods har därför vid de nämnda taxehöjningstillfällena höjts relativt mer än för vagnslastgods.

Taxekommittén anser det angeläget ur företagsekonomisk synpunkt att taxestrukturen vid järnvägarna även i fortsättningen kontinuerligt anpassas till inträdda förändringar i järnvägstekniken samt kostnads- och



konkurrensförhållandena i syfte att därigenom åstadkomma bästa möjliga utnyttjande av järnvägens transportapparat samt ett tillfredsställande ekonomiskt resultat av järnvägsdriften. Då den ordinarie järnvägstaxan icke kan göras tillräckligt flexibel med hänsyn till olika förekommande huvudtyper av res- och transportbehov, erfordras som ett komplement till densamma dels olika speciella avgiftsnedsättningar för mera individuella transportfall, dels ett under olika tidsperioder varierande antal specialtariffer. Taxekommittén kommer i det följande (kap VI) att närmare utveckla sin syn på dessa frågor.

## KAPITEL V

## Avkastningskravet för statens järnvägar

## A. Tiden fram till 1948

Statens järnvägars ställning i det svenska samhällslivet präglas av en viss dualism genom att företaget skall tillgodose å ena sidan samhälls-ekonomiska syften, å andra sidan företagsekonomiska. Som ett samhällets gemensamma företag — med det för den statliga ekonomiska verksamheten dominerande syftet att tjäna samhällets behov — har SJ uppgift främst ansetts vara att främja kommunikationernas utbyggnad och förbättring och därigenom bidra till att utveckla landets näringsliv. Dessa samhällsekonomiska syften var också avgörande för statsjärnvägarnas tillkomst i vårt land. Affärsverksaspekten på SJ och då främst inriktningen på att uppnå en tillfredsställande avkastning på det investerade kapitalet trädde däremot icke i förgrunden förrän på 1870-talet. Dessa båda aspekter på SJ verksamhet, den samhällsekonomiska respektive den företagsekonomiska, har därefter brutits mot varandra under decenniernas lopp och särskilt i fråga om kravet på förräntning av det i SJ investerade kapitalet och behovet av nedskrivningar av järnvägskapitalet föranlett en långvarig och tidvis intensiv allmän debatt.

Redan under de första åren av SJ tillvaro synes det ha varit erkänt att som nettointkomst eller trafiköverskott från SJ kunde räknas endast det belopp, som återstod sedan utgifterna för den egentliga driften och för vidmakthållande av banorna med därtill hörande byggnader, rullande materiel, verkstäder, förråd m m blivit helt täckta. Begreppet vidmakthållande av anläggningarna fattades därvid så vidsträckt, att det innefattade icke blott reparation och övrigt löpande underhåll utan även förnyelse av olika anläggningstillgångar. Då styrelsen för statens järnvägstrafik tillsattes genom Kungl brev den 30 december 1862 uppdrogs åt densamma förutom ordnandet av den allmänna trafiken på stambanorna även »vidmakthållandet» av banorna.

Någon egentlig diskussion i avkastningsfrågan förekom icke under de första decennierna av SJ tillvaro. Järnvägsnätets längd var ännu ringa, och trafiken var av liten omfattning. Inom riksdagen var den allmänna uppfattningen, att man icke kunde hoppas på att SJ trafikinkomster under den första tiden skulle bli tillräckligt stora för att lämna förräntning på det investerade kapitalet. Vid riksdagens behandling av anslagsäskanden för nya statsbanebyggnader under denna tid hänvisades till att dessa investeringar, ehuru de till en början icke kunde väntas lämna avkastning på kapitalet, likväl var motiverade med hänsyn till de indirekta fördelar, som skulle uppkomma för näringslivet. Riksdagen år 1859—1860 ansåg



sålunda »den erfarenhet, som redan vunnits, med tämlig visshet giva vid handen, att järnvägarna i vårt land med det hittills använda anläggnings-sättet endast sent komme att giva någon ersättning för de å dem nedlagda kostnader». De gynnsamma ekonomiska konjunkturförhållandena under början av 1870-talet föranledde en mera optimistisk inställning i fråga om möjligheterna till ökad avkastning från SJ. Denna inställning kom till uttryck i skilda uttalanden av riksdagen. Bl a framhöll riksdagen 1875 i skrivelse till Kungl Maj:t, att en taxerevision borde ske vid SJ i sådant syfte. Riksdagen uttalade sig vidare för att »trafikinkomsterna borde tagas i anspråk till statsbehoven och bland dem i främsta rummet till förräntning och amortering av den skuld, staten iklätt sig i och för anläggningar av dess järnvägar». Man ansåg alltså vid denna tidpunkt rimligt att icke endast kräva förräntning utan även amortering av SJ statskapital. Detta riksdagens uttalande måste emellertid ses mot bakgrunden av den utomordentliga högkonjunktur, som rådde i början av 1870-talet.

Den kraftiga och långvariga lågkonjunktur, som inträdde från senare hälften av 1870-talet och varade praktiskt taget till mitten av 1890-talet, samt utvidgningen av SJ bannät till att omfatta även ett flertal trafiksvaga bandelar, företrädesvis i Norrland, medförde emellertid att de önskemål i fråga om SJ avkastning, som 1875 års riksdag uttalat, icke kunde genomföras i praktiken utan måste väsentligt nedsättas. Icke heller under de följande decennierna kunde det av allmänekonomiska och näringspolitiska skäl ifrågasättas att realisera 1875 års riksdags önskemål beträffande avkastningen från SJ.

Den taxepolitiska målsättning, som under denna tid närmast anslöt sig till den av 1875 års riksdag angivna, var 1887 års järnvägstaxekommittés. Denna kommittés taxeförslag baserades på »att med billig hänsyn till den trafikerande allmänhetens skäligen anspråk på lindriga frakter och godsets större eller mindre förmåga att bära frakt, ernå det för staten gynnsammaste ekonomiska resultatet av järnvägsrörelsen». Kommitténs taxeförslag syftade till att uppnå förräntning av SJ hela anläggningskapital men däremot icke till någon amortering av kapitalet. Denna målsättning hävdades därefter vid olika tillfällen av statsmakterna. Sålunda uttalade sig 1918 års riksdag för att taxorna på SJ borde sättas så att under normala förhållanden SJ kunde förränta hela anläggningskapitalet. Den allmänekonomiska och näringspolitiska utvecklingen gjorde emellertid att detta »normala» avkastningskrav icke kunde upprätthållas i praktiken utan måste modifieras. Sålunda framhölls i Kungl Maj:ts direktiv till järnvägsstyrelsen den 27 september 1924 i förräntningsfrågan, »att avkastningen under de närmaste åren icke lämpligen borde sättas så högt, att man nådde den sedan gammalt och senast av 1918 års riksdag förordade normalnivån, full förräntning av hela statskapitalet». Det framhölls emellertid, att taxan borde avvägas så, »att det beräknade genom-



snittliga överskottet är tillräckligt för förräntning av det lånekapital, som statsbanorna nu disponera och ytterligare komma att disponera såsom en följd av redan beslutade utvidgningar, därvid räntefoten bör bestämmas efter den effektiva medelräntan för av verket disponerade lånemedel».

Även riksdagen uttalade sig sedermera om förräntningskravet för SJ på ett sätt, som kan anses innebära en konfirmering av Kungl Maj:ts direktiv av år 1924. 1926 års riksdag framhöll nämligen i sin skrivelse nr 55 angående SJ och statens vattenfallsverks taxefrågor, att om det å ena sidan framstode som en faktor av stor betydelse för landets ekonomiska liv, att trafik- och krafttaxorna ej blev onormalt betungande, man dock å andra sidan av statsfinansiella skäl måste fasthålla kravet på förräntning av det nedlagda kapitalet åtminstone i vad detta vore att hänföra till lånemedel. Ansvaret för att dessa båda betingelser uppfylldes finge i första hand anses åvila vederbörande verksstyrelser. I betraktande av det senaste årtiondets enastående ekonomiska omkastningar syntes dock enligt riksdagens mening förklarligt, om härvid statsmakternas medverkan till genomförande av vissa nedskrivningar av kapitalet påkallades.

Förräntningsdirektiven av år 1924 hade föregåtts av en långvarig diskussion om vilket minimikrav, som borde ställas på avkastningen från SJ. Denna diskussion, som går tillbaka till 1910-talet, kom att föras efter två linjer, som skilde sig i fråga om metoden att fastställa det räntepliktiga kapitalets storlek. Den ena metoden förutsatte en uppdelning av hela det i statsbanorna investerade statskapitalet i två kategorier, nämligen sådant, som var bundet i »räntabla bandelar», och sådant, som var bundet i »icke räntabla bandelar». Endast det i »räntabla bandelar» investerade kapitalet skulle behöva förräntas genom trafikinkomster av SJ. Enligt den andra metoden däremot skulle det totala investerade kapitalet uppdelas i investeringar av lånemedel och investeringar av trafik- och skatte-medel, varvid endast av lånemedel investerat kapital skulle vara räntepliktigt för SJ.

I samband med taxerevisionen under senare delen av 1920-talet aktualiserades även frågan om avskrivning av det oräntabla lånekapitalet. Det primära syftet med en sådan avskrivning var att uppnå en nedsättning av förräntningsanspråken på SJ för att därigenom kunna hålla en ur näringspolitisk synpunkt önskvärd lägre taxenivå. Denna fråga, som nära sammanhänge med avvägningen av järnvägsfrakterna för lapplandsmalm enligt 1927 års malmavtal mellan staten och malmbolagen, fann en lösning vid 1929 års riksdag. Som en följd av beslut vid denna riksdag nedskrevs SJ räntepliktiga lånekapital med 240 milj kronor per den 31 december 1929, vilket innebar en minskning i SJ dåvarande förräntnings-skyldighet med cirka 11,5 milj kronor per år.

I nedanstående sammanställning belyses hur det disponerade statskapitalet fördelade sig på olika kategorier av kapital före och efter de den 31 december 1929 verkställda omföringarna.



## Kapitalkonto före omföringen

## Kapitalkonto efter omföringen

Kapitalkategori	Beloppen i milj kronor		Kapitalkategori
Lånemedel	919,0	$\left\{ \begin{array}{l} 679,0 \dots\dots 679,0 \\ 140,0 \left\{ \begin{array}{l} 137,7 \\ 2,3 \end{array} \right. \\ 100,0 \dots\dots \end{array} \right.$	Lånekapital att finansieras av trafikinkomster Lånekapital att finansieras av andra medel
Skattemedel	183,8	$\left. \begin{array}{l} \dots\dots\dots \\ \dots\dots\dots \end{array} \right\} 313,1$	Annat kapital
Trafikmedel	27,0		
Ej inlevererat överskott	2,7		
Summa	1 132,5	1 132,5	

Genom 1929 års riksdags beslut fixerades för första gången på ett konkret sätt storleken av SJ räntepliktiga kapital. Förräntning behövde eftersträvas endast för den del av statskapitalet, som upptagits under rubriken »Lånekapital att finansieras av trafikinkomster». Denna del, som då utgjorde i runt tal 680 milj kronor, skulle betraktas som SJ andel i statskulden och ligga till grund för det ur avkastningssynpunkt erforderliga räntebeloppet.

1937 års statliga budgetreform innebar en genomgripande omläggning av riksstaten, som därvid uppdelades i en driftbudget, som i huvudsak ersatte den tidigare skattebudgeten, och en kapitalbudget, som omfattade samtliga kapitalinvesteringar. Det förutsattes, att på kapitalbudgeten upptagna icke räntabla investeringar i princip skulle avskrivas omedelbart genom avskrivningsanslag, anvisade på driftbudgeten. I samband med denna omläggning av riksstaten fr o m budgetåret 1938/39 verkställdes också en reglering av statens förmögenhetsställning i rikshuvudboken, varvid i denna upptagna icke räntabla investeringar helt avskrevs. För SJ del innebar denna reglering (Kungl brev den 2 december 1938) att icke räntabelt kapital om sammanlagt 535,3 milj kronor avskrevs fr o m den 30 juni 1938. Detta avskrivna icke räntabla kapital sammansattes av de båda år 1929 införda kapitalkategorierna, lånekapital att finansieras med andra medel än trafikinkomster, 170,0 milj kronor, samt annat kapital, 365,3 milj kronor. Som motivering för denna kapitalavskrivning framhölls bl a, att värdet av statens domäner otvivelaktigt ökats genom tillkomsten av de oräntabla statsbanelinjerna i Norrland. Sedan de båda icke räntabla kapitalkategorierna sålunda bortfallit, återstod på kapitalkontot endast kategorin: lånekapital att finansieras av trafikinkomster, för vilken därefter infördes beteckningen »statskapital» (= räntepliktigt kapital).

I samband med 1944 års omläggning av kapitalbudgeten i riksstaten nedskrevs SJ statskapital enligt Kungl brev den 30 juni 1944 med 229,5 milj kronor, vilket belopp motsvarade de likvida medel, som järnvägsstyrelsen i form av avsättningar till förnyelsefond och till pensionsfond deponerat i riksgäldskontoret och som samtidigt med nedskrivningen skulle anses inlevererade till statsverket. Denna nedskrivningsoperation motsva-

rade alltså en av SJ verkställd kapitalåterbetalning. En kapitalåterbetalning till staten av liknande karaktär verkställdes år 1947, då SJ värdepportföljer nr 1 och 2 (obligationer respektive utlånade medel) överfördes till riksgäldskontoret, innebärande att ett sammanlagt belopp om 188,8 miljon kronor avfördes från SJ statskapital.

### **B. Avkastningskravet för SJ enligt statsrådsdirektiven till 1938 års och 1948 års järnvägstaxekommittéer**

Vid fastställandet av 1929 års taxa förutsattes att en allmän revision av taxan skulle komma till stånd inom fem år. De instabila pris-, kostnads- och konkurrensförhållanden, som inträdde för järnvägarna under 1930-talet som följd av den allmänna konjunkturutvecklingen och den expanderande landsvägstrafiken, gjorde emellertid, att denna revision måste uppskjutas, och i stället genomfördes under åren 1931—1934 på förslag av järnvägsstyrelsen ett flertal provisoriska taxesänkningar i syfte att bättre anpassa järnvägstaxan till prisläget på transportmarknaden. Sedan järnvägsstyrelsen i skrivelse den 17 november 1937 framhållit att en allmän revidering av SJ godstaxa »i syfte att uppnå bättre kommersiell anpassning inom av driftkostnadsförhållanden betingade gränser, till den i landet utbildade allmänna fraktnivån är nödvändig för trygghet av järnvägarnas ekonomiska ställning i framtiden» erhöll chefen för kommunikationsdepartementet Kungl Maj:ts bemyndigande att tillkalla särskilda sakkunniga för denna revision, 1938 års järnvägstaxekommitté. Enligt statsrådsdirektiven av den 25 februari 1938 för denna taxeutredning borde som ledande princip uppställas, »att statens järnvägar i egenskap av affärsföretag har att i konkurrens med andra på transportmarknaden arbetande företag förränta det bokförda statsbanekapitalet».

Järnvägsstyrelsen hade tidigare, närmast under intryck av de järnvägsekonomiska förhållandena under första hälften av 1930-talet, ansett att genomförandet av en sänkning av godstaxan måste ställas i beroende av en reglering nedåt av SJ räntepliktiga kapital. Som följd av den förbättrade järnvägskonjunkturen under andra hälften av 1930-talet ansåg emellertid styrelsen att den ifrågavarande taxerevisionen icke behövde leda till någon försämring på längre sikt av SJ ekonomi utan i stället närmast skulle innebära en konsolidering.

Vad gäller det räntepliktiga kapitalets storlek och dess inverkan på taxenivån anfördes i statsrådsdirektiven följande:

»Med hänsyn till de förändringar, som kunna inträffa inom transportväsendet, torde det visserligen icke få anses uteslutet, att omfattningen av denna förräntningsplikt i en framtid kan — på liknande sätt som vid företagna eller föreslagna nedskrivningar — få upptagas till förnyad prövning. Under beaktande av de fördelar för hela näringslivets utveckling, som låga transportkost-



nader innebära, synes emellertid förräntningen av det enligt statsmakternas beslut såsom förräntningspliktigt bokförda statsbanekapitalet få vara normerande för taxenivåns genomsnittliga höjd.»

Den av 1938 års järnvägstaxekommitté föreslagna taxerevisionen (SOU 1939: 3) kom emellertid icke att genomföras som följd av det andra världskrigets utbrott och nödvändigheten att först skaffa mera tillförlitliga kostnadskalkyler för taxearbetet än de på vilka 1938 års järnvägstaxekommitté grundat sitt förslag. Sedan 1942 års järnvägskostnadsutredning, som hade i uppdrag att utreda principerna för SJ självkostnadsberäkningar, särskilt för taxeändamål, i det närmaste slutfört sitt arbete, tillsattes 1948 års järnvägstaxekommitté.

I statsrådsdirektiven av den 16 januari 1948 för 1948 års järnvägstaxekommitté erinrades om de direktiv, som utfärdades vid tillsättandet av 1938 års järnvägstaxekommitté, och vari framhölls, att den ledande principen för utredningsarbetet borde vara, att SJ i egenskap av affärsföretag skulle i konkurrens med på transportmarknaden arbetande företag förränta det bokförda statsbanekapitalet. I 1948 års direktiv anslöt sig föredragande departementschefen till denna principiella uppfattning och framhöll vidare, att de sakkunniga borde utarbeta sådana förslag till person- och godstaxor, »som kunna förväntas medgiva skälig avkastning å det bokförda statsbanekapitalet». De sakkunniga borde också undersöka »om avskrivningarna enligt hittills tillämpade grunder stå i tillfredsställande förhållande till kapitalkostnaderna». Med detta avkastningskrav som utgångspunkt borde de sakkunniga undersöka vilka förändringar, som borde vidtagas i person- och godstaxorna.

I samband med remissbehandlingen av Norrlandskommitténs förslag angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland (SOU 1946: 84) hävdade järnvägsstyrelsen bestämt, att om statsmakterna av olika skäl skulle anse sig böra för de norrländska person- och godstransporterna medgiva särskilda nedsättningar i SJ taxa, borde dessa från SJ företagsekonomiska synpunkter ej motiverade nedsättningar finansieras genom särskilda anslag på riksstaten. Järnvägsrådet framhöll likaledes i sitt yttrande, att »sådana allmänna nedsättningar i taxorna, som kunna anses järnvägsekonomiskt motiverade, skola bäras av järnvägarna själva», men att det däremot syntes rationellt att järnvägarna genom anslag på riksstaten erhöi gottgörelse för sådana nedsättningar, som infördes för att bereda stöd åt tex viss landsdel eller en viss näringsgren. Liknande synpunkter framfördes av statskontoret, Sveriges Industriförbund, Sveriges Hantverks- och Småindustriorganisation, handelskammaren i Gävle samt styrelsen för Kooperativa Förbundet.

Föredragande departementschefen anslöt sig i statsrådsdirektiven för 1948 års järnvägstaxekommitté till samma principiella uppfattning, »att



kostnaden för järnvägsekonomiskt ej motiverade nedsättningar i person- och godstaxorna icke böra belasta statens järnvägar».

Statens järnvägars överrevisorer ifrågasatte i sin granskningsberättelse för budgetåret 1947/48 om ej det gällande kravet på avkastning av SJ, vilket enligt direktiven för 1948 års järnvägstaxekommitté avsåg enbart förräntning av statskapitalet, vore alltför ringa. Överrevisorerna förordade, att frågan om det anspråk på avkastning, som skäligen borde av statsmakterna ställas på statsbaneföretaget, omprövades innan arbetet med taxerevisionen avslutades. Enligt de tidigare återgivna utvidgade direktiven för järnvägstaxekommittén av den 22 juni 1950 borde även denna fråga behandlas av taxekommittén. I sin granskningsberättelse för tiden 1 juli 1950—30 juni 1951 (sid 9) anförde överrevisorerna vidare som sin mening, att SJ driftöverskott »skall så långt det räcker, användas till avskrivningar på återanskaffningsvärdena och att, först sedan sådana avskrivningar gjorts fullt ut, det härefter eventuellt uppkomna överskottet bör inlevereras till statsverket». Överrevisorerna framhöll även, att »det är givetvis önskvärt, att statens järnvägars överskott är så stort att det lämnar utrymme för icke blott fulla avskrivningar utan även ränta på statskapitalet». Skulle emellertid överskottet ej vara tillräckligt härför ansåg överrevisorerna »att statens intressen på lång sikt bäst tillgodoses genom att avskrivningarna givas prioritet framför inleveranserna till statsverket».

### C. Avskrivningsfrågan

Enligt den ovan anförda principen för taxepolitiken vid SJ skall taxorna sättas på sådant sätt, att trafikinkomsterna förslår till täckning av utgifterna för den egentliga driften, för anläggningarnas vidmakthållande samt till förräntning av statskapitalet. Anläggningarnas vidmakthållande innefattar då icke enbart reparationer och övrigt löpande underhåll utan också förnyelse av anläggningarna. Det avskrivningsförfarande, som genomfördes vid SJ år 1944, kan sägas ha inriktats på att kompensera den del av anläggningarnas värdeminskning, som uppkom genom deras förslitning eller genom att de blev äldre och som icke komparerades genom det löpande underhållet. Avskrivningsberäkningen grundade sig därvid i princip på anläggningarnas historiska anskaffningspriser och syftade därför närmast till att vidmakthålla anläggningsskapitalet i kronor räknat, vilket vid oförändrade priser för anläggningarna också motsvarade vidmakthållandet av ett konstant realkapital. Genom den fortgående prisstegringsprocessen sedan mitten av 1930-talet erhålles emellertid vid denna avskrivningsberäkning icke tillräckliga avsättningar för att täcka de för ett vidmakthållande av realkapitalet nödvändiga förnyelsebehoven. För att utan tillskott av nya kapitalmedel täcka dessa förnyelsebehov och sålunda bevara SJ produktionskapacitet, erfordras i stället avsättningar, icke en-



bart baserade på de historiska anskaffningspriserna, utan korrigerade med en viss faktor, bestämd med hänsyn till det vid avsättningstillfället rådande prisläget. Sådana avsättningar enligt nupriser är tillräckliga för att vidmakthålla SJ produktionskapacitet, förutsatt att de årliga avsättningarna omedelbart reinvesteras.

Under åren 1937—1945 verkställdes vid SJ utöver de ordinarie avsättningarna till värdeminskningsskonto (vilka beräknades på grundval av historiska anskaffningspriser) extra avsättningar, vilka motiverades dels med den fortgående prisstegringen, dels med den av dessa års högtrafik föranledda ökade förslitningen av anläggningarna. Samma motiv för fyllnadsavsättningar till värdeminskningsskonto förelåg givetvis även för senare år, men systematiska sådana fyllnadsavsättningar verkställdes där- efter först från och med budgetåret 1951/52. En tillfällig extra avsättning på 7 milj kronor verkställdes med Kungl Maj:ts medgivande för budget- året 1950/51.

1948 års järnvägstaxekommitté föreslog — efter samråd med SJ över- revisorer och järnvägsstyrelsen — i skrivelse den 17 augusti 1949 (se *appendix* till detta kapitel) till chefen för kommunikationsdepartementet, att SJ avskrivningar under tider med växlande penningvärde icke skulle baseras på de bokförda historiska anskaffningskostnaderna för vederbö- rande anläggningstillgångar utan att i stället återanskaffningsvärdet (nu- värdet) för dessa tillgångar skulle ligga till grund för avskrivningsberäk- ningen. Enligt det förut återgivna statsrådsprotokollet den 22 juni 1950 förklarade sig departementschefen icke ha något att erinra mot att järn- vägstaxekommittén upprättade sina taxeförslag på grundval av ett av- skrivningsförfarande efter återanskaffningspriser (nupriser). Samtidigt härmed uttalades emellertid, att slutlig ståndpunkt till avskrivningsfrågan fick tagas i samband med prövningen av taxekommitténs blivande taxe- förslag.

Denna realekonomiskt motiverade avskrivningsberäkning genomfördes vid SJ — efter hörande av 1951 års riksdag — i samband med den all- männa taxehöjningen år 1951, som nödvändiggjordes av den inflations- artade prisutvecklingen 1950/51. Tekniskt utformades den nya avskriv- ningsberäkningen på så sätt, att utöver tidigare avsättningar på grund- val av bokförda, historiska anskaffningskostnader (grundavsättningarna) fyllnadsavsättningar beräknades, så avpassade, att de tillsammans med grundavsättningarna skulle giva samma resultat som om återanskaff- ningsvärden (nupriser) hade lagts till grund för avskrivningsberäkningen. För varje grupp av anläggningsobjekt omräknades de ursprungliga an- skaffningskostnaderna till nupriser, varefter för varje grupp kunde fast- ställas med hur många procent återanskaffningsvärdet (nuvärdet) över- steg det bokförda anskaffningsvärdet. Genom att multiplicera grundav- sättningarna med dessa procental erhöles de prisstegringstillägg, som



skulle uppföras som fyllnadsavsättningar. Dessa fyllnadsavsättningar behandlas principiellt på samma sätt som grundavsättningarna. Båda slagen av avsättningar minskar sålunda SJ överskott, och i båda fallen förutsättes medlen bli omedelbart reinvesterade. De går sålunda i avräkning mot de investeringsanslag för ersättnings- och nyanskaffning, som för varje budgetår fastställs för SJ, och minskar därigenom det belopp, som behöver uppföras på statens kapitalbudget för att täckas av lånemedel.

Övergången till avskrivningsberäkning på nupriser medförde för budgetåret 1951/52 en ökning av avskrivningskostnaderna från 76 milj kronor till 138 milj kronor eller med ungefär 80 %. Dessa från och med budgetåret 1951/52 genomförda avsättningar torde vara tillräckliga för att i fortsättningen vidmakthålla realkapitalet. Någon efterreglering för den konsumtion av realkapital, som kan anses ha skett under tiden 1946—30 juni 1951, då några systematiska fyllnadsavsättningar till värdeminskningsskonto icke verkställdes, skedde emellertid icke i samband med det nya avskrivningssystemets införande år 1951. Denna ackumulerade brist i avsättningar till värdeminskningsskonto har järnvägsstyrelsen på basis av respektive års (1946—1950) återanskaffningsvärden beräknat uppgå till cirka 210 milj kronor. Järnvägsstyrelsen har i skrivelse till Kungl Maj:t den 18 september 1954 anmält detta förhållande och framhållit, att enligt styrelsens mening denna brist i avsättningarna bör successivt återhämtas, vilket lämpligen kunde ske på så sätt, att då under kommande år ekonomiska förutsättningar härför förelåg viss del av SJ redovisade överskott (före förräntning) efter särskild framställning av styrelsen finge tagas i anspråk för extra avsättning till värdeminskningsskonto. För budgetåret 1953/54 hemställde styrelsen samtidigt att av överskottet, 31 milj kronor, få disponera 21 milj kronor för sådan extra avsättning, vilket också medgavs av Kungl Maj:t. För budgetåret 1954/55 har Kungl Maj:t efter framställning av järnvägsstyrelsen medgivit en liknande extra avsättning med 15,4 milj kronor.

Hur SJ överskott, avsättningar för värdeminskning, förräntning och statskapital utvecklats under tiden 1929—1955 framgår av *tabell 14*.

#### D. Taxekommittén om avkastningskravet

Den nu gällande ekonomiska målsättningen för SJ innebär efter övergången till nya grunder för avskrivningsberäkningen full realekonomisk kostnadstäckning och därutöver förräntning av det i SJ bokförda statskapitalet i genomsnitt för längre tidsperioder. Taxekommittén anser denna målsättning i princip riktig och har lagt den till grund för sitt förslag till person- och godstaxor för SJ. Taxekommittén har således utgått ifrån att den av kommittén i skrivelse den 17 augusti 1949 föreslagna och av Kungl



Tabell 14. Av SJ disponerat statskapital, SJ avsättningar för värde-  
minskning samt förräntning och överskott åren 1929—1955

År	Disponerat statskapital vid årets slut		Överskott före avsättning för värde- minskning	Avsättning för värde- minskning ordinarie (=enl. driftkost- nadsstat)	Överskott efter ordinarie avsättning för värde- minskning	Disponerat för extra avsättning för värde- minskning	Överskott efter avsättningar för värde- minskning	Beräknad ränta på statska- pitalet	Överskott efter av- sättning för värde- minskning och efter förräntning
	Summa	Härav ränte- pliktigt							
m i l j k r o n o r									
1929	1 134	920	66,0	16,7	49,3		49,3	43,3	6,0
1930	1 150	687	60,4	16,2	44,2		44,2	31,8	12,4
1931	1 165	701	41,3	16,7	24,6		24,6	31,1	— 6,5
1932	1 206	724	29,8	16,9	12,9		12,9	30,1	— 17,2
1933	1 276	757	33,4	17,4	16,0		16,0	31,0	— 15,0
1934	1 323	791	47,3	18,7	28,6		28,6	31,0	— 2,4
1935	1 337	811	54,2	19,1	35,1		35,1	32,0	3,1
1936	1 366	837	58,7	19,5	39,2		39,2	32,6	6,6
1937	1 401	857	72,7	24,0	48,7		48,7	33,0	15,7
1938	886	871	71,6	25,9	45,7		45,7	32,8	12,9
1939	921	898	98,5	23,0	75,5	3,8	71,7	32,8	38,9
1940	996	979	128,2	24,6	103,6	10,0	93,6	34,5	59,1
1941	1 061	1 055	159,7	27,4	132,3	16,8	115,5	38,7	76,8
1942	1 140	1 117	177,3	29,5	147,8	24,0	123,8	38,9	84,9
1943	1 224	1 199	193,3	31,4	161,9	30,2	131,7	40,3	91,4
1944	1 043	1 033	176,3	47,7	128,6	26,0	102,6	38,5	64,1
1945	1 043	1 032	131,5	53,6	77,9		77,9	35,3	42,6
1946	1 067	1 055	113,3	46,8	66,5		66,5	33,7	32,8
1947	1 004	995	71,9	47,4	24,5		24,5	32,5	— 8,0
1948	1 113	1 071	114,6	51,8	62,8		62,8	33,3	29,5
1949	1 141	1 118	110,7	66,3	44,4		44,4	35,3	9,1
1950	1 191	1 159	112,3	75,0	37,3		37,3	36,1	1,2
1951	1 254	1 231	143,5	108,3	35,2	7,0	28,2	37,1	— 8,9
1952	1 373	1 348	172,8	167,0	5,0		5,0	49,6	— 34,6
1953	1 504	1 493	164,8	163,0	1,8		1,0	44,0	— 42,2
1954	1 596	1 594	162,9	140,3	22,6	21,0	1,6	48,5	— 46,9
1955	1 658	1 658	189,2	166,2	23,0	15,4	7,6	52,3	— 44,7
	Summa		2 955,4	1 460,4	1 495,0	154,2	1 340,8	980,1	360,7

*Anm.* Utöver i tabellen för åren 1929—1955 angivna överskott efter avsättning för värde-  
minskning, sammanlagt uppgående till i runt tal 1 340 milj kr, varav 980 milj kr mot-  
svarar ränta på SJ statskapital, har SJ under åren 1942—1951 i form av trafikskatt inleve-  
rerat 234 milj kr till statsverket.

Maj:t från och med budgetåret 1951/52 medgivna avskrivningsberäkningen vid SJ på grundval av nupriser kommer att tillämpas även i fortsättningen.

Kommittén har även utgått från att räntekostnaden för det av SJ disponerade statskapitalet liksom hittills kalkyleras efter medelräntefoten för den fonderade statsskulden.

Ett viktigt problem vid avvägningen av person- och godstaxorna för SJ utgör numera frågan om hur förlusterna på de trafiksvagare bandelarna skall kunna täckas. Då dessa förluster som följd av SJ förpliktelser som allmänföretag och konkurrensen från landsvägstrafiken icke längre i tillräcklig omfattning synes kunna kompenseras genom överskott på andra

områden av SJ verksamhet har taxekommittén ansett det nödvändigt att SJ i viss utsträckning ersättes för sådana förluster. Som närmare motiveras i kap IX har taxekommittén i nuvarande järnvägsekonomiska och trafikpolitiska läge ansett det skäligt att SJ tills vidare genom anslag på riksstaten lämnas sådan ersättning till ett belopp av 100 milj kronor per år.

För taxekommittén framstår det som motiverat att SJ snarast möjligt medgives återhämta den brist i avsättningar till värdeminskningsskonto, som uppkommit under åren 1946—1951. Föreliggande angelägna investeringsbehov vid SJ för rationalisering och modernisering och andra företagsekonomiska skäl talar för att nu kvarstående brist i avsättningar till värdeminskningsskonto på ett mera planmässigt sätt får återhämtas. Taxekommittén vill därför förorda, att under de närmaste åren vid SJ uppkommande överskott får tagas i anspråk för här ifrågavarande extra avsättningar intill dess den föreliggande bristen i avsättningar till fullo återhämtats. Detta synes så mycket mera böra få ske som SJ under åren från och med 1929 till statsverket inlevererat mer än 360 milj kronor utöver kapitalränta.

Marginalen mellan intäkter och kostnader är emellertid numera av ringa storleksordning. Betydande risker föreligger därför att under ett lågtrafikår intäkterna kan bli otillräckliga för att alltid möjliggöra fulla avsättningar enligt nuprisprincipen. För att i ett dylikt läge icke behöva redovisa underskott för SJ synes lämpligen avsättningen för värdeminskning kunna minskas i den mån, som behövs för att åstadkomma balans mellan intäkter och kostnader, varvid felande avsättningsbelopp samtidigt föres inom linjen för att täckas av intäkter under kommande år. I 1930 års lag om bokföring vid enskild järnväg är också enligt § 5 förutsatt, att författningsenlig avsättning till förnyelsefond (värdeminskningsskonto) skall föras inom linjen i den utsträckning, som erfordras för att undvika att ett visst år visar förlust.

Sådana inom linjen förda avsättningar bör enligt taxekommitténs mening snarast möjligt återhämtas, så att fortsatt eftersläpning i avsättningarna för värdeminskning undviks. Taxekommittén anser därför, att överskott bör redovisas för SJ först sedan dels full avsättning enligt nupriser verkställt för vederbörande år, dels eventuellt inom linjen förda avsättningar återhämtats. Liksom SJ överrevisorer anser nämligen taxekommittén, att statens intressen i fråga om SJ på lång sikt bäst tillgodoses genom att åt avsättningarna för värdeminskning gives prioritet framför inleveranserna till statsverket.



## Avskrivningsfrågan vid Statens järnvägar

*Järnvägstaxekommitténs skrivelse av den 17 augusti 1949  
till chefen för kommunikationsdepartementet*

Enligt de direktiv, som utfärdades vid tillsättandet av 1948 års järnvägstaxekommitté, borde kommittén ägna uppmärksamhet åt frågan, »huruvida avskrivningarna (vid statens järnvägar) enligt hittills tillämpade grunder stå i tillfredsställande förhållande till kapitalkostnaderna». Då avskrivningsfrågan är av grundläggande betydelse för statens järnvägars ekonomi och därför måste vara löst, innan kommittén kan göra erforderliga kostnadsberäkningar och upprätta taxeförslag, har det för kommittén framstått som angeläget att snarast möjligt upptaga denna fråga till utredning. Som ett första resultat av denna utredning har kommittén ansett sig böra till Herr Statsrådet framföra följande synpunkter och förslag.

För taxeutredningen erfordras en prognos för den sannolika genomsnittliga trafiken (normalårstrafiken) under den tidsperiod (taxeperioden), som den nya statsbanetaxan planeras att gälla för. På grundval av en sådan prognos och antaganden om de sannolika priserna under taxeperioden för de i järnvägsdriften använda produktionsfaktorerna kunna statens järnvägars totala årskostnader för drift och underhåll för normalårstrafiken beräknas. Som framhållits av 1942 års järnvägskostnadsutredning blir man vanligen tvungen att i beräkningarna antaga, att de vid kalkyltillfället gällande priserna också komma att gälla för taxeperioden, d v s. man använder sig i kalkylerna konsekvent av »nupriser». Även i fråga om kapitaltjänstkostnaderna (avskrivning och ränta) synes det enligt järnvägskostnadsutredningen mest rationellt att i normalårskalkylen beräkna dessa kostnader på grundval av kapitalföremålets nupriser.

De avskrivningar (avsättningar till värdeminskningsskonto), som nu företagas i statens järnvägars bokföring, motsvara icke kapitalföremålets nupriser, då de beräknas på grundval av de historiska anskaffningspriserna för vederbörande anläggningar. På grund av den fortgående prisstegringen ha de blivit otillräckliga att täcka förnyelsebehoven och bevara statens järnvägars produktionskapacitet. För att utan tillskott av nya kapitalmedel bevara produktionskapaciteten skulle krävas avskrivningar, som icke uteslutande baseras på de historiska anskaffningskostnaderna utan korrigeras med en viss faktor, bestämd med hänsyn till det vid avskrivningstillfället rådande prisläget. Under åren 1937—1945 verkställdes också vid statens järnvägar utöver de ordinarie avsättningarna till värdeminskningsskonto (vilka beräknades på grundval av historiska anskaffningspriser) extra avsättningar, vilka motiverades dels med den fortgående prisstegringen, dels med den av dessa års högtrafik föranledda ökade förslitningen av anläggningarna. Samma motiv för extra avsättningar till värdeminskningsskonto ha givetvis förelegat även för senare år, men några dylika extra avsättningar ha icke skett för dessa år.

Vid sammanträde den 5 april 1949 mellan järnvägsstyrelsen, statens järnvägars överrevisorer och taxekommittén för diskussion om avskrivningsfrågan vid statens järnvägar kunde full överensstämmelse konstateras hos dessa tre organ i fråga

om den grundläggande principen, att statens järnvägars avskrivningar under tider med växlande penningvärde icke borde baseras på de bokförda, historiska anskaffningskostnaderna för vederbörande anläggningstillgångar, utan att återanskaffningsvärdet (nuvärdet) för dessa tillgångar i stället borde ligga till grund för avskrivningsberäkningen.

### *Avskrivningsberäkning på grundval av återanskaffningspriser (nupriser)*

Då vid diskussionen av denna fråga — om avskrivningarna skola baseras på den bokförda, historiska anskaffningskostnaden eller på återanskaffningskostnaden (nukostnaden) för vederbörande anläggningstillgång — analogislut från vinstredovisningen inom privata företag spelat en viss roll, skall här först i korthet beröras, hur den nuvarande situationen skulle bedömas, om statens järnvägar vore ett privat aktiebolag. För att analogien skall bli fullständig, antages att aktieägarna ha sina aktier belånade och att den sammanlagda räntan på dessa lån är lika med räntan på det i statens järnvägar investerade statskapitalet.

Nedanstående tablå avser att belysa förändringarna i detta företags ställning efter en period av prisstegring, som antages uppgå till 100 %. Det räknas med två huvudalternativ. Enligt det ena (I) ha företagets inkomster (mkr) stigit i samma grad som utgifterna (mkr), enligt det andra (II) ha de stigit i mindre grad. I båda fallen ha två alternativa vinstberäkningar verkställts: den ena (a) med avskrivning efter återanskaffningsvärdet och den andra (b) med avskrivning efter det bokförda anskaffningsvärdet. Samtliga sifferuppgifter ha i denna starkt förenklade modell valts, så att de i fråga om storleksordning ungefär skulle motsvara de för vederbörande lägen aktuella siffrorna för statens järnvägar.

	Inkomster	Utgifter	Avskrivning	Vinst att utdela	Därav: räntor	Utdelning — räntor
Utgångsläge .....	450	350	35	65	35	30
Alt. I: a .....	900	700	70	130	35	95
b .....	900	700	40	160	35	125
Alt. II: a .....	800	700	70	30	35	—5
b .....	800	700	40	60	35	25

Vid utgångsläget före prisstegringen förutsattes de bokförda värdena i stort sett överensstämma med återanskaffningsvärdena, varför båda avskrivningsmetoderna då föra till samma resultat. Hela vinsten utdelas (från skatter bortses i detta sammanhang), och sedan aktieägarna betalt räntorna å sina lån, ha de en samlad behållning av 30 enheter.

Efter prisstegringen tänkes i alternativ I:a en fördubbling av alla poster med undantag av räntorna ha ägt rum. Sålunda ha även avsättningarna till ersättningsbehoven med hänsyn till det höjda prisläget höjts till det dubbla beloppet. Eftersom penningvärdet fallit till hälften, har vinstbeloppets fördubbling ej medfört någon reell vinstökning för aktieägarna. Den omständigheten, att aktieägarnas låneräntor uppgå till samma nominella belopp som förut, trots penningvärdets försämring, har emellertid tillfört dem en extra kapitalvinst på långivarnas bekostnad. Tack vare denna ökas deras årliga nettobehållning med  $(95 - 2 \cdot 30 =) 35$  enheter, räknat i det nya penningvärdet. I denna situation



torde ingen vilja påyrka en övergång till alternativ I:b, vilket innebär, att bolaget skulle bestämma avskrivningsbeloppet på basis av det bokförda värdet och i stället ytterligare höja utdelningen. Aktieägarna skulle nämligen ej ha stor glädje av en dylik utdelningshöjning, då de omedelbart finge återföra motsvarande belopp till bolaget, exempelvis i form av nyteckning av aktier, för att därmed göra det möjligt för bolaget att täcka sina ersättningsbehov i full omfattning.

Om häremot invändes, att det tänkta bolagets avskrivningar enligt lag äro begränsade till tillgångarnas bokförda anskaffningskostnader, kan framhållas dels att bolaget, såsom i det följande kommer att närmare beröras, har en viss möjlighet att forcera tempot för avskrivningarna, särskilt vid nyanskaffningar, dels att bolaget utöver de egentliga avskrivningarna kan göra extra avsättningar av vinstmedlen.

Medan det nu behandlade alternativet I skulle motsvara statens järnvägars ställning, om inkomsterna stigit i samma proportion som utgifterna — vilket i stort sett var fallet under krigsåren — avser alternativ II att ge en stiliserad bild av det aktuella läget. Detta karakteriseras av att inkomsterna procentuellt sett stigit mindre än utgifterna, varigenom trafikanterna tillförts en förmån av 100 enheter med motsvarande vinstreduktion hos företaget som följd. Situationen har alltså blivit så prekär för företagens ägare, att, om tillräckliga dispositioner skola göras för ersättningsbehov (II:a), den för utdelning disponibla vinsten ej ens förslår till att bestrida låneräntorna, trots att dessa bibehållits vid samma låga nominella belopp som vid det gamla penningvärdet.

Det kan i detta läge kanske vara frestande att något förbättra den nominella vinstredovisningen genom att tillämpa avskrivningsmetod b, då den för utdelning disponibla vinsten i så fall kommer att överstiga räntebelastningen (II:b). Men det bör ej fördöljas, att den ifrågavarande vinstökningen motsvaras av en real kapitalkonsumtion inom företaget, i det att de med inkomstmedel bekostade ersättningsanskaffningarna ej utgöra full kompensation för de gamla kapitalföremålens förslitning. I själva verket kan därför den nämnda förmånen för trafikanterna å 100 enheter, räknat i det nya penningvärdet, sägas bli finansierad på följande sätt: kapitalkonsumtion 30, ianspråktagande av låntagarvinst genom penningvärdets försämring 35, nedgång i driftöverskottet 35.

En vinstredovisning av detta slag hos ett privat företag strider visserligen ej mot lag men kan knappast anses stå i överensstämmelse med sund affärspraxis. Man kan fråga sig, om några särskilda skäl tala emot att även statens järnvägar övergå till en sund vinstberäkningsmetod, som förutsätter så stora avsättningar för ersättningsbehov, att produktionskapaciteten kan bevaras och kapitalkonsumtion undvikas. Om en kalkyl med avskrivningar efter återanskaffningsvärden skulle leda till ett så litet överskott, att detta ej förslår till statskapitalets förrentning, synes det taxekommittén bättre att öppet redovisa detta som ett resultat av det rådande taxeläget.

### *Avskrivningsfrågan och den taxepolitiska målsättningen*

Avskrivningsfrågan vid statens järnvägar har ett ofrånkomligt samband med frågan om statens räntekrav och den taxepolitiska målsättningen, vilket förhållande taxekommittén har att särskilt beakta.

I direktiven för taxekommittén erinrar Herr Statsrådet om att Kungl. Maj:t och riksdagen redan under 1920-talet såsom riktlinjer för det då pågående taxe-



arbetet angivit, att trafiktaxorna visserligen ej finge bli onormalt betungande för landets ekonomiska liv men att å andra sidan kravet på förräntning av det i statens järnvägar nedlagda kapitalet måste vidmakthållas, åtminstone i den mån detta vore att hänföra till lånemedel. Liknande direktiv utfärdades vid tillsättandet av 1938 års järnvägstaxekommitté: »den ledande principen för utredningsarbetet borde vara, att statens järnvägar i egenskap av affärsföretag skulle i konkurrens med andra på transportmarknaden arbetande företag förränta det bokförda statsbanekapitalet». Herr Statsrådet ansluter sig i de utfärdade direktiven för egen del till denna principiella uppfattning: »De sakkunniga böra sålunda utarbeta sådana förslag till person- och godstaxor, som kunna förväntas medgiva skäligen avkastning å det bokförda statsbanekapitalet», varvid som förut nämnts bör uppmärksammas, »huruvida avskrivningarna enligt hittills tillämpade grunder stå i tillfredsställande förhållande till kapitalkostnaderna».

Med utgångspunkt från dessa uttalanden vill kommittén till frågans belysning i detta sammanhang behandla endast två gränssfall, av vilka det ena leder till relativt låga och det andra till relativt höga taxor.

Antag *först* för resonemangets skull, att man ej skulle vilja frångå det nuvarande systemet för avskrivningar och ej heller skulle vilja sätta högre taxor, än att driftöverskottet nätt och jämt försloge till det bokförda statskapitalets förräntning. Från dessa utgångspunkter skulle man kunna tillämpa relativt låga taxor (ungefär i nivå med de nuvarande) för den närmaste framtiden, då man för denna tid skulle kunna tillgodogöra sig de låga anskaffningskostnaderna från förkrigstiden för en stor del av tillgångarna. Allt eftersom det gamla realkapitalet måste ersättas med nytt, som anskaffats till högre priser och delvis lånefinansierats, skulle emellertid en successiv stegring av såväl avskrivnings- som räntebelopp komma till stånd. På grund härav skulle även taxorna successivt behöva höjas i motsvarande mån, då driftöverskottet eljest skulle förbytas i driftförlust. Detta gäller, väl att märka, även under förutsättning att den allmänna prisnivån ej fortsätter att stiga utan håller sig någorlunda konstant. Den successiva höjningen av taxeläget kan, under den nämnda förutsättningen, beräknas fortsätta under flera decennier framåt, såvida ej statens järnvägar skulle kunna nedbringa driftkostnaderna genom effektiva rationaliseringsåtgärder eller marknadsutvecklingen toge en för företaget särskilt gynnsam riktning. Vid den slutliga taxenivån skulle alla avskrivningar ha anpassats efter återanskaffningsvärdena för realkapitalet och det räntepliktiga statskapitalet ha uppskrivits med ett belopp, som svarar mot ej endast de verkliga nyinvesteringarna utan också den nu förefintliga differensen mellan återanskaffningskostnader och ursprungliga anskaffningskostnader för realkapitalet.

Det *andra* gränsfallet innebär, att återanskaffningsvärdet lägges till grund för avskrivningarna. Dessutom tänkes i detta gränssfall att begreppet »skäligen avkastning» å statskapitalet — i anslutning till vad statens järnvägars överrevisorer anfört i sin berättelse för budgetåret 1947/48 — får den innebörden, att det skall vara en med hänsyn till penningvärdets försämring *höjd* förräntning av detta kapital. Konsekvenserna för taxesättningen skulle då tydligen bli en *omedelbar* höjning till den nivå, som i det förra alternativet betecknade slutläget efter en lång övergångstid, under förutsättning att den allmänna prisnivån hölls konstant. Detta taxeläge kunde sedan bibehållas oförändrat ända tills att nya omständigheter motiverade en förskjutning i den ena eller andra riktningen.

Av dessa två taxepolitiska alternativ skulle givetvis det förra — bortsett från de olägenheter, som kunna ligga i de successiva taxehöjningarna — ställa sig fördelaktigast från trafikanternas synpunkt, medan det senare skulle bättre till-



godose skattebetalarnas intressen. Det senare skulle nämligen vid i övrigt lika omständigheter, möjliggöra en något lägre årlig skattebörd, eftersom räntebeloppets ökning skulle ge staten ett inkomstillskott, och de höjda avskrivningsbeloppen skulle minska statens anspråk på kapitalmarknaden.

Ser man frågan från statens järnvägars egen synpunkt, torde ej kunna förnekas, att det förra alternativet skulle medföra kännbara olägenheter för företaget. De ständigt stigande ränte- och avskrivningsanspråken skulle nämligen påkalla motsvarande successiva taxehöjningar. Men på grund av trögheten på detta område är det ej lätt att få dessa genomförda, och företaget skulle därför, om man undantager den första tiden efter en taxehöjning, visa en ständig tendens att gå med underskott. Denna situation vore kanske nyttig från rationaliserings-synpunkt, men det skulle sannolikt i praktiken vara omöjligt för företaget att uppfylla statens förräntningsanspråk. Enligt det senare alternativet skulle statens järnvägar däremot normalt få karaktären av ett vinstgivande företag, och rationaliseringssynpunkten torde ändock kunna tillgodoses genom att taxorna avvägas så, att för denna normala vinstgivning kräves en rationell drift av företaget.

I fråga om statens järnvägars befogenhet att göra avsättningar för förnyelseändamål synas överrevisorerna i nämnda berättelse vilja gå ännu längre än till ett bevarande av statens järnvägars produktionskapacitet. De skriva nämligen: »Oavsett huru kravet på statsbaneföretagets avkastning ställes kommer helt naturligt ledningens målsättning att omfatta även något mera, nämligen en sådan förbättring av det ekonomiska resultatet, att utöver avkastningskravets fyllande vinst skall kunna uppvisas. Vi vilja ifrågasätta, huruvida icke åtminstone en del av den vinst, som sålunda må kunna uppnås, bör få användas inom företaget till extra avskrivningar eller andra åtgärder ägnade att på längre sikt stärka dess ställning. En på så sätt vidgad ekonomisk rörelsefrihet borde kunna bilda utgångspunkt för en djärvare teknisk och organisatorisk nydaning inom företaget än som eljest skulle vara tillrådlig.»

Detta uttalande bör ses mot bakgrunden av att statens järnvägars nuvarande uppsättning av objekt är mycket »brokig» och att därför de nya objekt, som anskaffas som ersättning för utslitna eller omoderna objekt, ofta äro av väsentligt högre standard än de gamla. Den moderniseringsprocess, som sålunda försiggår inom företaget, har till följd, att ifrågavarande utbyten från ekonomisk synpunkt ej utslutande ha karaktären av ersättningsanskaffningar utan i viss mån också kunna betraktas som nyinvesteringar. I samma mån måste utöver avskrivningsmedel, även när dessa baserats på återanskaffningsvärdet, också andra medel användas till deras finansiering. Enligt överrevisorernas uppfattning borde statens järnvägar härvid ha viss möjlighet att använda egna vinstmedel för ändamålet. Ännu starkare skäl tala naturligtvis för att statens järnvägar åtminstone få höja sina avsättningar i relation till återanskaffningsvärdet.

Härmed torde ha visats, att den taxepolitiska målsättning, som förknippats med statens järnvägars nu tillämpade avskrivningsmetod, framstår som diskutabel. Även om målsättningen godkännes, skulle den för övrigt ej nödvändig-göra ett bibehållande av det nuvarande avskrivningsförfarandet. Man kan givetvis hålla låga taxor, också om avskrivningarna baseras på återanskaffningsvärdet. Konsekvensen härav blir emellertid, att statens ränteanspråk på statens järnvägar måste nedskäras med det belopp, varmed den senare metoden för till högre resultat än den förra. Och från statens synpunkt innebär detta ej någon väsentlig ändring, då ränteanspråkens tillgodoseende i förra fallet, som tidigare framhållits, förutsätter en konsumtion av realkapital, som måste kompenseras genom tillskott av andra statsmedel.



### *Den tekniska utformningen av avskrivningsberäkningen efter återanskaffningspriser (nupriser)*

I det följande skall skisseras hur man kan tänka sig en avskrivningsberäkning på grundval av återanskaffningspriser (nupriser) inom ramen för statens järnvägars nuvarande bokföringssystem.

Inom ett privat företag, t ex ett industribolag, få avskrivningarna på längre sikt ej överskrida de ursprungliga anskaffningskostnaderna, även om återanskaffningsvärdet under tiden stigit. Men en viss frihet är medgiven beträffande själva tempot för avskrivningarna, så att det totala avskrivningsbeloppet under ett givet år kan bli lika stort eller större än det belopp, som skulle ernåtts vid en strikt tillämpning av återanskaffningsprincipen med jämn fördelning av avskrivningarna på olika år. Under prisstegringstider anses det sålunda vara ett sunt förfarande att omedelbart nedskryva nyinköpta objekt till »betryggande värden». För att en dylik från återanskaffningssynpunkt »övernormal» avskrivning av de nya objekten skall kunna uppväga den »undernormala» avskrivningen av äldre objekt, för vilka avskrivningsutrymmet redan tidigare utnyttjats, förutsättes emellertid, att företaget undergår en viss expansion.

För statens järnvägars vidkommande torde en dylik mera fri avskrivningsmetod ej vara att tillråda, då den skulle bryta sönder det nuvarande bokföringssystemet och införa ett visst moment av godtycke vid vinstberäkningen. Statens järnvägars överrevisorer anse visserligen i sin berättelse för budgetåret 1946/47, att metoden är förtjänt att övervägas, men även de torde liksom taxekommittén föredraga en lösning av frågan efter de linjer, som prövats under åren 1937—1945. Vid sidan av de ordinarie avsättningarna till slopningskontot, beräknade som vissa procent av de ursprungliga anskaffningskostnaderna, gjordes nämligen då vid statens järnvägar *extra avsättningar till ett prisstegringskonto*, vilket liksom slopningskontot uppfördes under rubriken »värdeminskningsskonto». Det bör givetvis vara möjligt att avpassa dessa extra avsättningar så, att de tillsammans med de ordinarie ge samma resultat, som om återanskaffningskostnaderna hade lagts till grund för avskrivningarnas beräkning.

Förfarandet innebär, att man vid utgångsläget omräknar de ursprungliga anskaffningskostnaderna efter de aktuella priserna. För varje objektgrupp kan sedan fastställas, med hur många procent återanskaffningsvärdet överstiger det bokförda anskaffningsvärdet. Genom att multiplicera de ordinarie avskrivningsbeloppen med dessa procenttal erhåller man de prisstegringstillägg, som skola uppföras som extra avsättningar.

De extra avsättningarna till prisstegringskontot skola principiellt behandlas på samma sätt som de ordinarie avsättningarna till slopningskontot. Båda kategorierna minska sålunda företagets beräknade nettoinkomst, och i båda fallen förutsätts medlen bli omedelbart reinvesterade. De gå sålunda i avräkning mot de investeringsanslag för ersättning och nyanskaffning, som för varje år fastställas för statens järnvägar och minska därmed det belopp, som skall uppföras å statens kapitalbudget för att täckas av lånemedel.

De ordinarie avsättningarna till slopningskonto ske för närvarande — beroende på anläggningarnas eller materielens ålder — till ettdera av två underkonton: individualkonto eller kollektivkonto. Medan avsättning till kollektivkonto sker för de objekt, vilka uppnått en ålder, överstigande den som ligger till grund för avskrivningsberäkningen för vederbörande objektgrupp (den ålder, som erhålles genom att dividera 100 med avskrivningsprocenten), äger avsättning till individualkonto rum för objekt, vilka icke uppnått nämnda ålder. Av-



sikten med avsättningen till kollektivkonto har varit att skaffa en reserv genom vilken förluster på grund av förtidsslopningar av objekt skulle kunna kompenseras. Den hittillsvarande utvecklingen tyder på att de som grundval för avskrivningsberäkningen fastställda »livslängderna» ej äro större än att de i alldeles övervägande antalet fall torde garantera full bokföringsmässig avskrivning. Om man övergår till att beräkna avskrivningarna på grundval av nupriser, kan man icke gärna, sedan objekten helt avskrivits och i regel eller åtminstone i genomsnitt även återanskaffats, fortsätta att göra avsättningen till ett kollektivkonto, även om objekten — exempelvis en personvagn eller ett lokomotiv — alltjämt äro i tjänst. Emellertid måste man även vid användning av nuprisemetoden räkna med behov av förtidsslopning — exempelvis på grund av olyckshändelser — och en däremot svarande avsättning för återanskaffning i förtid. Kommittén vill därför föreslå, att avsättningarna till det nuvarande kollektivkontot slopas och ersättes med avsättning till ett allmänt »utjämningskonto», som man mera obundet kan göra avsättning till för att täcka risker i fråga om förtidsslopning. Avsättningen till detta allmänna utjämningskonto synes förslagsvis kunna utgå med 5 % av den för vederbörande år beräknade totala avsättningen till individalkonto (enligt nupriser).

En överslagskalkyl för budgetåret 1948/49 ger vid handen, att en lösning av avskrivningsfrågan vid statens järnvägar på sätt ovan skisserats skulle i viss mån påverka statsbudgeten. Enligt den överslagsberäkning av avskrivningarnas storlek med utgångspunkt från återanskaffningspriser (nupriser) för statens järnvägars anläggningar, som återfinnes i bilagda, av kommitténs huvudsekreterare upprättade promemoria, skulle nämligen för budgetåret 1948/49, förutom den ordinarie avsättningen till värdeminskningsskonto om 53,5 milj. kronor, behöva verkställas en extra avsättning om 41 milj. kronor för att de sammanlagda avsättningarna under året skulle motsvara avskrivning enligt återanskaffningspriser (nupriser) för detta budgetår. Då statens järnvägars bokförda överskott (efter nuvarande avskrivningar men före ränteavdrag) för budgetåret 1948/49 kan beräknas uppgå till cirka 60 milj. kronor, skulle alltså denna extra avsättning om 41 milj. kronor rymmas inom ramen för nuvarande överskott. Enligt denna beräkning skulle statens järnvägars vinst före ränteavdrag budgetåret 1948/49 uppgå till 19 milj. kronor i stället för 60 milj. kronor. Följden av en dylik avskrivningsberäkning på grundval av nupriser skulle ha blivit, att inkomstsidan å statens driftbudget och därmed även budgetens överbalansering skulle ha reducerats med 41 milj. kronor. Samtidigt skulle emellertid det å kapitalbudgeten uppförda investeringsbemyndigandet för statens järnvägar och därmed även den på inkomstsidan upptagna posten »länemedel» ha minskat med samma belopp. Effekten på kapitalmarknaden hade alltså blivit densamma.

Om det förfarande, som härmed skisserats, skulle kontinuerligt tillämpas vid statens järnvägar, finge man naturligtvis utarbeta förenklade metoder för en approximativ beräkning av återanskaffningsvärdets årliga förändringar inom de olika objektgrupperna. Denna mera tekniska fråga torde här ej behöva närmare beröras.

Däremot bör framhållas, att samma huvudprincip torde kunna tillämpas också vid en prisutveckling i motsatt riktning. Om man gör det i och för sig icke mycket sannolika antagandet, att den framtida prisnivån kommer att ligga väsentligt lägre än under det senaste decenniet, kan det tänkas, att återanskaffningsvärdet för statens järnvägars tillgångar så småningom blir lägre än de bokförda anskaffningskostnaderna. I detta fall komma de ovan angivna extra avsättningarna till prisstegringskontot att bli *negativa*; de få alltså karaktären av pris-



sänkingsavdrag. Härigenom reduceras den årliga avsättningen till värdeminskningsskontot (= den reguljära avsättningen till slopningskontot *minus* de nämnda prissänkingsavdragen som *debiteras* prisstegringskontot), så att den motsvarar de genom priset sänkta förnyelsekostnaderna. Årsnettot kommer alltså ej att belastas med den förlust, som ligger däri att de i bruk varande tillgångarna i genomsnitt inköpts vid en högre prisnivå, utan det kommer att bestämmas med utgångspunkt från de aktuella kostnadsförutsättningarna. Detta stämmer väl med att eventuella tidigare prisstegringsvinster ej heller inräknats i årsnettot, om samma avskrivningsprincip då tillämpats. Allmänt taget gäller därför, att en avskrivning efter återanskaffningsvärdet har en stabiliserande effekt på serien av årsnetton.

### *Avskrivningarnas fördelning mellan olika år*

Som ovan nämnts beräknas den årliga avsättningen till slopningskontot vid statens järnvägar efter en för varje objektgrupp fixerad procentsats, som erhållits genom att dividera 100 med den genomsnittliga livslängden för ifrågasvarande objekt. Det har här förutsatts, att även prisstegringstilläggen skulle beräknas efter samma procentsats, tillämpad på skillnaden mellan återanskaffningsvärdet och det ursprungliga anskaffningsvärdet.

Att anskaffningskostnaden för ett objekt med begränsad varaktighet slås jämnt ut på alla år, som tillgången är i bruk — ehuru de årliga avskrivningsbeloppen komma att variera med prisnivåns höjd, om de baseras på återanskaffningsvärdet — torde främst ha sin grund i praktiska bokföringshänsyn. Från teoretisk synpunkt framstå andra avskrivningsmetoder såsom mer motiverade.

Om man kunde antaga, att det ifrågasvarande objektets nyttjandevärde vore lika stort under hela dess användningstid, framstår sålunda avskrivning enligt den s k annuitetsmetoden såsom mera rationell. Denna metod innebär — bortsett från variationen i återanskaffningskostnaden — att summan av årlig avskrivning och ränta på föremålets kapitalvärde skall uppgå till ett konstant belopp för alla år. Avskrivningsbeloppet blir alltså minst i början och stiger successivt i samma mån som objektets kapitalvärde och den därå löpande räntan minskas. Om avskrivningarna baseras på återanskaffningsvärdet, kommer serien dock att modifieras av tillägg eller avdrag, beräknade enligt ovan angivna principer.

För statens järnvägars vidkommande synes det dock vara lämpligt att begränsa användningen av denna metod till kostnadsberäkningar, som gälla framtiden. Vad gäller redovisningen av driftresultatet för gångna perioder skulle metodens tillämpning medföra onödiga komplikationer.

Däremot kan det ifrågasättas att modifiera avskrivningsbördan med hänsyn till intensiteten i tillgångarnas nyttjande under olika år. Detta innebär, att procentsatserna för avskrivningen över lag skulle höjas under år med stark trafikbelastning för att i motsvarande grad sänkas under andra år, då trafiken på grund av vikande konjunkturer eller andra omständigheter har en relativt mindre omfattning. I viss mån framstår en dylik förskjutning som motiverad redan av tekniska grunder, ty med större belastning följer större förslitning. Men även oavsett detta förefaller det befogat att taga hänsyn till trafikintensitetens växlingar, så att avskrivningskostnaden blir någorlunda jämnt fördelad på de olika trafikprestationerna. Eftersom de goda åren på så sätt få bära större avskrivningar än de dåliga åren, kommer vinstberäkningen för olika år att leda till ett jämnare resultat, vilket i och för sig är en stor fördel.



Man kan tänka sig olika metoder för genomförandet av detta program, om samtidigt återanskaffningsvärdet skall bibehållas såsom norm för avskrivningarna. En enkel metod, som dock strider mot det nuvarande bokföringssystemet, är att variera både de reguljära avsättningarna till slopningskontot och de extra avsättningarna till prisstegringskontot enligt nämnda princip. Om exempelvis en till 4 fastställd avskrivningsprocent (avseende avsättningar till båda dessa konton) under ett gott år höjes till 6, kan den under ett annat mindre gynnsamt år sänkas till 2. En annan metod, som bättre stämmer med den gällande bokföringen, är att bibehålla en konstant avsättning till slopningskontot och att lägga hela variationen på avsättningen till prisstegringskontot. I så fall skulle egentligen i bokföringen särskilt redovisas med hur många procent den totala avsättningen till nämnda båda konton under varje år över- eller understeg det belopp, som skulle ernåtts vid en tillämpning av de fastställda avskrivningssatserna på återanskaffningsvärdet. Endast på så sätt erhålles nämligen full kontroll över att avvikelserna på längre sikt taga ut varandra. Det vore kanske enklare att redovisa de absoluta i stället för de procentuella avvikelserna. Men det önskade resultatet — att avsättningarna för ersättningsbehoven på längre sikt skola vara tillräckliga för produktionskapacitetens bibehållande — nås då endast approximativt. Om avsättningen under ett år med lågt prisläge minskas med ett visst belopp, kan detta nämligen ej kompenseras av att den ökas med samma belopp under ett annat år med högt prisläge. Beloppet under det senare året bör tydligen höjas med hänsyn till prisförskjutningen mellan de båda åren. Och detta resultat når man som tidigare nämnts genom att åstadkomma en utjämning av de procentuella avvikelserna.

### *Sammanfattning och förslag*

Den föregående framställningen torde ha visat, att avskrivningarna vid statens järnvägar enligt hittills tillämpade grunder icke stå i tillfredsställande förhållande till kapitalkostnaderna, att tungt vägande skäl tala för en övergång till ett avskrivningsförfarande, som i princip baserats på återanskaffningspriser (nupriser) för de olika realkapitaltillgångarna, samt att ett dylikt avskrivningsförfarande kan genomföras inom ramen för statens järnvägars nuvarande bokföringssystem. I samband med en övergång till ett avskrivningsförfarande, baserat på nupriser, skulle det enligt kommitténs mening också vara motiverat att slopa de nuvarande avsättningarna till kollektivkonto för »överåriga» — bokföringsmässigt redan helt avskrivna — objekt och i stället ersätta dessa med en som klumpsumma för alla objektgrupper beräknad avsättning till ett allmänt »utjämningskonto». Genom en dylik, mera tillfredsställande avskrivningsmetod skulle för statens vidkommande åstadkommas, att budgetställningen, såvitt angår statens järnvägar, bleve mera rättvisande samtidigt som för statens järnvägar den ram skulle vidgas, inom vilken ersättningsbehov skulle kunna tillgodoses utan ianspråktagande av lånemedel.

För taxekommitténs fortsatta arbete är det erforderligt, att kommittén erhåller direktiv beträffande det avskrivningsförfarande, som skall ligga till grund för beräkning av statens järnvägars kostnader och intäktsbehov. I detta hänseende föreslår kommittén, att nyssnämnda förfarande, i princip grundat på återanskaffningspriser (nupriser), godkännes såsom direktiv för kommittén.

Taxekommittén vill därjämte, med hänsyn till att det föreslagna avskrivnings-

förfarandet har mycket stor betydelse för statens järnvägar, hemställa, att det samma måtte införas snarast möjligt.

I behandlingen av denna fråga ha deltagit samtliga ledamöter av taxekommittén.

Stockholm den 17 augusti 1949.

För 1948 års järnvägstaxekommitté

*Olof Sahlin*

*Arne Sjöberg*



*Bilaga till 1948 års järnvägstaxekommittés skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 17 augusti 1949.*

**PM med överslagsberäkning av avskrivningarnas storlek budgetåret 1948/49 med utgångspunkt från återanskaffningspriser (nupriser) för statens järnvägars anläggningar**

**I. Inledning**

Vid sammanträde den 5 april 1949 mellan järnvägsstyrelsen, statens järnvägars överrevisorer och 1948 års järnvägstaxekommitté för diskussion av avskrivningsfrågan vid statens järnvägar kunde full enighet konstateras hos de närvarande, att statens järnvägars avskrivningar under tider med växlande penningvärde icke borde baseras på de bokförda, historiska anskaffningskostnaderna för vederbörande anläggningstillgångar, utan att deras återanskaffningsvärde, beräknat efter nupriser, i princip borde läggas till grund för avskrivningsberäkningen. Detta kunde tekniskt ordnas på så sätt, att utöver de ordinarie avsättningarna på grundval av de bokförda historiska anskaffningskostnaderna, extra avsättningar beräknades, så avpassade, att de tillsammans med de ordinarie avsättningarna skulle giva samma resultat, som om återanskaffningsvärden (nupriser) hade lagts till grund för avskrivningsberäkningen.

För en beräkning av avskrivningarna för budgetåret 1948/49 enligt nupriser måste de ursprungliga anskaffningskostnaderna omräknas till de nu (1949) gällande priserna. För varje grupp av anläggningsobjekt har framräknats ett tal, nuvärdeskoefficient, med vilket de bokförda, ursprungliga anskaffningskostnaderna skola multipliceras för att de beräknade återanskaffningskostnaderna skola erhållas. Av detta tal framgår med hur många procent nupriset överstiger den bokförda anskaffningskostnaden. Genom att multiplicera det ordinarie avskrivningsbeloppet för varje grupp med detta procenttal, *extra avsättningsprocenten eller EA-procenten*, erhåller man de prisstegringstillägg, som för resp. grupper skola uppföras som extra avsättningar.

Som framhållits i taxekommitténs skrivelse i avskrivningsfrågan sker avsättning till värdeminskningsskonto för närvarande — beroende på anläggningarnas eller materielens ålder — till ettdera av två underkonton inom värdeminskningsskontot: individualkonto eller kollektivkonto. Avsättning till kollektivkonto äger rum för de objekt, vilka uppnått en ålder, överstigande den, som anges av den för resp. objektgrupp tillämpade avskrivningsprocenten (den ålder, som erhålles genom att dividera 100 med avskrivningsprocenten). För korthets skull kallas dessa objekt i det följande »B-objekt» till skillnad från dem, för vilka avsättning sker till individualkonto (»A-objekt»).

I enlighet med de av taxekommittén förordade principerna för avskrivningsberäkningen vid statens järnvägar har i den efterföljande överslagskalkylen av

den för budgetåret 1948/49 erforderliga totala avsättningen till värdeminskningskonto (på grundval av nupriser) utgått från återanskaffningskostnaderna endast för de anläggningar, för vilka avsättning sker till individualkonto (A-objekt). De nuvarande avsättningarna för B-objekt till kollektivkonto ha enligt taxekommitténs förslag tänkts ersätta med avsättning till ett allmänt »utjämningskonto». Sistnämnda avsättning har upptagits till 5 % av totala avsättningsbeloppet till individualkonto (enligt nupriser). Denna avsättning ersätter sålunda den nuvarande avsättningen till kollektivkonto för de olika objektgrupperna, vilken sammanlagt är av storleksordningen 8,5 miljoner kronor per år. Den erforderliga extra avsättningen till värdeminskningskonto för budgetåret 1948/49 har därefter erhållits som skillnaden mellan den på angivet sätt beräknade totala avsättningen och den ordinarie avsättning, som nu verkställs på grundval av de bokförda anskaffningskostnaderna (för såväl A- som B-objekt).

De olika objektgrupper, som vid statens järnvägar äro föremål för avskrivning (avsättning till värdeminskningskonto) framgå av efterföljande sammanställning. De omfatta huvudgrupperna

- A. Bana och byggnader
- B. Rullande materiel
- C. Investeringsinventarier
- D. Sjöfartsmateriel
- E. Anläggningar och materiel för biltrafik.

I bilagorna 1 a—e ha de bokförda (historiska) anskaffningskostnaderna (per den 30 juni 1948) för olika objektgrupper specificerats på olika anskaffningsår (»investeringsår») i fråga om sådana anläggningar, för vilka avsättning sker till individualkonto. Investeringar i anläggningar, som uppnått sådan ålder, att avsättning sker till kollektivkonto, äro däremot icke specificerade på olika investeringsår. Ett undantag härifrån utgör dock gruppen »Sjöfartsmateriel», för vilken anskaffningskostnaderna äro fördelade på anskaffningsår, oavsett om avsättning sker till individual- eller kollektivkonto.

För vissa objektgrupper förekommer avsättning till individualkonto även för anläggningar, vilkas ålder överstiger, den, som anges av avskrivningsprocenten, nämligen för broar, räler med tillbehör samt postvagnar. Detta sammanhänger med, att avskrivningsprocenten för dessa objektgrupper höjts den 1 januari 1944. Avsättning till individualkonto för dessa äldre anläggningar fortsätter till dess de bokförda anskaffningskostnaderna äro fullt avskrivna.

De i bilagorna 1 a—e angivna anläggningskostnaderna avse (vid huvudbokföringen) bokförda kostnader per den 30 juni 1948. Dessa bokförda anläggningskostnader avse arbeten, som avslutats före den 1 juli 1947. Det föreligger sålunda en eftersläpning på ett år vid bokföringen av anläggningskostnaderna.

Ifrågavarande bokförda belopp inkludera samtliga per den 1 juli 1947 införlivade enskilda järnvägar men däremot ej de enskilda järnvägar, som införlivats per den 1 juli 1948 (bl a Tfv GDG). Anläggningskostnaderna för de senare ha ännu ej kunnat specificeras på olika investeringsår.

I underlaget för beräkning av extra avsättning ha förutom de i bilagorna 1 a—e upptagna beloppen även medtagits Tfv GDG (övrige per den 1 juli 1948 införlivade enskilda järnvägar, VGJ, HSJ, LJ, GJ och LCJ ingå icke), varvid de bokförda beloppens fördelning på anskaffningsår i huvudsak antagits vara densamma som redovisas i bilagorna 1 a—e.

De i bilagorna 1 a—e angivna beloppen för olika investeringsår utgöras i princip av de ursprungliga (historiska) anläggningskostnaderna.



*Avsättning till värdeminskningsskonto för budgetåret 1948/49  
(samtliga belopp i 1 000-tal kronor)*

Objektgrupp	Bokförd byggnadskostnad			Nuvarande avsättning till värdeminskningsskonto	
	SJ intill $\frac{1}{7}$ 1947 <sup>1</sup>	Med SJ in-förlivade EJ $\frac{1}{7}$ -47 resp. $\frac{1}{7}$ -48 <sup>2</sup>	Summa	%	1000-tal kronor (avrundade belopp)
1	2	3	4	5	6
<b>A. Bana och byggnader</b>					
Husbyggnader, utom verkstäder, bostadshus, transformatorhus, garage för biltrafiken.....	151 420	12 595	164 015	2	3 280
Verkstadsbyggnader .....	31 169	2 458	33 627	2	673
Bostadshus .....	70 923	6 392	77 315	1,5	1 160
Räler och växlar med tillbehör:					
Linjer med stark trafik .....	67 369	15 096	82 465	3	2 474
Övriga linjer .....	194 748	8 340	203 088	1,8	3 656
Broar m m .....	116 591	10 445	127 036	1,3	1 652
Bangårdsmaskinerier m m .....	68 028	2 178	70 206	2,5	1 755
Kollossningskranar och oljecisterner .....	2 816	135	2 951	5	148
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar ..	54 306	5 084	59 390	3	1 782
Telegraf- och telefonanläggningar .....	54 306	6 282	60 588	3	1 818
Anläggningar för elektrisk tågdrift:					
Överföringsledningar:					
kopparledningar .....	3 065		3 065	1,5	46
övriga detaljer .....	5 451		5 451	2,5	136
Kontaktledningar .....	104 272	17 278	121 550	2,5	3 039
Husbyggnader .....	8 242	554	8 796	2	176
Maskinella anordningar .....	44 358	309	44 667	5	2 233
Rullande materiel för ledningsrevision	763	140	903	5	45
Tågfarjelägen .....	1 652		1 652	2	33
Summa A	979 479	87 286	1 066 765		24 104
<b>B. Rullande materiel</b>					
Ånglok .....	73 733	11 080	84 813	3	2 544
Elektrolok och elektromotrivagnar .....	148 623	15 404	164 027	4	6 561
Övriga motorvagnar .....	1 824	50	1 874	10	187
Rälsbussar .....	10 797	2 149	12 946	15	1 942
Lokomotorer .....	6 186	241	6 427	15	964
Personvagnar och rälsbussläpvagnar .....	132 088	9 717	141 805	3	4 254
Postvagnar .....	8 612	35	8 647	6	519
Resgodsvagnar .....	17 289	1 657	18 946	3	568
Godsvagnar, slutna .....	85 280	4 941	90 221	2,5	2 256
»  , öppna .....	120 421	18 935	139 356	2	2 787
Malmvagnar .....	28 353		28 353	3	851
Övriga specialvagnar .....	3 887	567	4 454	3	134
Summa B	637 093	64 776	701 869		23 567
<b>C. Investeringsinventarier:</b>					
Person- och lastbilar, med släpvagnar (utom för biltrafiken) .....	959	60	1 019	10	102
Dressiner, trallor, traktorer, och truckar motordrivna .....	4 328	274	4 602	10	460
Biljettmaskiner .....	1 011		1 011	10	101
Kontorsmaskiner .....	219		219	10	22
Tryckeri- och bokbinderimaskiner .....	42		42	10	4

Objektgrupp	Bokförd byggnadskostnad			Nuvarande avsättning till värdepapperskonto	
	SJ intill 1/7 1947 <sup>1</sup>	Med SJ in- förlivade EJ 1/7-47 resp. 1/7-48 <sup>2</sup>	Summa	%	1 000-tal kronor (avrunda- de belopp)
1	2	3	4	5	6
Verkstadsmaskiner .....	13 747	1 533	15 280	5	764
Snöplogar litt A.B.C. ....	2 456	114	2 570	5	129
Ambulans- och redskapsvagnar till hjälp- beredskap .....	1 173	47	1 220	5	61
Justeringsvagnar samt ballastjusteringsma- skiner .....	270	12	282	5	14
Axel- och gastranspportvagnar .....	749	6	755	5	38
Grustranspportvagnar .....	5 155	1 051	6 206	5	310
Summa C	30 109	3 097	33 206		2 005
<i>D. Sjöfartsmateriel</i> .....	16 189		16 189	3	486
<i>E. Anläggningar och materiel för biltrafik</i>					
Fasta anläggningar:					
Garage och magasin .....	4 183	127	4 310	2	86
Oljeanläggningar .....	815		815	5	41
Vägbussar .....	23 163	707	23 870	12	2 864
Personbilar .....	31	6	37	12	4
Lastbilar .....	1 698	70	1 768	15	265
Släpvagnar .....	497	5	502	10	51
Summa E	30 387	915	31 302		3 311
Summa A—E	1 693 257	156 074	1 849 331		53 473

<sup>1</sup> De i denna kolumn redovisade beloppen skilja sig i flertalet fall från summorna i bilagorna 1 a—e. Skiljaktigheterna bero på, att de i nämnda bilagor redovisade beloppen inkludera anskaffningskostnader, hänförliga till den 1/7 1947 införlivade enskilda järnvägar, vilka belopp i föreliggande tabell ingå i kolumn 3.

<sup>2</sup> Av de per den 1/7 1948 införlivade enskilda järnvägarna ingår i kolumn 3 endast Tfv GDG. Övriga per den 1/7 1948 införlivade enskilda järnvägar (VGJ, HSJ, LJ, GJ och LCJ) ingå således icke.

## II. Principiella synpunkter ifråga om beräkningen av återanskaffningspriser (nupriser)

De faktorer, som framför allt kunna föranleda ändringar i återanskaffningspriserna för olika anläggningstillgångar, är följande:

A. *Prisutvecklingen* för olika slag av material och arbetskraft;

B. *Ändrade framställningsmetoder* för en anläggning, som dock ur användningssynpunkt ej nämnvärt förändras. Sådana ändringar kunna vara föranledda antingen av en ren prisanpassning såsom t ex då trä utbyts mot järn i en husbyggnads bärande konstruktion, eller av metodförändringar i samband med den tekniska utvecklingen, t ex övergång från nitade till svetsade konstruktioner (personvagnar), övergång från mekaniska till elektriska ställverk etc (ändrad teknik);



C. *Ändrad standard i olika avseenden.* Som exempel på standardhöjning kan nämnas höjd inredningsstandard i personalbostäder och förbättring av de hygieniska anordningarna i verkstäder etc, ökad resehastighet genom inläggande av tyngre räler mm, ökad komfort exempelvis genom övergång till boggienvagnar och stoppade soffor, ökad säkerhet genom förbättrade säkerhetsanläggningar, bättre service i godstrafik genom införande av specialvagnar etc. Vidare kunna nämnas sådana förändringar i anläggningarnas egenskaper, vilka ha till följd minskade totala kostnader (under i övrigt lika förhållanden), exempelvis inläggande av tyngre räler, förkablning av luftledningar, övergång till rationellare säkerhetsanläggningar etc. samt slutligen sådana förändringar, som medföra ökad kapacitet. »Standardförändring» är sålunda ett tämligen mångtydigt begrepp.

I fråga om kategorien B (ändrade framställningsmetoder) må framhållas att inverkan på anläggningskostnaderna av faktorer tillhörande denna kategori *explicit* kommer till uttryck endast i fråga om anläggningar, som utföras i statens järnvägars egen regi. Beträffande *inköpta* objekt (tex rullande materiel) framträda däremot verkningarna av ändrade framställningsmetoder endast *implicit* genom sin återverkan på prisbildningen för de inköpta objekten. I fråga om inköpta objekt kunna sålunda de ovan angivna kategorierna reduceras till två, nämligen dels prisutvecklingen, dels standardändringar.

I åtskilliga fall äro givetvis de tre faktorerna (prisutvecklingen för produktionsfaktorerna, ändrade framställningsmetoder och ändrad standard) inbördes beroende. Således kan exempelvis en av standardhöjning föranledd förändring i produktionsmetoderna i sin tur påverka prisutvecklingen för produktionsfaktorerna. I vissa fall kan det sammanlagda resultatet av förändrade produktionsmetoder och standardhöjning bli ett oförändrat återanskaffningspris, vare sig standardhöjningen varit direkt beroende av de ändrade framställningsmetoderna (eller tvärtom) eller de båda förändringarna skett var för sig. Det blir under sådana förhållanden svårt att avgöra, vilken eller vilka faktorer som varit bestämmande för förändringarna i återanskaffningspriserna för olika objektgrupper.

Vid beräkningen av återanskaffningspriserna för de olika tekniska enheterna har i det följande som regel räknats med att återanskaffningen skett i modern teknik, även om detta skulle inkludera någon standardhöjning. Endast i fråga om husbyggnader av olika slag och broar har gjorts en korrigerig av återanskaffningspriserna med hänsyn till numera inträdda standardhöjningar. För dessa objektgrupper har räknats med ett med objektens ålder successivt sjunkande återanskaffningspris.

Vid uppskattningen av återanskaffningspriserna (nupriserna) ha i huvudsak två olika metoder använts. Den ena metoden kan benämnas »*direktmetoden*» eller »*å-prismetoden*», den andra »*indexmetoden*».

Vid *direktmetoden* eller *å-prismetoden* söker man fastställa vederbörande anläggnings omfattning i antal enheter av visst slag (exempelvis antal platser i fråga om personvagnparken; antal spårkm i fråga om kontaktledning) samt återanskaffningspriset (nupriset) för en sådan enhet.

A-prismetoden förutsätter en viss grad av homogenitet inom respektive objektgrupper. Beträffande sådana objektgrupper, som uppvisa en mer eller mindre brokig sammansättning, kan å-prismetoden icke komma till användning, eftersom de i gruppen ingående föremålen med olika anskaffningsdata icke äro sinsemellan jämförbara. A-prismetoden har vidare icke kunnat tillämpas i en del fall, då icke objektens åldersfördelning utan endast anskaffningskostnadernas



fördelning på olika år varit tillgänglig. Man nödgas i sådana fall tillgripa *indexmetoden*.

Vid tillämpning av indexmetoden utgår man från de på olika investeringsår specificerade historiska anläggningskostnaderna och omräknar dessa kostnader till nupriser med hjälp av en indexserie, som på ett adekvat sätt registrerar prisutvecklingen för vederbörande objektgrupp. Några viktigare av de härvid använda indexserierna redovisas i *bilaga 2*. De i denna bilaga angivna indextalen ange förhållandet mellan »nupriser» och »historiska priser». Då exempelvis i fråga om husbyggnader för år 1910 finnes angivet talet 3,43 innebär detta, att priset per enhet golvyta år 1948 — vilket utgör seriens basår och satts lika med 1 — var 3,43 gånger så högt som priset år 1910.

Beräkningen av återanskaffningskostnaderna för de olika anläggningarna har skett på grundval av uppgifter erhållna från olika tjänsteställen inom järnvägsstyrelsen. Då det här gäller en överslagskalkyl och det varit angeläget att snabbt erhålla en uppfattning om storleksordningen av de behövliga extra avsättningarna till värdeminskningsskonto, har tiden icke medgivit att beräkningarna remitterats till järnvägsstyrelsens olika fackexperter för detaljgranskning.

### III. Sammanfattning av beräkningsresultaten

Enligt i taxekommitténs skrivelse och i det föregående angivna grunder har för olika objektgrupper på statens järnvägars anläggningskonto verkställts en överslagskalkyl av de extra avskrivningar, som skulle behöva verkställas för budgetåret 1948/49 utöver de ordinarie avskrivningarna, vilka senare beräknats på grundval av vederbörande anläggningars historiska anskaffningskostnader, för att dessa båda avskrivningsbelopp tillsammans skulle ge samma resultat som om återanskaffningskostnader hade lagts till grund för avskrivningsberäkningen.

I efterföljande tabell sammanställas för budgetåret 1948/49 dels de ordinarie avsättningarna till värdeminskningsskonto, dels de behövliga extra avsättningarna. Som tidigare framhållits grundas denna avsättningsberäkning på de objekt, för vilka avsättning nu sker till individualkonto inom värdeminskningsskonto, s k A-objekt. Enligt de i det föregående nämnda direktiven från taxekommittén bör den sålunda beräknade totala avsättningen ökas med 5 % i form av avsättning till ett s k allmänt utjämningskonto för att täcka risker på grund av oförutsedda händelser av olika slag.

Enligt här verkställd överslagsberäkning (tabellen, kol. 6) erhålles en avsättning till värdeminskningsskonto för budgetåret 1948/49, beräknad på grundval av återanskaffningspriser (nupriser), av i runt tal 90 miljoner kronor. Härtill kommer avsättning till »utjämningskonto» (5 % av 90 miljoner kronor =) 4,5 miljoner kronor. Sammanlagda erforderliga avsättningen för detta budgetår skulle alltså uppgå till (90 + 4,5 =) 94,5 miljoner kronor, att jämföra med den nu verkställda, på historiska priser beräknade avsättningen av i runt tal 53,5 miljoner kronor.

För budgetåret 1948/49 skulle sålunda, förutom den ordinarie avsättningen till värdeminskningsskonto om 53,5 miljoner kronor, *behöva verkställas en extra avsättning om (94,5 — 53,5 =) 41 miljoner kronor* för att de sammanlagda avsättningarna under året skulle motsvara avskrivning enligt återanskaffningspriser (nupriser) för detta budgetår.

Stockholm den 20 juli 1949.

Arne Sjöberg



Objektgrupp	Nuvarande avsättning		EA % beräknad på grundval av återanskaffningskostnader för A-objekt	EA beräknad på grundval av återanskaffningskostnader för A-objekt tkr (3×4): 100	Avsättning beräknad på grundval av återanskaffningskostnader för A-objekt tkr (3+5)
	Summa	Härav ind. konto			
1	2	3	4	5	6
<i>A. Bana och byggnader</i>					
Husbyggnader, utom verkstäder, bostadshus, transformatorhus och garage för biltrafiken .....	3 280	2 836	100	2 836	5 672
Verkstadsbyggnader .....	673	650	80	520	1 170
Bostadshus .....	1 160	1 077	110	1 185	2 262
Råler och växlar med tillbehör:					
Linjer med stark trafik .....	2 474	2 389	250	5 973	8 362
Övriga linjer .....	3 656	3 603	190	6 846	10 449
Broar m m .....	1 652	1 652	130	2 148	3 800
Bangårdsmaskinerier m m .....	1 755	1 624	90	1 462	3 086
Kollossningskranar och oljecisterner	148	130	30	39	169
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar .....	1 782	1 696	80	1 357	3 053
Telegraf- och telefonanläggningar ..	1 818	1 788	80	1 430	3 218
Anläggningar för elektrisk tågdrift:					
Överföringsledningar:					
kopparledningar .....	46	46	80	37	83
övriga detaljer .....	136	136	80	109	245
Kontaktledningar .....	3 039	3 039	80	2 431	5 470
Husbyggnader .....	176	176	50	88	264
Maskinella anordningar .....	2 233	1 800	40	720	2 520
Rullande materiel för ledningsrevision .....	45	39	130	51	90
Tågfärjelägen .....	33	31	230	71	102
Summa A	24 106	22 712		27 303	50 015
<i>B. Rullande materiel</i>					
Ånglok .....	2 544	1 581	170	2 688	4 269
Elektrolok och elektromotorvagnar	6 561	6 416	90	5 774	12 190
Övriga motorvagnar .....	187	70	50	35	105
Rälsbussar .....	1 942	1 013	10	101	1 114
Lokomotorer .....	964	369	10	37	406
Personvagnar och rälsbussläpvagnar	4 254	2 878	80	2 302	5 180
Postvagnar .....	519	372	80	298	670
Resgodsvagnar .....	568	481	80	385	866
Godsvagnar, slutna .....	2 256	1 945	100	1 945	3 890
» , öppna .....	2 787	2 708	90	2 437	5 145
Malmvagnar .....	851	521	85	443	964
Övriga specialvagnar .....	134	132	10	13	145
Summa B	23 567	18 486		16 458	34 944
<i>C. Investeringsinventarier:</i>					
Person- och lastbilar, med släpvagnar (utom för biltrafiken)...	102	89	30	27	116
Dressiner, trallor, traktorer och truckar, motordrivna .....	460	244	30	73	317
Biljettmaskiner .....	101	98	30	29	127
Kontorsmaskiner .....	22	22	50	11	33
Tryckeri- och bokbinderimaskiner	4	4	50	2	6

Objektgrupp	Nuvarande avsättning		EA % beräknad på grundval av återanskaffningskostnader för A-objekt	EA beräknad på grundval av återanskaffningskostnader för A-objekt tkr (3×4): 100	Avsättning beräknad på grundval av återanskaffningskostnader för A-objekt tkr (3+5)
	Summa	Härav ind. konto			
1	2	3	4	5	6
Verkstadsmaskiner .....	764	375	50	188	563
Snöplogar litt A.B.C. ....	129	82	60	49	131
Ambulans- och redskapsvagnar till hjälpberedskap .....	61	58	75	44	102
Justeringsvagnar samt ballastjusteringsmaskiner .....	14	7	75	5	12
Axel- och gastransportvagnar .....	38	26	75	20	46
Grustransportvagnar .....	310	310	75	233	543
Summa C	2 005	1 315		681	1 996
D. Sjöfartsmateriel ..... Summa D	486	316	80	253	569
E. Anläggningar och materiel för biltrafik					
Fasta anläggningar:					
Garage och magasin .....	86	85	50	43	128
Oljeanläggningar .....	41	41	100	41	82
Vägbussar .....	2 864	1 738	20	348	2 086
Personbilar .....	4	2	60	1	3
Lastbilar .....	265	125	10	13	138
Släpvagnar .....	51	47	10	5	52
Summa E	3 311	2 038		451	2 489
Summa A—E	53 475	44 867	101	45 146	90 013









11	1 582	664	1 076	1 287	3 059	1 565	258
12	2 203	1 546	548	1 272	1 617	800	
13	2 477	430	1 127	3 871	1 021	579	
14	2 666	322	891	6 144	1 366	681	514
15	2 227	516	1 297	1 524	3 458	2 024	480
16	2 212	825	1 194	440	2 317	937	111
17	3 826	483	2 477	70	1 495	780	49
18	3 834	2 981	2 360	1 295	2 669	1 101	64
19	5 009	996	5 883	1 189	3 497	2 701	257
1920	3 902	3 580	4 556	6 062	5 184	2 816	1 903
21	5 869	1 364	9 297	1 105	9 150	2 224	2 081
22	3 742	94	2 317	2 956	1 929	1 130	1 311
23	3 303	310	988	53	1 086	3 624	1 087
24	1 722	849	980	8 792	1 981	1 039	37
25	3 482	875	1 175	2 495	5 152	1 780	2 319
26	3 481	123	765	2 172	3 106	1 992	1 414
27	6 434	451	716	220	1 473	1 827	2 220
28	3 339	582	525	7 514	1 134	1 386	1 534
29	3 645	2 794	732	2 460	913	12 831	1 395
1930	2 158	750	569	6 978	506	1 103	3 301
31	1 794	15	375	4 463	177	1 911	669
32	851	5	488	3 650	698	1 145	2 019
33	2 025	1 148	556	2 264	57	982	2 875
34	2 094	327	281	3 160	1 524	1 079	2 005
35	2 080	122	225	510	4 201	2 576	1 556
36	2 162	1 559	370	1 279	1 695	2 158	2 158
37	1 287	391	250	2 540	1 663	1 616	2 941
38	2 212	947	454	1 621	1 534	508	1 376
39	1 692	262	726	2 187	2 671	1 113	812
1940	1 483	17	1 010	1 241	1 307	425	2 247
41	1 694	34	545	1 661	2 591	672	1 575
42	4 766	286	764	1 703	4 527	414	1 654
43	3 636	235	670	977	2 921	681	1 562
44	2 470	193	436	576	3 982	124	989
45	2 466	806	723	2 887	6 172	863	5 912
1/1 46-30/6 47	5 762	875	1 394	5 057	7 501	737	3 443
Summa	132 030	30 165	65 928	65 042	194 336	116 883	63 421
Anlägg., med äldre anskaffningsdata (för vilken avsättn. sker kollektivt):							
20 659	1 059	5 087	2 326	2 883		5 097	
S:a summarum	152 689	31 224	71 015	67 369	197 219	116 883	68 518
1 Slopas i bokf. 1948/49.							
Summa	982 138						

258  
800  
579  
681  
836  
937  
780  
1 101  
257  
376  
159  
513  
38  
37  
969  
356  
3 679  
1 117  
145  
146  
47  
6  
3 569  
4 001  
3 671  
2 761  
4 251  
2 882  
3 126  
2 794  
1 989  
1 858  
1 864  
2 252  
1 252  
2 138  
6 548

1 200  
2 000  
1 200  
2 000  
2 258  
4 016  
53 505  
2 258  
4 016  
54 396  
2 258  
4 016  
54 396  
891  
338  
2 816  
54 449  
54 396  
2 258  
4 016  
104 272  
8 243  
35 756  
667  
1 548

1 350  
420  
4  
4  
1568  
1 970  
10 526  
1 422  
2  
13 334  
1 763  
106  
101  
158  
3  
7  
47  
359  
754  
3 367  
179  
1 362  
248  
74  
357  
50  
596  
60  
123  
314  
208  
157  
1 020  
7 110

84  
130  
7  
48  
65  
156  
38  
57  
39  
57  
72  
25  
26  
26  
492  
1 669  
1 638  
883  
110

84  
130  
7  
48  
65  
156  
38  
57  
39  
57  
72  
25  
26  
26  
492  
1 669  
1 638  
883  
110

84  
130  
7  
48  
65  
156  
38  
57  
39  
57  
72  
25  
26  
26  
492  
1 669  
1 638  
883  
110

84  
130  
7  
48  
65  
156  
38  
57  
39  
57  
72  
25  
26  
26  
492  
1 669  
1 638  
883  
110

84  
130  
7  
48  
65  
156  
38  
57  
39  
57  
72  
25  
26  
26  
492  
1 669  
1 638  
883  
110

84  
130  
7  
48  
65  
156  
38  
57  
39  
57  
72  
25  
26  
26  
492  
1 669  
1 638  
883  
110

84  
130  
7  
48  
65  
156  
38  
57  
39  
57  
72  
25  
26  
26  
492  
1 669  
1 638  
883  
110

## Bilaga 1 b

Rullande materielens bokförda anskaffningskostnad den 30 juni 1948 (1 000-tal kronor).

Anskaffningsår	Ång- lok	Elektro- lok o. elektro- motor- vagnar	Öv- riga mo- tor- vag- nar	Räls- bus- sar	Loko- mo- torer	Per- son- vag- nar	Räls- buss- släp- vag- nar	Post- vag- nar	Res- gods- vag- nar	Gods- vag- nar slutna	Gods- vagnar öppna	Malm- vag- nar	Öv- riga spe- cial- vag- nar
1897													358
98													530
99													3 101
1900													2 511
01													1 451
02													855
03													1 003
04													2 568
05													1 170
06													2 271
07										1 719			2 897
08										1 925			1 000
09										1 194			350
1910										2 024			309
11										1 551			496
12										718			1 847
13										2 604			1 461
14	3 771					3 516			119	1 495			3 164
15	2 414					3 798			520	1 420			2 875
16	2 666					1 218			89	4 117			4 872
17	5 884					1 438			153	1 070			2 774
18	8 832					1 853			132	715			4 419
19	5 828					2 723			1 866	2 058			4 917
1920	5 249					2 660			675	2 301			3 397
21	683					1 520			269	999			233
22	466	5 766				275				802			938
23	2 122	2 993				1 240			50	208			1 869
24		1 446				1 016		110	85	531			145
25	218	9 245				195		47	43	173			20
26	590	1 689				1 165		59	796	143			3 196
27	52	1 134				2 249		173	82	482			64
28	422	1 470				852		480	34	130			166
29	309	788				1 047		252	254	580			71
1930	328	1 167				2 339		302		551			53
31	889	537				2 837		245	31	891			22
32		8 394				1 007			89	620			1 735
33		10 727				589		401	91	479			728
34		10 064				1 101	6	356		20			1 085
35		11 126				1 121	12	193		461			4 113
36	523	9 816				1 827	58	722		1 955			2 850
37		5 463				2 749	53	663	796	2 101			2 657
38		3 413	682			3 556	80	731	536	1 630			3 385
39	91	4 745				3 967	116	343	524	1 195			3 636
1940		1 102				5 942	67	361	245	2 989			13 231
41		3 562		1 181	650	4 150	115	405	619	7 050			6 642
42		16 213		1 305	340	9 760	147		1 222	6 086			12 691
43	1 317	4 770		1 258		7 140	192		1 838	5 272			4 203
44	420	13 196		1 309	306	7 607	173	35	1 259	7 419			5 102
45	149	714		564	501	1 741	48	63	1 323	5 693			1 886
1/1 46—30/6 47	3 236	15 799		621	592	4 009	52	294	907	312			1 695
Summa	46 460	145 338	682	6 237	2 389	88 205	1 118	6 234	14 647	73 682	118 081	17 364	3 823
Materiel med äldre anskaffningsdata (för vilken avsättning sker kollektivt):	28 302	3 285	1 142	5 724	3 854	42 689		2 454	2 665	11 799	3 427	10 989	64
S:a summarum	74 762	148 623	1 824	11 961	6 244	130 894	1 118	8 688	17 312	85 480	121 508	28 353	3 887
Summa						640 654							



## Bilaga 1 c

*Investeringsinventariers bokförda anskaffningskostnad den 30 juni 1948*  
*(1 000-tal kronor)*

Anskaffningsår	Person- och last- bilar	Dres- siner, traktor- er och truckar m. m.	Bil- jett- maski- ner	Kon- tors- maski- ner	Tryc- keri och bokbin- deri maski- ner	Verk- stads- maski- ner	Snö- plogar	Ambu- lans o. red- skaps- vagnar	Juste- rings- vagnar	Axel- och gas- trans- port- vagnar	Grus- trans- port vagnar
1927						174	36				
8						410	6		27		
9						203	38	306			
1930						334	2	52			
1						282	1	145	1		
2						283	18		6		
3						235	16	102	14		45
4						174	21	56	3	32	
5						280	2	11	14	182	7
6						300	20			17	59
7	29	104	124			365	25		17	43	39
8	26	86	7			430				24	789
9	39	164	151			242	4			8	581
1940	131	201	279			168	34	36		34	84
1	265	508	26			258	50			17	668
2	20	76				223	85			26	620
3	12	255	179			732	706			34	776
4	1	225				384	191	33		51	511
5	2	156	215			287	40	16		10	447
1/1 46—30/6 47	308	529		219	42	995	262	362	60	43	529
Summa	834	2 304	981	219	42	6 760	1 557	1 119	142	521	5 155
Inventarier med äldre anskaffningsdata (för vilket avsättning sker kollektivt) . . . . .	125	2 045	30			7 000	900	54	134	228	
S:a summarum	959	4 349	1 011	219	42	13 760	2 457	1 173	275	749	5 155
Summa 30 148											

## Bilaga 1 d.

*Bokförd anskaffningskostnad för Sjöfartsmateriel den 30 juni 1948*  
(1 000-tal kronor).

Anskaffningsår	Tågfärjor					Hjälpfartyget »Trelleborg S. J.»
	»Malmö»	»Dr. Viktoria»	»K. Gustaf V»	»Starke»	»Malmöhus»	
1899	*					114
1900	972					
1909		2 129				
1910			2 453			
1930				3 032		
1944				1 125		
1945					5 263	
<sup>1</sup> / <sub>1</sub> 46- <sup>30</sup> / <sub>6</sub> 47					1 101	
	972	2 129	2 453	4 157	6 364	114
	Summa 16 189					
* Slopas i bokf. 1948/49.						



## Bilaga 1 e

Anläggningar och materiel för biltrafik, bokförd anskaffningskostnad den 30 juni 1948 (1 000-tal kronor)

Anskaffningsår	Fasta anläggningar		Väg- bussar	Person- bilar	Last- bilar	Släp- vagnar
	Garage och magasin m.m.	Oljean- läggningar				
1898	31					
9	31					
1906	64					
10	7					
17	2					
20	13					
21	72					
22	38					
24	153					
25	10					
26	13					
27	41					
28	25					
29	238					
1930	122					
1	236	7				
2	95	3				
3	46					
4	70	4				
5	163	3				
6	51	8				17
7	317	30				18
8	137	28	1 384	14		5
9	232	30	2 084			17
1940	671	683	1 504	8		30
1	564	3	999		65	2
2	93		339		145	78
3	96		133		94	20
4	99		1 444			19
5	188		950		5	5
1/1-46—30/6-47	314	23	5 654		527	250
Summa	4 232	822	14 490	22	833	461
Anläggningar och materiel med äldre anskaffningsdata (för vilka avsättning sker kollektivt)	70	—	9 381	16	934	41
Summa summarum	4 302	822	23 871	38	1 767	503
Summa 31 303						

## Förhållandet mellan »nupriser» och »historiska priser».

(I tabellhuvudet anges inom parentes det kalenderår som resp. nupris närmast motsvarar)

År	Nya rärer (linjer med stark trafik) (1949)	Beg. rärer (övriga linjer) (1949)	Partipris enl. Karl Åmark (1949)	Bygg- nads- kostnad (1948)	År	Nya rärer (linjer med stark trafik) (1949)	Beg. rärer (övriga linjer) (1949)	Partipris enl. Karl Åmark (1949)	Bygg- nads- kostnad (1948)
1856				3,77	96		4,55		3,66
57				3,71	97		4,55		3,56
58				3,65	98		4,55		3,48
59				3,62	99		3,57		3,45
1860				3,52	1900		3,13		3,33
61				3,83	01		3,85		3,56
62				3,42	02		3,85		3,56
63				3,59	03		3,85		3,45
64				3,58	04		4,55		3,54
1865				3,26	1905		4,55		3,39
66				3,63	06		3,85		3,41
67				3,75	07		3,57	2,32	3,38
68				3,84	08		3,57	2,41	3,40
69				3,77	09		3,57	2,41	3,42
1870				3,84	1910		3,57	2,32	3,43
71				3,64	11	7,14	3,57	2,27	3,41
72				3,64	12	7,14	3,57	2,17	3,39
73				3,16	13	7,14	3,57	2,14	3,41
74				3,31	14	7,14	3,57	1,97	3,36
1875				3,11	1915	5,56	2,78	1,50	3,10
76				2,83	16	4,55	2,17	1,17	2,46
77				3,16	17	2,50	1,19	0,89	1,98
78				3,36	18	2,38	1,16	0,64	1,45
79				3,47	19	2,63	1,32	0,66	1,09
1880				3,47	1920	2,27	1,14	0,63	1,03
81				3,47	21	2,63	1,25	1,03	1,15
82		3,33		3,52	22	5,56	2,78	1,34	1,57
83		3,33		3,31	23	6,25	3,33	1,38	1,50
84		2,63		3,36	24	6,25	3,33	1,39	1,53
1885		3,33		3,47	1925	6,25	3,33	1,38	1,51
86		3,33		3,42	26	7,14	3,33	1,51	1,56
87		3,33		3,52	27	5,00	2,50	1,54	1,56
88		3,33		3,47	28	5,00	2,38	1,51	1,58
89		3,57		3,58	29	4,17	2,50	1,61	1,60
1890		3,33		3,58	1930	4,17	2,50	1,88	1,58
91		3,33		3,64	31	4,17	2,50	2,05	1,62
92		3,33		3,75	32	4,17	2,63	2,14	1,61
93		3,33		3,87	33	3,33	2,78	2,17	1,68
94		5,00		4,06	34	3,33	2,63	2,03	1,84
1895		4,55		3,70	1935	3,33	2,50	1,95	1,82



År	Nya råler (linjer medstark trafik) (1949)	Beg. råler (övriga linjer) (1949)	Partipris enl. Karl Åmark (1949)	Bygg- nads- kostnad (1948)	År	Nya råler (linjer medstark trafik) (1949)	Beg. råler (övriga linjer) (1949)	Partipris enl. Karl Åmark (1949)	Bygg- nads- kostnad (1948)
36	2,94	2,63	1,86	1,81	46	1,35	1,35	1,08	1,09
37	1,72	1,56	1,56	1,60	47	1,35	1,32	1,05	1,04
38	2,38	1,56	1,68	1,62	48	1,32	1,32	1,01	1,00
39	2,27	2,27	1,64	1,58	49	1,00	1,00	1,00	
1940	1,56	1,56	1,26	1,34					
41	1,61	1,61	1,13	1,29					
42	1,39	1,39	1,07	1,15					
43	1,39	1,39	1,07	1,12					
44	1,39	1,39	1,07	1,12					
1945	1,35	1,35	1,07	1,12					

## KAPITEL VI

## Några grundläggande taxepolitiska problem

## A. Allmänna synpunkter

Det viktigaste problemet i taxepolitiken är frågan om hur prisdifferentieringen bör utformas på lämpligaste sätt ur samhällsekonomiska och företagsekonomiska synpunkter. De nuvarande differentieringarna i järnvägstaxan har tillkommit som följd av en långvarig historisk utveckling, för vilken redogjorts i kapitel II.

Kapacitet och kostnader inom järnvägsdriften kan i väsentlig grad sägas vara gemensamma för trafiken som helhet eller för större delar av densamma. En betydande del av kostnaderna för järnvägsdriften utgöres därför, vare sig det gäller en individuell transporttjänst eller en viss grupp av likartade transporttjänster, av kostnader för sådan gemensam produktion eller s k samkostnader, vilka icke kan sägas vara direkt hänförliga till någon viss transporttjänst och vilka icke heller på ett logiskt riktigt sätt kan efter orsak fördelas på de individuella transporttjänsterna. Man kan därför aldrig beräkna en objektivt riktig total genomsnittskostnad (självkostnad) för en transporttjänst eller grupp av transporttjänster. Med hänsyn till taxepolitiken är det emellertid mindre självkostnaden än fastmermerkostnader och gränskostnader som är av det största intresset. Som grundval för fastställandet av järnvägstaxorna kräves förutom kännedom om trafikens kostnadsförhållanden även kunskaper om dess efterfrågeförutsättningar, d v s hur den efterfrågade mängden transporttjänster av olika slag påverkas av förändringar i priset på transporttjänsterna. De ur taxepolitisk synpunkt relevanta intäktsbegreppen är förutom priset (= genomsnittsintäkten) merintäkter och gränsintäkter, definierade på motsvarande sätt som de analoga begreppen på kostnadssidan.<sup>1</sup>

Den taxepolitiska avvägningen av tariffernas genomsnittliga höjd och differentieringen av priserna mellan olika slag av transporttjänster har för SJ som allmänföretag icke syftat till att uppnå största möjliga nettointäkt från de skilda trafikslag och grupper av transporttjänster, som med hänsyn till olikheter i trafikefterfrågans elasticitet kan särskiljas inom järnvägstrafiken. Skulle SJ eftersträva att uppnå största möjliga nettointäkt av trafiken, borde taxan för de olika trafikslagen eller grupperna av transporttjänster differentieras så, att trafikens gränsintäkt överallt blev lika med dess gränskostnad. Detta skulle innebära att taxan sattes högt för transporter, som utan trafikminskning kunde bära höga taxor, d v s trafik med oelastisk efterfrågan, och lågt för transporter, som kunde väntas kraf-

<sup>1</sup> I fråga om definition av de olika kostnads- och intäktsbegreppen hänvisas till 1942 års järnvägskostnadsutrednings betänkande, SOU 1949: 5, och »Kostnadsberäkningar och taxepolitik vid statens järnvägar», SJ Publikationer, utredningar m m 1941: 1. Se även appendix till detta kapitel.



tigt minska vid höga taxor, d v s trafik med elastisk efterfrågan. I detta läge kommer gränskostnaden för vederbörande trafik att ligga under priset, i allt högre grad ju mera oelastisk dess trafikefterfrågan är. Härigenom kan ur allmän behovstäckningssynpunkt uppkomma en oekonomisk inskränkning i trafikefterfrågan genom att sådan trafik, där trafikprestationerna värderas till minst företagets gränskostnad men ej så högt som till det gällande priset, ej blir tillgodosedd. En sådan nettointäktsmaximeringspolitik har emellertid vid SJ blott i begränsad utsträckning tillämpats i fråga om den ordinarie taxan med dess enhetliga tariffer i rum och tid. Större utrymme för en dylik prisdifferentiering har erhållits genom systemet med speciella nedsättningar i de ordinarie taxorna.

Vissa allmänna principer för taxepolitikens utformning har sedan länge tillämpats i det praktiska taxearbetet inom järnvägstaxekommittéer och inom SJ och kan därmed sägas ha vunnit tradition.

Den viktigaste av dessa principer, som följer av SJ karaktär av allmänföretag och som synes relativt allmänt accepterad, är att taxorna *inom ramen för det ekonomiska avkastningskravet* bör fastställas på sådant sätt, att största möjliga trafikvolym erhålles. Enligt denna volymmaximeringsprincip erhålles — inom ramen för avkastningskravet — största möjliga trafikvolym för en viss trafik, när priset sättes lika med gränskostnaden. För SJ måste det framstå som viktigt att, i den mån så är möjligt inom ramen för avkastningskravet, tillgodose trafikbehoven även i sådana fall, då trafikprestationerna värderas enbart till företagets gränskostnader för desamma eller något mera. Tillämpningen av volymmaximeringsprincipen innebär, att relativt lägre taxor (i förhållande till kostnaderna) bör tillämpas för trafik, som har jämförelsevis elastisk efterfrågan, medan taxorna bör sättas relativt högre för trafik med mera oelastisk efterfrågan. Trafikefterfrågans elasticitet skulle sålunda enligt denna princip likasom vid tillämpning av nettointäktsmaximeringsprincipen bli av grundläggande betydelse för taxepolitikens utformning.

Som supplementär princip gäller att ingen trafik får vara direkt förlustbringande för SJ i den meningen, att SJ nettointäkt skulle bli större om denna trafik bortföll. Priset för varje transporttjänst måste därför minst vara så högt, att det täcker den med denna transporttjänst förbundna kostnadsökningen (gränskostnaden). I det svenska taxearbetet har sedan länge dylika gränskostnader beräknats, de s k minimitarifferna. Även för större grupper av transporttjänster eller för hela trafikslag har samma princip tillämpats, varvid tex för ett trafikslag krävts att intäkterna från det samma minst skulle giva täckning för den minskning i SJ totalkostnader, som kunde väntas uppkomma om trafikslaget ifråga bortföll, d v s trafikslagets merkostnad. En dylik kalkyl har utförts för de båda huvudtrafikslagen, persontrafik och godstrafik, och redovisas i *appendix* till detta kapitel.



Utmärkande för prisdifferentieringen hos järnvägen är att trafiken uppdelas i olika kategorier eller klasser och att man eftersträvar att lägga huvudparten av järnvägstrafikens samkostnader och konstanta kostnader på de klasser, beträffande vilka trafikefterfrågan är minst elastisk. Enligt vid SJ sedan länge vedertagna normer kan tarifferna i persontrafik differentieras per personkm med hänsyn till tågslag, vagnsklass, de resandes ålder (barn eller vuxna), resgruppens storlek och resans längd. I gods- trafik förekommer differentieringar i taxorna per tonkm med hänsyn till trafikslaget (styckegods och vagnslastgods; il- och fraktgods), sändningens storlek, det transporterade varuslaget och transportsträckans längd.

Genom prisdifferentieringen har järnvägen kunnat taga ut större nettointäkter av trafik med relativt oelastisk trafikefterfrågan, samtidigt som för annan trafik med mera elastisk efterfrågan en ur allmännyttig synpunkt önskvärd förbättrad behovstäckning möjliggjorts. De differentierade priserna kan — bortsett från olika av allmänekonomiska skäl föranledda modifieringar — i princip sägas ha syftat till en mer eller mindre konsekvent tillämpning av nettointäktsmaximeringsprincipen i fråga om den förstnämnda trafiken och volymmmaximeringsprincipen i fråga om den sistnämnda.

### *Taxekommittén*

Taxekommittén har i kapitel V uttalat sig för ett avkastningskrav på SJ, innebärande att priserna på företagets tjänster sättes så att för trafiken som helhet erhålles trafikintäkter tillräckliga för full realekonomisk kostnadstäckning och förräntning av SJ statskapital. Kostnadstäckningskravet, som hittills i första hand gällt för SJ verksamhet som helhet, bör kunna tillämpas också på olika delar av SJ verksamhet, varvid det får den innebörden, att varje del åtminstone skall bära sina särkostnader och dessutom lämna ett bidrag till de med övrig trafik gemensamma kostnaderna. Detta har också sedan länge i viss utsträckning eftersträvat i det praktiska taxearbetet, dels i samband med taxerevisioner i fråga om olika trafikslag, typer av resor och varuslag, dels i samband med införandet av specialtariffer och speciella nedsättningar i fråga om härav berörda typer av resor och varuslag samt res- och transportrelationer.

Nu angivna strängare utformning av kostnadstäckningskravet till att avse icke enbart SJ verksamhet som helhet utan även olika delar av densamma har ovan betecknats som en supplementär taxepincip till principen om maximal trafikvolym inom ramen för det totala avkastningskravet. Ett ur ekonomisk synpunkt mycket betydelsefullt undantag från denna supplementära princip tillämpning vid taxeutformningen utgörs numera av de trafiksvaga bandelarna. Ett mycket stort antal av dessa är nämligen direkt förlustbringande för SJ, vars nettointäkt skulle bli större om järnvägs-



driften på dessa bandelar nedlades. Dessa förluster är numera av sådan storleksordning, att de icke längre kan kompenseras genom överskott på SJ-nätet i övrigt. Framför allt utgör de ett hinder för en effektiv utformning av taxepolitiken ur företagsekonomisk synpunkt. Taxekommittén föreslår i kapitel IX att en partiell ersättning med 100 milj kronor per år genom anslag på riksstaten lämnas SJ för de förluster, som uppkommer på de trafiksvaga bandelarna.

Av tidigare angivna skäl har prisdifferentieringarna i SJ ordinarie taxa — med de begränsningar för en effektiv utformning av desamma som innefattas i de enhetliga avgifterna i rum och tid — under det senaste årtiondet i högre grad än tidigare måst inriktas på en nettointäktsmaximering för allt fler kundkategorier för att därigenom möjliggöra uppfyllandet av avkastningskravet på SJ. I den mån sådana intäktsmotiverade prisdifferentieringar i fortsättningen icke behöver utnyttjas med hänsyn till avkastningskravet, bör enligt taxekommitténs mening eftersträvas en sådan prissättning, som främjar en god allmän behovstäckning i fråga om järnvägens trafik tjänster. Med tillämpning i största möjliga utsträckning av volymmaximeringsprincipen bör sålunda i sådana fall för kundkategorier med elastisk trafikefterfrågan priserna fastställas så, att största möjliga trafikvolym erhålles.

Den ordinarie järnvägstaxans »konstans i rummet» och »konstans i tiden» betyder att trafik tjänster, som kan vara mycket olika i efterfråge- och kostnadshänseende, sammanförts till en enhetlig prissättning. Efterfrågeförutsättningarna för en viss kundkategori är i regel mycket varierande i olika trafikrelationer, under olika tider på året och i olika konjunkturlägen och är numera beroende framför allt på olikheter i intensiteten hos konkurrensen från andra trafikmedel. Likaså är järnvägens kostnadsbetingelser för att ombesörja en viss kundkategoris trafik mycket varierande i olika trafikrelationer, under olika tider på året och i olika konjunkturlägen, beroende på trafikens intensitet, fördelning i tiden och balansering i olika trafikriktningar, vagn- och tågrörelsens organisation samt driftformen (eldrift, dieseldrift eller ångdrift) på de olika bandelarna i järnvägsnätet.

Trots de betydande nackdelar, som den ordinarie järnvägstaxans »konstans i rummet» och »konstans i tiden» innebär ur företagsekonomisk synpunkt, har taxekommittén funnit övervägande skäl tala för att för *den ordinarie taxans del* icke ifrågasätta någon mera radikal förändring i fråga om dessa båda viktiga element i kostnadsutjämnningen mellan olika landsdelar och trafikantgrupper. Det är hänsyn till vad som måste anses praktiskt möjligt och lämpligt som härvid varit avgörande. Betydelsefulla näringsekonomiska, sociala och kulturella skäl synes dessutom alltjämt tala för att kostnadsutjämnningen liksom serviceutjämnningen tills vidare bibehålles i den utsträckning, som bedömes företagsekonomiskt rimlig och



möjlig. Taxekommitténs förslag om viss ersättning till SJ för trafikeringen av trafiksvaga bandelar är ägnat att nedbringa den nuvarande ekonomiska belastningen för SJ av denna kostnads- och serviceutjämning.

### B. Värde-tarifferingen

Värde-tarifferingsprincipen kan beträffande godstrafiken anses innebära att taxebelastningen inom vissa gränser bör ske med hänsyn till vederbörande transportobjekts »förmåga att bära frakt», varvid denna förutsatts stå i relation till vederbörande varas handelsvärde per viktenhet. I realiteten får emellertid denna värde-tarifferingsprincip sägas ha syftat till att på ett schematiskt sätt taga hänsyn till trafikefterfrågans priselasticitet för olika varor, varvid principens innebörd sålunda närmast kan sägas ha varit att dyrare varor, som förutsattes ha oelastisk efterfrågan, kunde bära högre fraktavgifter, och billigare varor, som förutsattes ha elastisk efterfrågan, endast kunde bära lägre avgifter. Handelsvärdet på en vara behöver emellertid icke ha något mera direkt samband med transportefterfrågans priselasticitet för varan ifråga, vare sig generellt sett eller i enskilda transportfall. Detta gäller särskilt vid den numera rådande starka konkurrensen på transportmarknaden. Den historiska motiveringen för denna värde-tariffering inom godstaxan var som tidigare framhållits från början huvudsakligen näringspolitisk. Järnvägens monopolistiska ställning på den dåvarande transportmarknaden användes för att i fråga om de dyrare varuslagen uttaga de högre frakter, som med hänsyn till avkastningskravet erfordrades för att man därigenom skulle kunna medgiva de billiga frakter för råvaror och massgods samt för transporter på långa transportavstånd, som ansågs nödvändiga ur näringspolitisk synpunkt. Till viss del synes denna taxeutformning också kunna sägas ha sammanfallit med SJ företagsekonomiska intressen.

Såsom närmare framgår av kapitel II utgör den sk godsindelningen grundvalen för den differentierade prissättningen i godstrafik för vagnslaster. Denna, som ingår som en särskild del i godstaxan, har dels en systematisk gruppering av olika förekommande varuslag, dels en alfabetisk förteckning över desamma. Den systematiska grupperingen upptager i nuvarande taxa 16 huvudgrupper av gods med därtill hörande undergrupper och underavdelningar av olika varuslag (positioner). Dessa minsta kategorier i den systematiska godsindelningen, positionerna, uppgår till cirka 400 i nuvarande taxa. För var och en av dessa positioner angives i taxan efter vilka tariffer de i positionen upptagna varorna skall tarifferas vid transport i vagnslaster om 5, 10 respektive 15 ton. Sammanlagt förekommer cirka 30 olika tariffkombinationer för den angivna viktkombinationen 5, 10 och 15 ton per vagn. Varje position i godsindelningen erhåller någon av dessa 30 tariffkombinationer.

Bestämmande för om varuslagen i en viss position skall erhålla en tariff-



kombination med dyrare eller billigare frakter har därvid historiskt sett varit en avvägning mellan olika kostnads- och efterfrågebestämmande faktorer för vederbörande varuslag såsom varuslagets specifika lastningsvolym, sändningarnas storlek, risken för skada eller förlust på godset, konkurrensen från andra trafikmedel eller marknadskonkurrens samt framför allt vederbörande varuslags handelsvärde per viktenhet. Handelsvärdet har historiskt sett varit den viktigaste klassificeringsfaktorn, vilket givit namnet »värdetariffsystemet» eller »ad valorem-systemet» åt järnvägarnas prisbildningssystem.

Handelsvärdet per viktenhet har sålunda varit den dominerande faktorn när det gällt inplaceringen av olika varuslag i tariffklass. Ju högre handelsvärdet per viktenhet varit, desto dyrare tariff har varuslaget ifråga i allmänhet inplacerats i. Denna värdetarifferingsprincip har emellertid ofta tillämpats mycket schematiskt samt dessutom modifierats genom att vid tariffbestämningen hänsyn också tagits till andra faktorer. I sin praktiska utformning har värdetariffen vanligen anknutits till ett varuslags olika bearbetningsgrader från råvara över halvfabrikat och mera bearbetade fabrikat till slutprodukter. I anslutning till varans stigande värde under bearbetningsprocessen har inplaceringen i tariff därvid skett på så sätt att den billigaste tariffen medgivits för råvaran och därefter successivt dyrare tariffer tillämpats allt efter stigande bearbetningsgrad. Exempel på godsindelningens utformning för några sådana produktkedjor, varav tydligt framgår hur fraktbelastningen stiger med ökad bearbetningsgrad för varuslaget, lämnas i *tabell 15*. Det är dock att märka, att olikheterna i fraktbelastning för olika bearbetningsgrader i en sådan produktkedja i vissa fall till en del också kan bero på differenser i järnvägens transportkostnader.

Denna varuvärdenas betydelse för tillkomsten och utvecklingen av järnvägens godsindelning har främst avsett den inbördes skäligena tariffgraderingen efter värden för sådana varor, som tillhör *en och samma större varugrupp* inom godsindelningen. Däremot har det i princip icke ansetts praktiskt möjligt eller lämpligt att söka uppställa en godsindelning, där tarifferna genomgående skulle vara likformigt graderade efter varornas värden.

Den ur efterfrågesynpunkt viktigaste faktorn för inplaceringen i tariffer av olika varuslag har varit konkurrensen, dels den direkta från andra trafikmedel, dels den indirekta marknadskonkurrensen, där olika avsättnings- eller leveransmarknader konkurrerar med varandra. Ur kostnadssynpunkt har de för inplaceringen i tariffer bestämmande faktorerna varit varornas specifika lastningsvolym, lasternas storlek per vagn, risken för skada och i fråga om stycke gods kostnaderna för hanteringen.

Den viktigaste kostnadsfaktorn vid inplaceringen av olika varuslag i tariffer är den lastade kvantiteten per vagn. En viss fraktrabattering när



vagnslasternas storlek ökar kan vara motiverad ur kostnadssynpunkt. Ju färre tåg och vagnar, ju mindre drift- och trafikprestationer som erfordras för transport av en viss varumängd, desto billigare tariffering är ur kostnadssynpunkt möjlig för vederbörande varuslag. Den dyraste tariffen för vagnslastgods gäller för 2,5 ton av vederbörande varuslag. För kvantiteter om 5, 10 respektive 15 ton medges successivt lägre tariffer. Denna gradering av godstarifferna för olika varuslag efter den lastade vikten per vagn kallas godstariffens »viktklassifikation».

Tarifferingen för nya varor, som icke finns intagna i godsindelningen, skall enligt en bestämmelse i taxan fastställas med hänsynstagande till tarifferingen för liknande, redan i godsindelningen intagna varuslag. De nya varuslagens tariffering kommer därför i hög grad att bero på den tariffering, som gäller för liknande äldre varuslag.

Om klassificeringen av en viss vara skett med visst beaktande av klassificeringen för varans närmaste substitut samt varans relativa läge i olika produktionsprocesser, kan en förändring i tarifferingen för varan medföra att önskemål framkommer om ändringar i tarifferingen även för andra varor. Som motivering anföres då vanligen att den ändrade tarifferingen medfört en förskjutning i konkurrensförhållandena mellan varan ifråga och dess närmaste substitut eller, därest dylika direkta ekonomiska samband mellan varorna icke föreligger, att vissa andra varor tidigare haft samma tariffering som den ifrågavarande varan. Mera genomgripande förändringar i godsindelningen kommer därför i praktiken ofta att innebära besvärliga bedömnings- och avvägningsproblem.

För explosiva varor och levande djur gäller särskilda tariffer. För egentligt ilgods i vagnslaster finns icke någon värdetariffering, utan för ilgods förekommer endast en vikttariffering med särskilda tariffer för 2,5, 5 och 10 ton.

Olika näringsintressen föranledde tidigt modifieringar i taxesättningen i godstrafik. Under 1800-talet infördes sålunda i olika fall billigare tariffer för att främja näringslivets utveckling inom olika branscher eller inom olika områden. Järnvägstaxepolitiken utgjorde i detta hänseende ett viktigt komplement till tullpolitiken. Dessa åtgärder åsyftade exempelvis att utveckla en trafik, som ansågs vara i nationellt intresse, tex exporttarifferna, eller att skydda näringslivet i en viss bransch eller inom ett visst område (låga tariffer för jordbruksnäringen, bergshanteringen, stenkolsbrytningen i Skåne, träkolshanteringen och den kemiska industrin, när den började byggas upp på 1890-talet; den låga norrlandstariffen under de första decennierna på 1900-talet för att främja det norrländska näringslivet och trygga livsmedelsförsörjningen i Norrland). Sådana taxedifferentieringar förekom också i form av billigare tariffer för en råvara, då den var avsedd för hemmakonsumtion än då den exporterades.



Tabell 15. Exempel på godsindelningens utformning för olika produktkedjor  
— från råvara till produkt med hög bearbetningsgrad

Varuslag	15-tons tariff	Fraktsats (1. 1. 1956) vid avståndet									
		100 km		200 km		400 km		600 km		1 200 km	
		öre per 100 kg	index	öre per 100 kg	index	öre per 100 kg	index	öre per 100 kg	index	öre per 100 kg	index
<b>1. Järn</b>											
järnmalm . . . . .	13	106	100	151	100	225	100	288	100	446	100
tackjärn . . . . .	13	106	100	151	100	225	100	288	100	446	100
gjutgods, ej bearbetat	11	125	118	172	114	254	113	317	110	475	107
gjutgods, bearbetat . .	10	133	125	192	127	280	124	343	119	501	112
kallvalsat järn och stål	10	133	125	192	127	280	124	343	119	501	112
verktyg, grövre . . . .	10	133	125	192	127	280	124	343	119	501	112
bultar, skruvar m m	8A	142	134	229	152	340	151	403	140	561	126
husgeråd av järn . . .	6A	142	134	235	156	414	184	511	177	669	150
<b>2. Trävaror</b>											
rundvirke . . . . .	13	106	100	151	100	225	100	288	100	446	100
spiror, master, stolpar	12	114	108	160	106	238	106	301	105	459	103
sågade trävaror . . . .	12	114	108	160	106	238	106	301	105	459	103
monteringsfärdiga											
trähus . . . . .	11	125	118	172	114	254	113	317	110	475	107
byggnadssnickrier (furu, gran) . . . . .	<sup>1</sup> 10-11	133	125	172	114	254	113	317	110	475	107
skaft till redskap och verktyg . . . . .	9A	140	132	212	140	319	142	382	133	540	121
möbler . . . . .	7A	142	134	233	154	396	176	459	159	617	138
leksaker . . . . .	6A	142	134	235	156	414	184	511	177	669	150
<b>3. Papper</b>											
pappersved (till svenska fabr) . . . .	13	106	100	151	100	225	100	288	100	446	100
trämassa, våt . . . . .	13	106	100	151	100	225	100	288	100	446	100
» , torr . . . . .	11	125	118	172	114	254	113	317	110	475	107
takpapp . . . . .	11	125	118	172	114	254	113	317	110	475	107
omslags- och tidnings- papper . . . . .	10	133	125	192	127	280	124	343	119	501	112
finare papper . . . . .	8A	142	134	229	152	340	151	403	140	561	126
tapeter . . . . .	7A	142	134	233	154	396	176	459	159	617	138
bokhandelseffekter, tryckalster . . . . .	6A	142	134	235	156	414	184	511	177	669	150
<b>4. Oljor</b>											
mineraliska råoljor . .	11	125	100	172	100	254	100	317	100	475	100
motorbrännolja . . . .	11	125	100	172	100	254	100	317	100	475	100
motordrivmedel, ben- sin . . . . .	8A	142	114	229	133	340	134	403	127	561	118
smörjoljor, smörjfett .	8A	142	114	229	133	340	134	403	127	561	118
<b>5. Livsmedel</b>											
a) spannmål . . . . .	10	133	100	192	100	280	100	343	100	501	100
mjöl och gryn . . . . .	<sup>2</sup> 9A-10	140	105	212	110	319	114	382	111	501	100
bröd . . . . .	7A	142	107	233	121	396	141	459	134	617	123
finare bakverk . . . .	6A	142	107	235	122	414	148	511	149	669	134
b) mjölk . . . . .	10	133	100	192	100	280	100	343	100	501	100
ost . . . . .	8A	142	107	229	119	340	121	403	117	561	112
smör . . . . .	7A	142	107	233	121	396	141	459	134	617	123

<sup>1</sup> Under 150 km. — <sup>2</sup> Under 700 km.

Varuslag	15- tons tariff	Fraktsats (1. 1. 1956) vid avståndet									
		100 km		200 km		400 km		600 km		1 200 km	
		öre per 100 kg	index	öre per 100 kg	index	öre per 100 kg	index	öre per 100 kg	index	öre per 100 kg	index
c) färsk sill m. m. . . .	9A	140	100	212	100	319	100	382	100	540	100
saltad sill m. m. . . .	9A	140	100	212	100	319	100	382	100	540	100
torkad el rökt fisk	7A	142	101	233	110	396	124	459	120	617	114
fiskkonserver . . . .	7A	142	101	233	110	396	124	459	120	617	114
<b>6. Sten</b>											
ämnesblock, råskivor av vanl stenarter, gatsten, kantsten . .	13	106	100	151	100	225	100	288	100	446	100
golv- och vägglattor trappsten och grövre arb sten . . . . .	12	114	108	160	106	238	106	301	105	459	103
polerad byggnadssten, balustrader, kolon- ner, gravvårdar, fontäner . . . . .	11	125	118	172	114	254	113	317	110	475	107
	8A	142	134	229	152	340	151	403	140	561	126

### Taxekommittén

Såsom framhållits i kapitel II har den taxepolitiska utvecklingen under de senaste decennierna inneburit en avsevärd hoppresning av värdetarifferings-schemat. Från näringslivets sida har i olika sammanhang anförts be-tänkligheter mot en ytterligare hoppresning av värdetarifferings-schemat med hänsyn till konsekvenserna i olika avseenden. Även ur SJ företags-ekonomiska synpunkt torde en ytterligare relativ förhöjning av de billigaste tarifferna kunna på längre sikt innebära avsevärda risker. Vid den regi-onala utjämningen av tariffier och service inom SJ har överskotten från massgodstrafiken i de billigare tarifferna varit av avgörande betydelse för företags ekonomien.

Taxekommittén har ur praktisk synpunkt ansett en systematisering och förenkling av det nuvarande värdetarifferings-schemat angelägen. Antalet värdetariffkombinationer i den nuvarande taxan uppgår till cirka trettio. Detta stora antal tariffkombinationer innebär enligt kommitténs mening en onödigt långtgående differentiering. Med beaktande av såväl företagseko-nomiska som näringspolitiska och praktiska tillämpningssynpunkter har kommittén funnit att antalet tariffkombinationer lämpligen skulle kunna nedbringas till åtta.

Taxekommittén har funnit att de föreslagna åtta tariffkombinationerna möjliggör en ur såväl näringsekonomisk som företagsekonomisk syn-punkt tillfredsställande inplacering av de olika varuslagen i godsindel-ningen. Härigenom tillgodoses nämligen dels det näringsekonomiska önske-



målet, att i förhållande till gällande tariffering icke alltför stora avvikelser uppåt eller nedåt uppkommer i avgiftssättningen för olika varuslag, dels det företagsekonomiska intresset, att ett tillräckligt antal olika tariffslagen erhålles så att den mångfald olika kostnads-, konkurrens-, service- m fl situationer, som förekommer inom järnvägstrafiken, på ett ur företagsekonomisk synpunkt tillräckligt effektivt sätt kan beaktas i den nya godsindelningen.

En ytterligare nedskärning av antalet tariffer skulle i många fall medföra förskjutningar uppåt eller nedåt i förhållande till nuvarande tariff-sättning av sådan storleksordning, att den, i varje fall i nuvarande läge, varken ur näringspolitisk eller SJ företagsekonomiska synpunkt torde få anses praktiskt möjlig eller lämplig att genomföra.

### C. Den med avståndet fallande tariffen

Av näringspolitiska skäl har sedan 1862 vid SJ tillämpats med avståndet fallande tariffer — s k avståndsdegression — i godstrafik. I SJ persontrafik infördes däremot med avståndet fallande tariff först från 1906. Före 1920-talet och bilismens genombrott på transportmarknaden utformades järnvägstarifferna i såväl person- som godstrafik med ett i förhållande till trafikens kostnader väsentligt högre läge på korta och medellånga avstånd än på längre avstånd. Något schematiskt skulle man kunna säga att huvuddelen av bidraget till järnvägens fasta och gemensamma kostnader uttogs av trafiken på korta och medellånga avstånd, medan däremot något mera väsentligt bidrag icke erhöles från den mera långväga trafiken. Avståndsdegressionen modifierades emellertid under tiden 1920—1934 successivt, genom att avgifterna för de korta och medellånga avstånden relativt sett sänktes. Till följd av det genom bilismens expansion förändrade konkurrensläget ansågs det då icke lämpligt att bibehålla det tidigare höga tariffslaget på dessa avstånd. Intäktsbortfallet på korta och medellånga avstånd medförde ökat behov av intäkter på övriga transportavstånd, varigenom den i förhållande till järnvägens kostnader särskilt gynnsamma taxesättningen för trafikanterna på långa transportavstånd i avsevärd grad försvårades. I ett annat avseende blev emellertid möjligheterna att bibehålla en med transportavståndet relativt starkt fallande tariff något gynnsammare än tidigare. Järnvägselektrifieringens snabba utveckling under 1930- och 1940-talen innebar nämligen ett mycket väsentligt förbilligande av särskilt de långväga transporterna.

Genom de taxerevisioner vid SJ, som genomförts efter andra världskrigets slut, har tarifferna ånyo höjts relativt starkare på de kortare avstånden än på de längre. Denna justering av tarifferna på de kortare avstånden

har varit kostnadsmässigt motiverad och syftat till att minska eller eliminera förlusterna för järnvägen på de kortare transporter, vilka ur samhällsekonomisk synpunkt vanligen skulle med större fördel kunna ombesörjas med bil. Trafikpolitiskt kan sålunda åtgärden sägas ha främjat en mera rationell trafikfördelning mellan järnväg och bil.

Medan avståndsdegressionen i persontrafik är enhetlig för de olika vagnklasserna, är den i godstrafik mera utpräglad för de billigare tarifferna. Det relativt starkare förbilligandet av transporter på längre avstånd i de billigare tarifferna har skett i näringsekonomiskt syfte för att underlätta råvarutransporterna.

### *Taxekommittén*

Den nuvarande starkt utpräglade avståndsdegressionen av avgifterna i person- och godstrafik särskilt på avstånd över cirka 600 km torde i övervägande grad få anses tillkommen och motiverad av bl a näringspolitiska och sociala skäl.

Under det senaste årtiondet är det särskilt önskemålen om att förbilliga res- och transportkostnaderna i förbindelserna mellan Norrland och de sydligare delarna av landet som föranlett förslag om ytterligare taxenedsättningar för transporter på de allra längsta avstånden. I förhållande till godstaxeläget 1934, då den tidigare nämnda första konkurrensanpassningen av tarifferna på de kortare avstånden kunde anses slutförd, har taxeutvecklingen, som framgår av tabell 16, sedan 1940-talet inneburit en fortgående relativ sänkning av fraktavgifterna på de längre avstånden. I fråga om persontaxan är denna relativa sänkning av avgifterna på de långa avstånden ännu mera markerad (tabell 17).

Taxekommitténs förslag till avståndsdegression för person- och godstaxer avser i stort sett bibehållande av den degression, som nu förekommer. Vissa skäl skulle ur företagsekonomisk synpunkt kunna anföras för en upplyftning av tarifferna på de längre transportavstånden. Av näringspolitiska skäl har emellertid taxekommittén, främst med hänsyn till norrlandsintressena, ansett sig böra i godstrafik föreslå ett visst relativt fraktförbilligande på dessa avstånd. Några exempel på avståndsdegressionen enligt tidigare och nuvarande<sup>1</sup> tariffier samt enligt de av taxekommittén föreslagna återfinnes i *tabellerna 16* (godstrafik) och *17* (persontrafik).

### **D. Taxekommittén om specialtariffer och individuella taxenedsättningar**

Den ordinarie järnvägstaxans utformning med »konstans i rummet» och »konstans i tiden» synes vid numera rådande konkurrensförhållanden på

<sup>1</sup> Med nuvarande tariffier avses de befodringsavgifter, som gällde vid SJ under perioden 1 juni 1955—31 oktober 1956.



Tabell 16. Den relativa frakten per tonkm vid olika tidpunkter

Frakten per tonkm för 100 km vid vederbörande tidpunkt = 100

Tidpunkt	T r a n s p o r t a v s t å n d, k m														
	100	200	300	400	500	600	700	800	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200
<i>5-tons sändningar enligt tariff 4</i>															
1/1 1934	100	90	87	85	83	82	75	70	64	59	56	53	51	50	49
1/7 1940	100	90	87	85	83	82	76	71	64	59	56	53	52	50	49
1/1 1948	100	86	82	79	77	76	70	65	59	55	52	49	48	46	45
1/5 1951	100	83	78	75	73	71	65	61	55	51	49	46	45	43	42
1/4 1952	100	84	78	75	73	71	66	61	55	51	49	46	45	43	42
1/6 1955	100	82	76	73	70	68	63	59	53	49	46	44	43	41	40
<i>Enligt järnvägstaxekommitténs förslag; tariff A 5</i>															
	100	82	75	71	68	65	61	57	51	46	43	41	39	37	34
<i>10-tons sändningar enligt tariff 5 A</i>															
1/1 1934	100	90	87	85	81	78	70	64	56	50	46	43	41	39	37
1/7 1940	100	91	87	86	81	79	70	64	56	50	46	43	41	39	37
1/1 1948	100	88	85	83	78	75	68	62	54	48	44	41	39	37	36
1/5 1951	100	85	80	77	72	69	62	56	49	44	41	38	36	34	33
1/4 1952	100	84	79	77	72	68	61	56	49	44	40	38	36	34	33
1/6 1955	100	83	77	74	70	66	59	54	47	42	39	36	34	33	31
<i>Enligt järnvägstaxekommitténs förslag; tariff A 10</i>															
	100	82	75	71	66	60	55	50	44	39	36	34	32	30	28
<i>10-tons och 15-tons sändningar enligt tariff 8 A</i>															
1/1 1934	100	90	78	69	59	53	49	45	41	38	35	34	32	31	30
1/7 1940	100	90	78	68	59	53	48	45	40	37	35	33	32	31	28
1/1 1948	100	88	77	66	57	51	47	44	39	36	34	32	31	30	29
1/5 1951	100	82	71	62	54	49	44	41	35	32	30	30	29	28	27
1/4 1952	100	82	70	62	54	49	45	41	37	34	32	30	29	28	27
1/6 1955	100	81	69	60	52	47	43	40	36	33	31	29	28	27	26
<i>Enligt järnvägstaxekommitténs förslag; tariff C 10, B 15 och C 15</i>															
C 10	100	77	65	57	51	46	41	38	34	31	29	28	27	26	23
B 15	100	81	72	65	57	51	46	43	37	34	31	29	28	27	24
C 15	100	77	65	57	51	45	41	39	34	31	29	27	26	25	23
<i>10-tons och 15-tons sändningar enligt tariff 12</i>															
1/1 1934	100	75	65	59	54	51	49	47	45	43	42	41	41	40	40
1/7 1940	100	76	66	59	54	51	49	47	45	43	42	41	41	40	40
1/1 1948	100	73	63	57	52	48	45	43	40	38	37	36	35	35	34
1/5 1951	100	71	60	53	48	45	42	40	37	35	34	33	32	31	31
1/4 1952	100	71	60	53	48	45	42	40	37	35	33	32	31	30	30
1/6 1955	100	70	59	52	47	44	41	39	36	34	32	31	30	29	29
<i>Enligt järnvägstaxekommitténs förslag; tariff F 10, G 10, E 15 och F 15</i>															
F 10	100	70	59	51	46	42	39	37	33	31	29	28	27	27	24
G 10	100	69	58	51	46	42	39	37	34	32	30	29	28	28	25
E 15	100	73	61	53	47	43	40	37	34	31	29	27	27	26	24
F 15	100	70	58	52	46	42	39	37	33	31	29	28	27	26	24

Tabell 17. Den relativa avgiften per personkm vid olika tidpunkter

Avgiften per personkm för 50 km vid vederbörande tidpunkt = 100

Tidpunkt	Resavstånd, km																
	25	50	75	100	150	200	250	300	400	500	600	700	800	1000	1200	1500	2000
<i>Tur- och returresor</i>																	
1/5 1933 .....	97	100	103	100	97	96	98	97	96	96	92	86	82	75	69	63	55
1/7 1940 .....	98	100	102	100	98	96	99	97	96	96	92	86	82	75	69	63	55
1/7 1942 .....	98	100	102	100	97	96	98	97	96	96	92	86	82	74	69	63	55
1/2 1948 .....	102	100	102	99	97	95	98	97	95	96	92	86	81	74	69	62	55
1/5 1951 .....	103	100	99	98	99	98	97	96	95	94	88	81	76	68	62	56	47
1/4 1952 Tur- och returbiljetter	106	100	100	100	100	101	99	97	95	96	89	82	76	69	63	56	48
1/5 1952 Semesterbiljetter ....										96	80	68	60	52	47	42	36
1/5 1953 » .....										83	69	62	57	52	47	42	36
1/5 1954 » .....									95	76	67	62	57	52	47	42	36
1/6 1955 Tur- och returbiljetter	105	100	102	99	96	97	95	94	91	86	82	76	71	63	57	51	43
1/6 1955 Semesterbiljetter ....									86	69	62	57	53	47	43	38	33
<i>Enligt järnvägstaxekommitténs förslag</i>																	
Tur- och returbiljetter	105	100	102	99	96	97	95	92	84	80	76	73	70	63	57	51	43
Semesterbiljetter ....										69	57	55	52	47	43	38	33
<i>Enkla resor</i>																	
1/5 1933 .....	100	100	103	100	97	96	89	85	79	72	69	65	62	56	52	47	42
1/7 1940 .....	103	100	101	100	97	95	88	84	78	71	68	64	61	56	51	47	41
1/7 1942 .....	103	100	101	98	96	95	88	83	78	71	68	64	61	55	51	46	41
1/2 1948 .....	103	100	103	100	97	96	89	85	79	72	69	65	62	56	52	47	42
1/5 1951 .....	110	100	100	100	100	100	98	96	92	84	78	73	70	64	58	53	46
1/4 1952 .....	109	100	100	100	100	100	98	97	92	84	79	74	70	64	59	53	46
1/6 1955 .....	108	100	103	100	97	96	92	93	87	79	74	69	65	58	53	48	42
<i>Enligt järnvägstaxekommitténs förslag</i>																	
	112	100	104	100	96	97	95	93	85	80	77	74	70	64	58	51	44

transportmarknaden icke tillräckligt flexibel och effektiv för att dels säkerställa uppfyllandet av det för SJ gällande avkastningskravet, dels uppnå ett så fullständigt utnyttjande av SJ transportapparat som möjligt. Taxekommittén anser det därför nödvändigt att — med partiellt frångående av principerna om »konstans i rummet» och »konstans i tiden» — åstadkomma en ökad differentiering av avgifterna, dels genom införande av specialtariffer inom ramen för den ordinarie taxan, dels genom användning av individuella nedsättningar i taxan.

### 1. Specialtariffer

Inom ramen för den ordinarie taxan synes böra införas ett antal specialtariffer för sådana mera allmänt förekommande typer av res- och



transportbehov, som icke på ett ur företagsekonomisk synpunkt tillräckligt effektivt sätt kan omfattas av de allmänna, enhetliga person- och godstarrifferna. De mera homogena efterfråge- och kostnadsbetingelserna för sådana enhetligare typer av res- och transportbehov möjliggör nämligen en tillförlitligare bedömning av hur intäkter och kostnader påverkas vid variationer i trafikens omfattning och ger därmed större garantier för att syftet med prisdifferentieringen ifråga uppnås, vare sig detta gäller nettointäktmaximering eller volymmaximering eller någonting däremellan. Då prövningen av behovet och nyttan av en specialtariff måste ske på grundval av de faktiska omständigheterna i varje särskilt fall, synes det taxekommittén böra ankomma på järnvägsstyrelsen att, då så framstår ekonomiskt motiverat, inrätta sådana specialtariffer.

Specialtariffer kan *geografiskt* tänkas gälla

- a) hela SJ-nätet
- b) inom en viss region av nätet
- c) mellan, till och/eller från vissa regioner inom nätet
- d) mellan, till och/eller från vissa stationer inom nätet.

*Tidsmässigt* kan specialtarifferna tänkas gälla

- a) hela året
- b) viss del av året (vissa månader, viss tidsperiod, vissa veckodagar etc)
- c) vissa tider på dygnet.

På förslag av taxekommittén har vissa sådana specialtariffer i *persontrafik* prövats under ett antal år vid SJ, nämligen för endagsbiljetter och semesterbiljetter. Liknande specialtariffer har sedan länge funnits för bl a sällskapsresor, kongressresor och rundtursresor. Ytterligare differentieringar i prissättningen på persontrafikområdet torde emellertid med fördel kunna ske genom inrättande av nya eller utbyggnad av tidigare specialtariffer. Taxekommittén framlägger i det följande vissa förslag i sådant syfte.

Särskilt i *godstrafik* synes det vara motiverat med olika specialtariffer för att hävda SJ företagsekonomiska intressen i konkurrensen på transportmarknaden. I många stationsrelationer, särskilt på längre avstånd, torde det vara möjligt för SJ att genom en för vederbörande stationsrelation med hänsyn till konkurrens- och kostnadsförhållandena lämpligt utformad och avvägd specialtariff för exempelvis regelbundna sändningar i större kvantiteter erhålla lönsamma trafikökningar eller möjliggöra bibehållandet av lönsam trafik.

I detta sammanhang vill taxekommittén något beröra de särskilda tariffer eller nedsättningar, som tillämpas vid vissa transporter för statliga företag och institutioner. Vad militärtransporter beträffar gäller en särskild taxa, som av taxekommittén behandlas i fjärde delen av betänkandet. Av den där lämnade redogörelsen framgår, att riksdagens revisorer och



statsutskott gjort uttalanden av innebörd, att samma taxegrunder, som gäller för enskilda trafikanter, skall äga tillämpning även för statliga företag och institutioner. Taxekommittén ansluter sig till denna uppfattning och utvecklar sina synpunkter på detta spörsmål i samband med behandlingen av militärtaxan. I princip är dessa synpunkter enligt kommitténs mening tillämpliga på alla slag av transporter för statliga företag och institutioner, sålunda även på posttransporter, malmtransporterna på riksgrensbanan och andra liknande transporter, och tillämpas för övrigt alltid exempelvis på de ganska omfattande transporter för andra statliga affärsverk. Innebörden härav är, att frakt betalas efter ordinarie taxa, där icke nedsättning av kommersiella skäl anses motiverad. Om sådana nedsättningar får i vanlig ordning överenskommelser träffas inom den allmänna ramen för järnvägsstyrelsens befogenheter.

Chefen för kommunikationsdepartementet har i direktiven till taxekommittén i fråga om i person- och godstrafik förekommande avgiftsnedsättningar av sociala, kulturella eller andra icke företagsekonomiska motiv anslutit sig till den av järnvägsrådet, järnvägsstyrelsen m fl uttalade principiella uppfattningen, »att kostnaden för järnvägsekonomiskt ej motiverade nedsättningar icke bör belasta statens järnvägar». Järnvägstaxekommittén har i anslutning härtill närmare utrett i vad mån företagsekonomiskt icke motiverade nedsättningar av befodringsavgifter nu belastar statsbaneföretaget.

Taxekommittén delar helt den av departementschefen uttalade uppfattningen och förutsätter, att SJ — liksom redan nu sker i vissa fall — erhåller ersättning från statsverket för företagsekonomiskt ej motiverade nedsättningar i de allmänna person- och godstaxorna. Kommittén har kunnat konstatera, att dylika nedsättningar förekommer i ett icke ringa antal, främst i persontrafik men även i godstrafik. I flera fall torde dessa för länge sedan införda företagsekonomiskt icke motiverade nedsättningar numera kunna helt slopas. En del av dessa nedsättningar berör mycket nära persontaxans olika nedsättningsformer, exempelvis för vissa slag av skolgång, och har därför av kommittén ansetts böra behandlas i samband därmed. En redogörelse härför finnes sålunda i tredje delen av betänkandet. Övriga nedsättningar av ifrågavarande slag behandlas i fjärde delen av betänkandet.

## **2. Individuella taxenedsättningar**

Ett viktigt komplement till den ordinarie järnvägstaxan, särskilt i godstrafik, för att åstadkomma en ur företagsekonomisk synpunkt tillräckligt flexibel och effektiv taxesättning med beaktande av järnvägens kostnadsförhållanden och konkurrensläget på transportmarknaden har sedan länge utgjorts av de individuella taxenedsättningarna. I godstrafik har sålunda indi-



viduella fraktnedsättningar av varierande storlek medgivits olika trafikanter under de senaste årtiondena. Under perioder med hög och jämn sysselsättning vid järnvägen har nedsättningarna förekommit i relativt mindre omfattning, för att vid en nedgång i sysselsättningen väsentligt öka i antal. Taxekommittén anser det angeläget att även i fortsättningen genom en tillräckligt differentierad individuell nedsättningspolitik möjligheterna till ett högt och jämnt kapacitetsutnyttjande vid SJ tillvaratages.

Taxekommittén vill vidare erinra om att i elkraftdistributionen förekommer speciella tariformer, som hittills använts mycket litet inom järnvägarnas taxsystem, nämligen de s k polygontarifferna med blockdebitering eller grundavgiftsdebitering. Den grundläggande principen för polygontarifferna är att priset per kWh skall falla när konsumentens totala energiförbrukning ökar eller när han ökar sin förbrukning i förhållande till sitt normala genomsnittliga behov (konsumtionsförmåga) av elkraft. Blocktariffen kännetecknas därav att av förbrukningen ett första block debiteras efter ett visst pris per kWh, ett andra block efter ett lägre pris, det därpå följande efter ett ännu lägre pris etc. Grundavgiftstariffen består av en för varje abonnent bestämd fast avgift, avvägd efter abonnemangets art och storlek, samt en avgift för förbrukade kWh, avpassad så att den med lämplig marginal täcker gränskostnaden för ökad förbrukning.

Dessa båda tariff typer inom elkraftdistributionen synes taxekommittén med fördel också kunna användas i större omfattning inom järnvägstaxetekniken. Rätt avvägda och använda torde de få anses äga betydande företräden ur såväl konsumenternas behovstäckningssynpunkt som samhällets intresse av att SJ resurser utnyttjas på effektivaste sätt.

Hittills har inom SJ en tariff av denna typ egentligen funnit större användning endast inom persontrafiken, nämligen i form av de s k rabattkort, där trafikanterna efter inköp av ett rabattkort, gällande för ett år, under året kunnat köpa färdbiljetter till halvt pris. Grundavgiftstariffer har under senare år även införts i godstrafik för ett antal stortrafikanter.

### **E. Taxekommittén om vissa bestämmelser i järnvägstrafikstadgan**

Till skillnad från andra trafikmedel är järnvägen ålagd att behandla kunderna likformigt under lika omständigheter, och med hänsyn till att SJ är ett offentligt företag, varmed bl a förenats transportplikt, samt att SJ-taxan är offentlig, betyder detta en inskränkning i möjligheterna att använda individuella nedsättningar.

Dessa bundenheter i fråga om järnvägens prisbildning m m är reglerade genom föreskrifter i järnvägstrafikstadgan, utfärdad av Kungl Maj:t den 12 juni 1925 (SFS nr 348) med ett flertal senare fastställda ändringar. Av särskild betydelse i detta sammanhang är föreskrifterna i §§ 6 (»Befordringsavgifter m. m.»), 7 (»Kungörande av ändringar i befordringsavgifter



m. m.») och 63 (»Inlämning eller lastning av gods. Vagnbeställning. Avlämnings- och lastningsfrist.»).

### **1. Likabehandling i fråga om taxenedsättning**

I järnvägstrafikstadgans § 6 stadgas — samtidigt som järnvägen genom denna bestämmelse erhåller rätt att medgiva nedsättning av de i den allmänna taxan fastställda avgifterna — att taxenedsättningar skall gälla för alla, som fullgör de för nedsättningen fastställda villkoren. Detta åläggande innebär en begränsning av SJ möjligheter att använda taxenedsättningar som ett medel i konkurrensen på transportmarknaden. Enligt vad taxekommittén erfarit blir nämligen konsekvensen av detta åläggande ofta, att en taxenedsättning måste tillerkännas flera trafikanter än som enbart ur kostnads- och konkurrenssynpunkt skulle ha varit motiverat. Av denna anledning måste SJ ofta avstå från att i konkurrens med andra transportmedel söka vinna transporter genom nedsättning av fraktavgifter.

Vissa skäl kan anföras både för och emot »likabehandlings»-bestämmelsen i järnvägstrafikstadgan. Taxekommittén förutsätter, att frågan om dess bibehållande prövas i sitt större trafikpolitiska sammanhang av 1953 års trafikutredning.

### **2. Offentliggörande av taxenedsättning**

Genom bestämmelserna i järnvägstrafikstadgans § 7 ålägges järnvägen vidare att offentliggöra alla ändringar av befodringsavgifterna, dels i Post- och Inrikes Tidningar, dels på av ändringen berörda stationer. Enligt Kungl Maj:ts medgivande den 10 juni 1949 behöver dock tills vidare annonsering i Post- och Inrikes Tidningar icke ske. Skyldigheten att offentliggöra överenskommelser om taxenedsättningar leder till att en viss trafikants avsättningsförhållanden lätt kan utrönas av dennes konkurrenter. Vetskapen om att så kan ske kan i många fall medföra, att trafikanter hellre använder annat transportmedel än att med järnvägen träffa en för båda parter fördelaktig överenskommelse om taxenedsättning. Att järnvägens fraktnedsättningar är offentliga möjliggör vidare att järnvägens konkurrenter erhåller en detaljerad insyn i järnvägens kundregister, vilket avsevärt försvårar en rationell utformning av försäljningspolitiken vid järnvägen.

Järnvägstrafikstadgans § 7 har nu följande lydelse:

»Kungörande av ändringar i befodringsavgifter m. m.

1. Av järnvägsförvaltning gjord ändring av befodringsavgifterna eller villkoren för dessas tillämpning skall, med utsättande av tiden, då ändringen träder i kraft, ofördröjligen offentliggöras dels i Post- och Inrikes Tidningar, dels ock genom anslag å de stationer, som beröras av ändringen. Avgiftsnedsättningar för välgörande eller offentliga ändamål ävensom tillfälliga avgiftsnedsättningar i persontrafik behöva likväl icke kungöras.



2. Nedsättning av befordringsavgift, som icke beviljats endast för bestämd tid, må icke upphöra att gälla, förrän minst två månader förflutit, efter det beslutet om dess upphörande kungjorts på sätt i mom. 1 föreskrives.

*Anm.* Kungl. Maj:t har den 10 juni 1949 förordnat, att järnväg tills vidare skall vara befriad från skyldigheten att enligt ovanstående mom. 1 i Post- och Inrikes Tidningar offentliggöra ändringar i befordringsavgifterna eller villkoren för dessas tillämpning.»

Taxekommittén anser att det bör närmare övervägas, huruvida handlingarna i ifrågavarande ärenden bör vara offentliga. Då emellertid även detta spörsmål icke synes kunna utbrytas ur det större trafikpolitiska problemkomplex, som utredes av 1953 års trafikutredning, vill kommittén begränsa sig till att föreslå, att offentliggörandet i Post- och Inrikes Tidningar definitivt slopas och att särskilda åtgärder för offentliggörande ej skall behöva vidtagas på stationerna.

### **3. Likabehandling i fråga om vagnutdelning m m**

Järnvägstrafikstadgans § 63, mom 6, stadgar att SJ skall behandla alla trafikanter lika på så sätt, att de skall ha »rätt till erhållande av vederbörlig andel av samtliga under lastningsdagen å stationen tillgängliga vagnar och presenningar, som icke erfordras för transport av järnvägens eget gods eller av styckegods». Genom denna bestämmelse förhindras järnvägen, särskilt under tider av vagnbrist, att använda befintliga vagnresurser på ett sätt, som ur samhällsekonomiska och företagsekonomiska synpunkter skulle vara mest ändamålsenligt. Under tider av vagnbrist kan det sålunda ur båda dessa synpunkter vara motiverat att i första hand ställa vagnar till förfogande för sådana transporter, som bäst lämpar sig för järnvägstransport, t ex mera långväga transporter av stora vagnslaster, och först i andra hand avdela vagnar för kortväga och andra transporter, som lämpar sig mindre väl för järnvägstransport. Likaså synes det ur affärsmässig synpunkt rimligt och rättvist att järnvägen i första hand får tillgodose de fasta järnvägskunderna, som normalt anlitar järnvägen och kan sägas fortlöpande abonnera på viss järnvägskapacitet i fråga om vagnar och vilka byggt upp sin verksamhet på tillgång i viss utsträckning till järnvägstransporter. En sådan viss prioritetsrätt i fråga om behovstäckning för de »fasta abonnenterna» förekommer hos järnvägens konkurrenter liksom bl a för vissa elkraftsleveranser. Med de många alternativa möjligheter att få transporter verkställda, som numera i regel står till transportkundernas förfogande, synes enligt taxekommitténs mening den nu ifrågavarande inskränkningen i järnvägens dispositionsmöjligheter i fråga om godsvagnarna böra mildras.

Järnvägstrafikstadgans § 63, mom 6, har nu följande lydelse:

»6. Avsändare av gods, som skall lastas genom avsändarens försorg, har att å avsändningsstationen, med angivande av dag för lastningen, godsets bestämmelsestation, beskaffenhet och ungefärliga vikt, beställa erforderliga vagnar och presenningar.

Vagnbeställning kan ske skriftligen, muntligen eller medelst telegraf eller telefon. Uppstår tvist om innehållet av beställning, som gjorts muntligen eller medelst telefon, skall stationens anteckning därom äga vitsord.

Alla beställningar, som inkommit före viss av vederbörande järnvägsförvaltning bestämd tid å den söckendag, som närmast föregår den avsedda lastningsdagen, skola anses samtidigt avgivna samt medföra rätt till erhållande av vederbörlig andel av samtliga under lastningsdagen å stationen tillgängliga vagnar och presenningar, som icke erfordras för transport av järnvägens eget gods eller av styckegods. Järnvägen äger dock att från denna regel göra undantag för sändningar av lik, levande djur, ilgods, fraktgods, som är utsatt för hastig förstöring, samt andra fraktgodssändningar, som uppenbarligen äro av brådskande art.»

Taxekommittén föreslår, att § 63, mom 6, tredje stycket, erhåller följande ändrade lydelse:

»Alla beställningar, som inkommit före viss av vederbörande järnvägsförvaltning bestämd tid å den söckendag, som närmast föregår den avsedda lastningsdagen, skola anses samtidigt avgivna. Järnvägen har att söka tillhandahålla sålunda beställda vagnar och presenningar. I den mån så icke kan ske, äger järnvägen fördela tillgängliga vagnar och presenningar med särskild hänsyn tagen till sändningar, som uppenbarligen äro av brådskande art. Likaså må företräde givas åt mera långväga transporter och transporter, som icke äro av tillfällig natur.»

#### **F. Taxekommittén om järnvägsstyrelsens befogenheter i fråga om taxorna**

Såsom omnämnts i kapitel II fastställer Kungl Maj:t den allmänna järnvägstaxan i såväl person- som godstrafik. Järnvägsstyrelsen äger dock enligt stadganden i de fastställda taxorna bl a rätt att utfärda erforderliga bestämmelser rörande avgifter för transporter, för vilka Kungl Maj:t icke fastställt avgifter, att för godstrafiken med och på statens järnvägars smalspåriga järnvägslinjer fastställa bestämmelser, som avviker från taxan, samt att i övrigt meddela erforderliga tilläggsbestämmelser till taxan. Därjämte äger järnvägsstyrelsen enligt sin instruktion och järnvägstrafikstadgan inom vissa angivna gränser bevilja nedsättningar i taxorna för person- och godstrafik.

Taxekommittén har i kapitel IV understrukt angelägenheten av att taxestrukturen vid järnvägarna kontinuerligt anpassas till förändringar i järnvägstekniken samt kostnads- och konkurrensförhållandena i syfte att därigenom åstadkomma bästa möjliga utnyttjande av järnvägens transportapparat samt ett tillfredsställande ekonomiskt resultat av järnvägs-



driften. För att vidga möjligheterna härtill vill taxekommittén föreslå, att järnvägsstyrelsen erhåller större befogenheter på taxeorrådet. Enligt taxekommitténs mening synes det nämligen, även ur trafikantsynpunkt, böra vara tillräckligt att Kungl Maj:t förbehåller sig bestämmanderätten i fråga om taxenivån och huvudgrunderna i taxebyggnaden. Järnvägsstyrelsen bör äga fastställa godsindelningen och skrymningsbestämmelser för gods m m. Vidare föreslår kommittén att järnvägsstyrelsen skall äga bestämma vissa avgifter, avseende bl a i persontrafik snälltågstillägg, sovplatser och sittplatser samt i godstrafik befordring i slutna vagnar och specialvagnar samt enligt särskilda transportplaner. Kommittén vill i övrigt hänvisa till de i sjätte delen av betänkandet intagna förslagen till Kungl brev och till person- och godstaxor.

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN  
Ekonomibyrån  
Utredningsavdelningen  
PM nr Ua 4/52

## PM angående separatredovisning för person- och godstrafik

### I. Inledning

1942 års järnvägs-kostnadsutredning har föreslagit bl a, att resultatredovisningar för olika trafikslag verkställas vid statens järnvägar. Efter framställning från 1948 års järnvägstaxekommitté beslöt järnvägsstyrelsen, att en sådan redovisning skulle upprättas för vart och ett av de båda huvudtrafikslagen, gods- och persontrafik.

Järnvägs-kostnadsutredningen har i sitt betänkande (SOU 1949: 5) framlagt förslag till principer och metoder för uppställandet av resultatredovisningar för olika trafikslag (sid 74—79). Denna form av resultatredovisning kommer i det följande att benämnas »*separatredovisning*». För att avgöra vilka kostnader och intäkter, som vid en separatredovisning skola hänföras till det ena eller andra trafikslaget, har man enligt järnvägs-kostnadsutredningens förslag att tänka sig de olika trafikslagen i tur och ordning nedlagda, varefter undersökes vilka kostnads- och intäktsförändringar, som kunna väntas uppstå som en följd av det tänkta nedläggandet. Utredningen framhåller i detta sammanhang, att det icke är fråga om att lägga undersökningsresultatet till grund för en bedömning, huruvida trafikslaget ifråga bör nedläggas, utan nedläggningsantagandet införes endast för att möjliggöra kostnads- och intäktsbestämningen. Trafikslagets kostnad definieras därvid som den minskning i företagets totalkostnad, som kan väntas uppstå, om trafikslaget ifråga nedlades. Denna kostnad benämnes trafikslagets mindrekostnad. Analogt definieras trafikslagets intäkt som den minskning i företagets totalintäkt, som kan väntas uppstå, om trafikslaget ifråga nedlades. Denna intäkt kallas trafikslagets mindreintäkt.

Separatredovisningen är i princip en förkalkyl och skiljer sig såtillvida icke från de av järnvägs-kostnadsutredningen i annat sammanhang behandlade lönsamhets-kalkylerna. Skillnaden i förhållande till en lönsamhets-kalkyl ligger huvudsakligen i de antaganden beträffande framtiden, som äro nödvändiga med hänsyn till egen-skapen av förkalkyl och vilka antaganden i samband med separatredovisningen äro starkt schematiserade. De antaganden, som legat till grund för den nu genomförda separatredovisningen för person- och godstrafik, framgå av det följande.

### II. Separatredovisningens förutsättningar

Den nu genomförda separatredovisningen består i en jämförelse med avseende på kostnader och intäkter mellan olika trafikslagen. Ett av trafikslagen, jämförelse-alternativet (Nu-läget), motsvarar närmast det nu rådande, ett annat motsvarar det läge, då person-, post-, tidnings-, resgods- och expressgodstrafiken tänkes nedlagd (undersökningsalternativ G eller G-läget) och slutligen ett tredje det läge, då godstrafiken (inkl malmtrafiken) tänkes nedlagd (undersökningsalternativ P eller P-läget). De olika trafikslagen ha bestämts på följande sätt:



*Nu-läget:* En årlig trafik, till omfattning och struktur motsvarande den trafik som vid kostnadsstatsarbetet förutsatts komma att äga rum under budgetåret 1951/52, antages ombesörjd under överskådlig framtid med nuvarande produktionsstruktur.

*G-läget:* En årlig godstrafik (inkl malmtrafik men exkl expressgods- och tidningstrafik), till omfattning och struktur motsvarande dessa trafikslags i Nu-läget, antages ombesörjd under överskådlig framtid. Övrig trafik antages nedlagd och de ändringar i produktionsstrukturen vidtagna, som bli ekonomiskt motiverade genom den övriga trafikens nedläggande.

*P-läget:* En årlig person-, post-, tidnings-, resgods- och expressgodstrafik, till omfattning och struktur motsvarande dessa trafikslags i Nu-läget, antages ombesörjd under överskådlig framtid. Övrig trafik antages nedlagd och de ändringar i produktionsstrukturen vidtagna, som bli ekonomiskt motiverade genom den övriga trafikens nedläggande.

Skillnaden mellan kostnader resp intäkter i å ena sidan Nu-läget och å andra sidan G-läget är enligt ovan angivna definitioner liktydig med mindrekostnader resp mindrentäkter för person-, post-, tidnings-, resgods- och expressgodstrafiken. Analogt är skillnaden mellan kostnader resp intäkter i å ena sidan Nu-läget och å andra sidan P-läget lika med mindrekostnader och mindrentäkter för godstrafiken.

De rörelsegrenar, för vilka separatredovisning verkställts, utgöras, som framgått av ovanstående, icke av enstaka »trafikslag» utan av grupper av trafikslag. Antalet rörelsegrenar har begränsats till dessa två trafikslagsgrupper för att beräkningarna icke skulle bli alltför komplicerade. Grupperingen har skett med hänsyn till de enskilda trafikslagens inbördes trafiktekniska samhörighet.

Likaledes i förenklande syfte ha vid separatredovisningen färjedriften och biltrafiken ävensom hyres- och förrådsverksamheten betraktats som från statens järnvägar fristående företag och icke medtagits i redovisningarna. Kostnader och intäkter för dessa delar av statens järnvägars verksamhet bokföras på särskilda konton. Vissa andra — mindre betydande — delar av statens järnvägars verksamhet, såsom exempelvis poststationsskötsel, uthyrning av vissa byggnader m m, vilken verksamhet icke står i direkt beroende av något av de båda huvudtrafikslagen men för vilken kostnaderna bokföras på järnvägsdriftens konton, ha vid driftplaneringen antagits komma att bedrivas i oförändrad omfattning i de nya trafiklägena.

De priser, löner och taxor m m, som förutsatts vid kostnadsstatsarbetet och intäktsberäkningarna för budgetåret 1951/52, ha antagits komma att gälla för överskådlig framtid.

### **III. Arbetets uppläggning och genomförande**

Som framgått av det föregående ha de olika trafiklägena förutsatts konstanta år från år. Intäkts- och kostnadsberäkningarna ha följaktligen kunnat begränsas till att avse *årsintäkter* och *årskostnader*.

#### **Intäktssidan**

Beräkning av intäkterna i de tänkta trafiklägena har icke berett nämnvärda svårigheter, alldenstund intäkterna i bokföringen i huvudsak äro uppdelade på olika trafikslag. Intäktsberäkningarna för de tänkta trafiklägena ha skett med utgångspunkt från de för budgetåret 1951/52 beräknade intäkterna, vilka fått representera intäkterna i Nu-läget.



## Kostnadssidan

Beräkning av kostnaderna i de tänkta trafiklägena har i huvudsak fått formen av hypotetiska kostnadsstater i anknytning till bokföringens uppdelning av kostnaderna på olika tjänst- och artkonton och har skett på i stort sett samma sätt som vid upprättande av de årliga förslagen till kostnadsstat. Förslagen till kostnadsstat för budgetåret 1951/52 ligga till grund för kostnaderna i Nu-läget på ifrågasvarande konton.

De i kostnadsstaten upptagna beloppen för budgetåret 1951/52 torde beträffande flertalet kostnadsslag få anses rätt väl motsvara de årliga genomsnittskostnaderna vid ett tänkt fortvarighetstillstånd med en trafik av storlek och struktur, motsvarande den för detta budgetår beräknade. En del kostnader, i synnerhet beträffande bantjänsten, kunna givetvis regionalt variera relativt kraftigt från år till år — exempelvis kostnader för utbyte av räler på viss bandel — men totalt för hela SJ-nätet uppvisa de olika kostnadsslagen en tämligen jämn utveckling. Det senaste decenniets kraftiga trafikökning medför dock risk för underskattning av (främst bantjänstens) kostnader, absolut sett. Anledningen härtill är, att den nämnda trafikökningen i vissa fall ännu icke hunnit taga sig uttryck i ökade kostnader för underhåll och förnyelse. Även sedan trafiken upphört att öka, kan man vänta en fortsatt ökning av dessa kostnader under några år, innan en stabilisering sker på en högre nivå.

Drifts- och underhållskostnaderna ha med ledning av uppdelningen på konton (kalkylnummer) i första hand uppdelats på dels sådana kostnadsslag, som vid ett realiserande av de här gjorda nedläggningsantagandena sannolikt skulle komma att vara varianta, dels sådana som under samma förutsättningar skulle komma att vara konstanta. De varianta kostnadsslagen ha vidare uppdelats på dels sådana, som kunna väntas helt bortfalla vid nedläggande av ettdera trafikslaget (varianta särkostnader), dels sådana, som icke helt skulle bortfalla men förändras till storleken vid ett nedläggande av ettdera trafikslaget (varianta samkostnader).

Huvuddelen av kostnadsslagen enligt den bokföringsmässiga indelningen är att hänföra till gruppen varianta samkostnader. Beräkningarna för olika trafiklägen beträffande dessa kostnadsslag ha skett i samarbete mellan distrikten och utredningsavdelningen. Utredningarna ha handhäfts av delegerade, bestående av tjänstemän inom utredningsavdelningen samt för ändamålet särskilt utsedda kontaktmän vid distrikten. Olika problem, som uppkommit i samband med utredningsarbetet, ha diskuterats vid ett antal sammanträden med de delegerade och vid resor till de olika distrikten, som företagits av från styrelsen utsända arbetsgrupper. Vissa frågor, exempelvis beträffande bantjänstens kostnader, ha lösts i samråd med experter på resp områden.

## IV. Driftplaneringen

Huvuddragen av den för kostnadsberäkningarna grundläggande driftplaneringen kunna i korthet beskrivas på följande sätt:

### G-läget

1) *Tidtabell*: Genom godstrafikbyråns försorg har upprättats en schematisk tidtabell för ett tänkt trafikläge med enbart godstrafik. I tidtabellen ha utelämnats samtliga person- och snälltåg samt de särskilda cykel- och tidningstågen. Blandade



tåg ha bibehållits i tidtabellen med uteslutande godstrafikkuppgifter. De kvarvarande tågen ha givits genom det ökade tidtabellsutrymmet möjliggjorda, ur såväl trafikant- som kostnadssynpunkt, bättre lägen. Med indragandet av person- och snälltågen bortfallande ilgodslägenheter ha i viss utsträckning ersatts med nya tåg i syfte att bibehålla i stort sett oförändrade transporthastigheter för il- och paketgodset. Extratågstrafikens omfattning har bedömts erfarenhetsmässigt.

2) *Vagnar*: Samtliga postvagnar och för post, tidningar och resgods (cyklar) använda vagnar utgå ur godstågen. I lokalgodståg framdragna CF-vagnar utgå och ersättas i erforderliga fall med F-vagnar.

3) *Transportplaner*: Vagnar med il- och fraktgods, som för närvarande framföras i personförande tåg, antagas överflyttade till godstågen. I övrigt tillämpas de nuvarande transportplanerna oförändrade.

Frakthandlingar sändas med godstågen.

## P-läget

1) *Tidtabell*: Till utgångspunkt för beräkningarna har tagits tidtabell 151 efter strykning av samtliga godståg utom tidningstågen och cykeltågen. Smärre, genom godstågens indragande möjliggjorda ändringar i tiderna för de kvarvarande personförande tågen i kostnadsbesparande syfte ha dock förutsatts kunna göras enligt sektionsbefälets bedömning. Blandade tåg ha bibehållits med endast persontrafikuppgifter, varvid nuvarande loktåg i vissa fall enligt sektionsbefälets bedömning antagits ersatta med motorvagnar eller rälsbussar. I de fall lokalgodståg användas för persontrafik, har det ankommit på trafikinspektören att avgöra, om ersättnings-tåg (bestående av motorvagn eller rälsbuss) bort inläggas, t ex för att möjliggöra arbetares resor in till en närbelägen stad. Extratågstrafikens omfattning har bedömts erfarenhetsmässigt.

2) *Vagnar*: I godstågen framförda postvagnar och för post, tidningar och resgods (cyklar) avsedda vagnar ha antagits överflyttade till de kvarvarande snäll- och persontågen. I dessa tåg nu framförda, särskilt för paket- och ilgods avsedda vagnar ha antagits indragna. För res- och ilgods gemensamt använda vagnar ha förutsatts kvarbli i den utsträckning, som erfordras för post-, tidnings-, resgods- och expressgodstrafiken. Vagnar för godstrafik, som framföras i de ovannämnda cykeltågen, ha förutsatts slojade. I övrigt har räknats med oförändrade normalplaner.

Med utgångspunkt från ovan angivna riktlinjer ha uppgjorts lokturlistor samt personalurlistor för i fråga om personalstorlek viktigare tjänsteställen. På grundval av bl a dessa turlistor har beräknats erforderlig personal i olika grader och behövligt antal lok av olika slag m m. Driftplaneringen har även omfattat en bedömning av behövliga lokaler, sidospår och växlar<sup>1</sup> m m samt markutrymmen i de olika trafiklägena. Kostnader för personalens pensionering ha uppdelats proportionellt mot personalkostnaderna, och avsättning till värdeminskningsskonto har beräknats med hänsyn till behovet av anläggningar och övriga kapitalföremål i de olika trafiklägena. Statens järnvägars ränteandel i statsskulden har antagits reducerad genom inleverering till statsverket av uppskattade försäljningsintäkter m m av genom nedläggandena frigjorda kapitalföremål och markutrymmen.

<sup>1</sup> Anläggningar på linjen i form av dubbelspår och eventuell automatisk linjeblockering samt ställverk ha förutsatts oförändrade i samtliga trafiklägen, även om dessa anläggningar i vissa fall strängt taget icke skulle vara erforderliga för den enligt undersökningsalternativen reducerade trafiken.

### V. Separatredovisningens resultat

Beräknade intäkter och kostnader för budgetåret 1951/52 uppgå till följande belopp:

	Milj kr
Totalintäkter .....	1 085
Totalkostnader .....	1 050
Överskott .....	35
Beräknad ränteandel i statsskulden .....	38
Vinst .....	— 3

Ovan angivna belopp inkludera även vissa intäkter och kostnader, hänförliga till sådana verksamhetsgrenar som icke medtagits i separatredovisningen (färjetrafik, biltrafik, hyresverksamhet m m). På kostnadssidan ingå inom verket debiterade transportkostnader, vilka på intäktssidan motsvaras av inkomster av gods för statens järnvägars egen räkning. Efter avdrag av intäkter och kostnader, hänförliga till dels i separatredovisningen icke medtagna verksamhetsgrenar, dels statens järnvägars egna transporter, dels slutligen sådana verksamhetsgrenar, som i separatredovisningen antagits oförändrade, erhållas följande reviderade belopp, avseende de i separatredovisningen medtagna huvudtrafikslagen:<sup>1</sup>

	Milj kr
Totalintäkter .....	1 064
Totalkostnader .....	1 019
Överskott .....	45
Beräknad ränteandel .....	36
Vinst .....	9

Slutresultatet av den verkställda separatredovisningen för person- och godstrafik kan sammanfattas på följande sätt (inkl. räntekostnader):

	Persontrafik	Godstrafik
	M i l j k r	
Mindreintäkter .....	428	636
Mindrekostnader .....	391	421
Överskott utöver mindrekostnader .....	37	215
Bidrag till övriga (för båda trafikslagen gemensamma) kostnader	252	
Övriga kostnader = Totalkostnader (inkl räntekostnader) - persontrafikens mindrekostnader - godstrafikens mindrekostnader	243	
Vinst	9	

Detta är så långt man kan komma i uppdelning av företagets kostnader mellan de båda huvudtrafikslagen. Det visar sig enligt separatredovisningen, att av statens järnvägars totala kostnader 391 milj kr kunna anses utgöra mindrekostnader för persontrafik och 421 milj kr mindrekostnader för godstrafik. Därefter återstår en

<sup>1</sup> Beträffande förklaring till avvikelserna mellan budgeten för 1951/52 och de reviderade uppgifterna för separatredovisningen hänvisas till *Bilaga*.



kostnad av  $(1\ 019 + 36 - 391 - 421 =)$  243 milj kr, vilken kan anses som en icke uppdelningsbar, för de båda huvudtrafikslagen gemensam kostnad, som måste täckas av överskott utöver mindrekostnader från de båda huvudtrafikslagen för att balans i statens järnvägars ekonomi som helhet skall erhållas. Såväl persontrafikens som godstrafikens mindreintäkter äro tillräckliga för att täcka den del av företagets totala kostnader, som är hänförlig till trafikslaget ifråga (mindrekostnaderna). Sätter man mindrekostnaderna i relation till mindreintäkterna för vederbörande trafikslag, erhåller man en »kostnadsprocent» av 91 % för persontrafik och 66 % för godstrafik.

Utöver mindrekostnadstäckning lämnar persontrafiken ett överskott av 37 milj kr och godstrafiken ett överskott av 215 milj kr eller sammanlagt 252 milj kr, vilket är tillräckligt för att täcka de för de båda trafikslagen gemensamma kostnaderna, uppgående till 243 milj kr. Efter täckning av dessa gemensamma kostnader återstår en vinst av 9 milj kr.

Stockholm den 4 mars 1952

*Arne Sjöberg*

Tabell 1. Kostnader på olika tjänstkonton enligt förslag till (i vissa fall fastställd) kostnadsstat för budgetåret 1951/52 samt beräknade kostnader i G- respektive P-läget på dessa tjänstkonton

Tjänstkonton	Nu-läget (kostnadsstaten)		G-läget		P-läget	
	Personal	Totalt	Personal	Totalt	Personal	Totalt
T u s e n t a l k r o n o r						
11.....	17 680	19 600	11 478	12 753	11 550	12 833
21.....	4 603	5 180	3 872	4 344	4 028	4 522
31—35 <sup>1</sup> .....	108 793	194 477	81 903	145 756	87 663	151 557
41.....	2 246	2 489	1 706	1 894	1 646	1 829
42.....	23 995	88 544	16 094	53 109	9 575	39 188
43 (utom 4335).....	34 455	39 533	22 161	25 093	16 687	19 223
4335.....		32 300		16 150		20 026
44.....	9 017	11 177	5 995	7 397	4 638	5 893
45.....	4 346	5 421	3 130	3 949	2 598	3 351
46.....	5 845	10 977	543	1 422	5 657	10 122
47.....	18 587	20 598	6 988	8 039	13 712	14 931
48.....	1 006	2 349	693	1 502	633	1 463
Summa maskintjänst	(99 497)	(213 388)	(57 310)	(118 555)	(55 146)	(116 026)
51.....	5 037	6 193	3 664	4 282	3 300	4 104
52 (utom 5288).....	175 443	193 724	119 797	131 619	74 531	84 235
5288.....		5 943		5 943		—
53.....	20 980	23 962	5 799	6 647	15 552	17 780
Summa trafik tjänst	(201 460)	(229 822)	(129 260)	(148 491)	(93 383)	(106 119)
71.....	1 760	4 491	1 200	2 730	1 700	4 011
72—77.....	52 200	102 172	21 100	42 450	34 150	63 877
78.....		6 344		5 534		1 430
12 (utom artkonto 01, 28, 78)....		28 960		21 782		20 638
Avsättning till värdeminskningskonto	13 488	99 397	11 067	67 902	10 955	67 447
Summa personalkostnader	499 481		317 190		298 575	
Pensioneringskostnad.....		126 000		80 015		75 319
Summa		1 029 831		650 312		623 779
Tillkommer: Räntekostnader.....		36 000		25 000		21 000
Avgår: Kostnader för viss verksamhet, som antagits oförändrad i de olika trafiklägena samt inom verket debiterade transportkostnader		11 000		11 000		11 000
Summa		1 054 831		664 312		633 779

<sup>1</sup> Inkl ett till värdeminskningskonto avsatt belopp av 22 milj kr för utbyte av räler i längre följd m m.



Tabell 2. Kostnader på olika tjänstkonton m m i G- respektive P-läget i procent av motsvarande kostnader i Nu-läget<sup>1</sup>

Tjänstkonton 21, 41—53 och 73—77:

Distrikt nr	T j ä n s t k o n t o																										
	21		41		42		43		44		45		46		47		48		51		52		53		73—77		
	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G
I	76	79	66	69	75	37	59	53	69	45	70	75	20	75	30	78	66	63	62	62	68	39	19	87	29	78	
II	80	87	74	78	72	28	57	50	69	53	67	59	29	80	28	80	64	63	74	66	75	44	27	72	59	52	
III	72	87	77	68	51	53	71	58	55	47	80	78	20	80	42	69	67	71	68	66	67	45	38	72	47	53	
IV	88	89	85	85	47	65	43	65	62	57	4	100	47	100	47	62	63	60	68	69	58	45	28	62	59	57	
V	100	100	88	72	37	36	81	28	75	56	86	41	2	101	78	61	66	48	73	61	67	40	30	72	61	41	
VI	88	88	63	66	52	53	37	55	62	59	68	60	12	94	29	81	58	69	75	78	70	50	39	55	36	69	
VII	81	81	82	79	60	49	62	52	67	48	65	60	12	92	49	63	72	74	65	62	61	44	8	95	51	57	
VIII	92	92	—	—	81	19	46	56	84	39	68	62	3	110	58	51	56	55	—	—	71	48	30	74	47	54	
SJ	84	87	76	73	60	44	57	55	66	53	73	62	13	92	39	72	64	62	69	66	69	42	28	74	42	63	

Övriga kostnader:

SJ	Ko 11		Ko 12		Ko 31—35		Ko 71		Ko 78		Avsättning till värde-minskningskonto <sup>4</sup>		Pensioneringskostnader		Räntekostnader	
	Styrelsen		Gemensamma utgifter <sup>2</sup>		Bantjänst <sup>3</sup>		Hjälpanläggningar		Underhåll av investeringsinventarier		till värde-minskningskonto <sup>4</sup>		G		P	
	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P
65	65	75	71	75	78	61	89	87	23	68	68	64	60	69	58	

<sup>1</sup> Kostnader på arlkontona 4335 (elektrisk energi för tågdriften), 5288 (landsvägstransporter) samt huvudverkstädernas kostnader för underhåll av rullande materiel (inkl tjänstkonton 72, verkstadsomkostnader) ingå i summorna för hela SJ men äro icke fördelade på distrikten.

<sup>2</sup> Exkl arlkontona 1201 (avsättning till värde-minskningskonto), 1228 (pensionering) och 1278 (kostnader för järnvägsolyckor).

<sup>3</sup> Inkl avsättning till värde-minskningskonto för utbyte av räler i längre följd.

<sup>4</sup> Exkl avsättning för utbyte av räler i längre följd.

De reviderade intäkts- och kostnadsbeloppen för de i separatredovisningen ingående huvudtrafikslagen lämna efter förräntning en vinst av 9 milj kr. Den uppkomna förbättringen av nettoresultatet med 12 milj kr förklaras genom följande delposter:

	Milj kr
Beräknat driftresultat (inkl avsättning till värdeminskningsskonto) av följande rörelsegränar:	
1) hyresverksamheten; underskott .....	7
2) färjetrafiken; underskott .....	3
3) biltrafiken inkl Pajalalinjen; överskott .....	— 3
Beräknade pensionskostnader, hänförliga till ovanstående rörelsegränar och förrädsverksamheten .....	7
Antaget driftresultat av verksamhet, som vid driftplaneringen antagits oförändrad i olika trafiklagen m m .....	0
Skillnad i totalkostnad, beroende på att de i separatredovisningarna verkställda beräkningarna utgå från de kostnadsstatförslag, som upprättats av vederbörande sektionsbefäl inom drifttjänsten, vilka förslag därefter vid distriktschefernas och styrelsens granskning i vissa fall nedskurits, samt avrundningsfel .....	— 4
Beräknad ränteandel för hyres- och förrädsverksamheten samt färje- och biltrafiken ....	2
<b>Summa</b>	<b>12</b>



## KAPITEL VII

## De norrländska taxefrågorna

Enligt statsrådsdirektiven för taxekommittén borde kommittén närmare undersöka och taga ställning till de förslag till ändrad taxesättning i gods- och persontrafik, som framlagts av Norrlandskommittén i dess betänkande den 5 december 1946 (SOU 1946: 84) angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland.

Norrlandskommitténs i nämnda betänkande framlagda förslag syftade till att förbilliga godstransporterna mellan Norrland och övriga delar av landet samt inom Norrland. Avgifterna för långväga godstransporter till och från Norrland borde sålunda reduceras och även för godstransporter inom Norrland borde med hänsyn till de stora avstånden viss taxenedsättning medgivas. Norrlandskommittén föreslog vidare vissa avgiftslättnader i persontrafik, bl a i fråga om tur- och returbiljettariffen.

I samband med Norrlandskommitténs förslag till utbyggnad av trafikförbindelserna i Norrland genom inrättande av s k stambillinjer uttalade sig kommittén även för att samtrafik med genomgående taxeberäkning skulle inrättas i person- och godstrafik mellan stambillinjerna och SJ järnvägsnät. De speciella taxeproblem, som uppkommer vid en sådan samtrafik, skall närmare behandlas i kapitel VIII. Taxekommittén skall här först uppehålla sig vid Norrlandskommitténs förslag till ändringar i de egentliga gods- och persontaxorna.

I fråga om *godstaxan* föreslog Norrlandskommittén *dels* en speciell sänkning av avgifterna för transporter, som berör Norrland, genom införande av s k virtuella avstånd, *dels* en allmän sänkning av godstaxorna på långa avstånd.

De *virtuella avstånden* skulle beräknas på det sättet, att för norra Norrland, omfattande järnvägslinjer norr om Vännäs med linjen Umeå—Vännäs, inlandsbanan norr om Östersund samt linjen Forsmo—Hoting, ett geografiskt järnvägsavstånd om 2 km skulle räknas som 1 tariffkilometer. Inom den återstående delen av järnvägsnätet norr om Söderhamn, Bollnäs och Orsa skulle däremot 1,5 km geografiskt avstånd räknas som 1 tariffkilometer.

Den *allmänna sänkningen av godstaxan*, som icke skulle begränsas till Norrland, skulle börja tillämpas vid 400 km och successivt växa proportionellt med avståndet upp till 700 km, varefter sänkningen skulle uppgå till 20 %. Norrlandskommittén kalkylerade här alternativt med 10, 15 och 20 %, men stannade i sitt förslag vid att förordna 20 % sänkning. Förslaget avsåg såväl vagnslastgods som paket-, il- och fraktstycke gods.

I fråga om *taxan för personbefordran* på järnväg föreslog Norrlandskommittén att tur- och returbiljetter skulle få utnyttjas på samtliga reseavstånd och att rabatten för dylika biljetter skulle bestämmas likformigt för alla avstånd till 25 %, eller med andra ord att priset på tur- och returbiljetter för alla avstånd skulle sättas lika med en och en halv gånger priset för enkel biljett. Denna taxeändring skulle icke begränsas till Norrland utan gälla hela landet.

Norrlandskommittén uttalade sig dessutom för en nedsättning av resavgifterna på vissa järnvägslinjer i Norrland, vilka förbinder glesbebyggda områden med en tätort, och där persontrafiken till huvudsaklig del äger rum med rälsbussar, under förutsättning att avståndet till tätorten och därmed även reskostnaden i allmänhet blev påtagligt större än som regelmässigt var fallet inom andra områden.

Vad angår *godstaxan* kalkylerade Norrlandskommittén med att den allmänna sänkningen av godstaxan på långa avstånd, vilken skulle gälla för hela landet, vid 1935 års trafikvolym och taxenivå skulle medföra en inkomstminskning för statens järnvägar av 4 milj kr per år. Kommittén ansåg emellertid att denna taxenedsättning sannolikt skulle medföra en avsevärd trafikökning, varför man kunde vänta att inkomstminskningen i realiteten skulle bli obetydlig. Kommittén räknade nämligen med att taxesänkningen skulle främja en utvidgning och nyetablering av industriella företag i Norrland.

Införande av s k virtuella avstånd inom Norrland beräknades av Norrlandskommittén medföra en inkomstminskning vid 1938 års trafikvolym och taxenivå av högst 7,4 milj kr per år. Motivet till den föreslagna avståndsreduceringen var att närma de norrländska orterna till varandra och till landet i övrigt ur transportsynpunkt. Den ansågs få sin största betydelse för norrländska företag, som hade sin huvudsakliga avsättning inom Norrland. Kommittén räknade med att även denna fraktnedsättningsform skulle medföra väsentligt ökade transporter.

Vid en överslagsberäkning fann Norrlandskommittén att en trafikökning med 15 % till och från Norrland och med 30 % inom Norrland skulle reducera den för oförändrad trafikvolym beräknade inkomstminskningen för SJ till ungefär hälften.

Norrlandskommitténs beräkningar grundade sig på 1935 resp 1938 års taxenivåer och trafikvolym. En i fråga om trafikvolym och taxenivå mera aktuell beräkning av de ekonomiska verkningarna för SJ av Norrlandskommitténs taxeförslag verkställdes år 1949 av järnvägsstyrelsen på uppdrag av Kungl Maj:t. Denna nya beräkning, som redovisades i skrivelse till Kungl Maj:t den 9 februari 1951, baserades primärt på 1947 års trafik- och taxeförhållanden, med bortseende dock från de av bränslekrisen föranledda vedtransporterna och från sådana massgodstransporter, för vilka särskilda fraktavtal gällde (lapplandsmalm och bolidenmalm).



Beräkningen justerades därefter till att avse 1949 års trafikvolym och 1949—50 års taxeförhållanden. Resultatet av beräkningen sammanställs i följande tablå.

Av Norrlandskommittén föreslagen taxeändring i godstrafik	Beford- ringssätt	Frakt, milj kronor		Intäkts- minsk- ning milj kronor
		år 1949	efter genom- förande av Norrlands- kommitténs taxeförslag	
Virtuella avstånd i Norrland	Fraktgods i vagnslaster	73,9	62,3	11,6
	Övrigt gods	30,7	25,9	4,8
	Summa	104,6	88,2	16,4
Allmän sänkning av SJ godstaxa på avstånd över 400 km. (Efter införande av virtuella avstånd i Norrland)	Fraktgods i vagnslaster	107,8	94,8	13,0
	Övrigt gods	47,8	42,3	5,5
	Summa	155,6	137,1	18,5

Införandet av virtuella avstånd enligt Norrlandskommitténs förslag skulle sålunda för år 1949 ha medfört en inkomstminskning för SJ av i runt tal 16 milj kr. Den föreslagna allmänna sänkningen av godstaxan på avstånd över 400 km skulle (sedan förslaget om virtuella avstånd i Norrland tänkts genomfört) ha medfört en ytterligare inkomstminskning om cirka 19 milj kr. Tillsammans skulle dessa båda taxeändringar sålunda ha föranlett en inkomstminskning för SJ av storleksordningen 35 milj kr per år vid 1949 års trafikomfattning, trafikstruktur och taxenivå. Vid 1955 års trafikförhållanden och den från 1 juni 1955 gällande taxenivån kan denna inkomstminskning uppskattas till storleksordningen 60 milj kr per år.

Enligt Norrlandskommitténs mening borde en del av inkomstminskningen kunna kompenseras genom av taxenedsättningarna föranledd trafikökning. Järnvägsstyrelsen ansåg däremot i sitt remissutlåtande den 31 mars 1947 över Norrlandskommitténs betänkande, att det var osannolikt, att man inom rimlig tid kunde förvänta så stor trafikökning, att inkomsterna därav i någon större grad kunde kompensera det betydande inkomstbortfallet. En förutsättning för en sådan trafikökning vore nämligen, att dåvarande industrier ökade sin produktion eller att nya industrier uppkomme inom Norrland, vilket i sin tur krävde mera arbetskraft, ökad bosättning och ökade transporter av olika slag. Vilka möjligheter, som kunde finnas för en sådan ökning av den norrländska industrin, ansåg sig järnvägsstyrelsen icke kunna bedöma men ansåg dock givet, att för en dylik expansion erfordrades icke enbart bättre och billigare kommunikationer utan även ekonomiska förutsättningar i övrigt för en industriell verksamhet.

Norrlandskommittén synes, att döma av dess olika uttalanden ha tänkt sig, att sådana åtgärder i fråga om transportförhållandena, som icke är företagsekonomiskt motiverade men som likväl ur samhälls-ekonomiska synpunkter anses erforderliga, bör till den del de icke är företagsekonomiskt motiverade täckas av staten. Sålunda uttalar kommittén på sid 59 i betänkandet: »Även om de åtgärder, som kunna befinnas påkallade i nu nämnt syfte, medföra vissa uppoffringar för staten, bör detta ej utgöra hinder för åtgärdernas genomförande.» Kommittén har dock ej ingått på frågan om på vad sätt och under vilka former staten skulle bidra till kostnaderna för dessa åtgärder.

Järnvägsstyrelsen, vars bedömning av Norrlandskommitténs förslag skett med hänsyn till järnvägsekonomiska förhållanden och som därvid funnit sig ur denna synpunkt icke kunna tillstyrka förslagen, hävdade i sitt remissutlåtande bestämt, att, därest statsmakterna av olika skäl skulle anse sig böra medgiva de föreslagna taxenedsättningarna, så borde de finansieras genom särskilt anslag på riksstaten.

I flertalet av de utlåtanden, som myndigheter och organisationer avgav i anledning av Norrlandskommitténs betänkande, har kommitténs förslag i huvudsak tillstyrkts eller lämnats utan erinran. Vägledande för dessa remissorgans inställning har därvid varit de samhällsekonomiska synpunkterna. Bland här ifrågavarande remissorgan må nämnas järnvägsrådet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, lantbruksstyrelsen, domänstyrelsen, skogsstyrelsen, länsstyrelserna och landstingen i samtliga norrlandslän, Sveriges Lantbruksförbund, Sveriges Industriförbund, Sveriges Grosistförbund, Sveriges Köpmannaförbund och Sveriges Hantverks- och Småindustriorganisation.

Vad gäller de järnvägsekonomiska återverkningarna av Norrlandskommitténs förslag framhöll järnvägsrådet, att de föreslagna åtgärderna till förbättrande av Norrlands transportförhållanden torde komma att medföra en betydande inkomstminskning för järnvägarna och därmed försämring av dessas affärsresultat. I anslutning härtill uttalade sig järnvägsrådet i princip för att gottgörelse skulle beredas järnvägarna för sådana företagsekonomiskt tyngande nedsättningar, som infördes för att bereda stöd åt t ex viss landsdel eller viss näringsgren. Dessa ersättningar borde utgå av statsmedel och redovisas på statsbudgeten.

Liknande synpunkter i fråga om ersättning till järnvägarna för företagsekonomiskt icke motiverade taxenedsättningar framfördes av statskontoret, Sveriges Industriförbund, Sveriges Hantverks- och Småindustriorganisation, handelskammaren i Gävle samt styrelsen för Kooperativa Förbundet.

Norrlandskommitténs förslag avstyrktes i huvudsak av järnvägsstyrelsen, svenska järnvägsföreningen, 1942 års järnvägskostnadsutredning, statens biltrafiknämnd och vissa organisationer som representerade biltrafik och sjöfart. 1942 års järnvägskostnadsutredning ansåg sig böra uttala allvarliga



betänkligheter mot de föreslagna metoderna för att nedbringa fraktkostnaderna i Norrland, varjämte den framhöll att även Norrlandskommitténs övriga förslag beträffande persontaxa och stambillinjer kunde väntas medföra en icke oväsentlig belastning av statens järnvägars ekonomi.

I fråga om *persontaxan* föreslog Norrlandskommittén som tidigare nämnts att tur- och returbiljetter skulle inrättas på alla resavstånd med en rabatt av 25 % på priset för två enkla biljetter. Kommittén ansåg vidare, att nedsättning i biljettavgifterna borde medgivas på norrländska linjer, där persontrafiken till huvudsaklig del ombesörjes med rälsbussar, för resor från glesbebyggda områden till vissa tätorter.

Järnvägsstyrelsen gjorde på Kungl Maj:ts uppdrag en beräkning av den intäktsminskning, som kunde förväntas uppkomma för statens järnvägar vid ett förverkligande av Norrlandskommitténs förslag till tur- och returbiljettreform. Enligt denna beräkning, som redovisades i järnvägsstyrelsens tidigare nämnda skrivelse till Kungl Maj:t den 9 februari 1951, skulle inkomstminskningen uppgå till i runt tal 17 milj kr per år vid 1949 års trafikvolym och trafikstruktur samt taxenivån vid 1951 års början.

Då Norrlandskommittén år 1946 avgav sitt betänkande förekom tur- och returbiljetter icke på längre avstånd än 496 km. Rabatteringen i priset för tur- och returbiljett var i förhållande till priset för två enkla biljetter 25 % upp till 192 km och avtog därefter med växande avstånd upp till 496 km. Giltighetstiden för en tur- och returbiljett var då 10 dagar.

I sitt yttrande över Norrlandskommitténs förslag till ändrad tariff för tur- och returbiljetter anmälde järnvägsstyrelsen, att styrelsen hade för avsikt att, så snart trafikläget det medgav, föreslå ändrade bestämmelser för tur- och returbiljetternas prisberäkning, giltighetstid och giltighetsområde. På styrelsens förslag utsträcktes sedermera giltighetstiden för tur- och returbiljetter från och med den 1 februari 1948 från 10 till 20 dagar och från och med den 1 april 1952 till en månad. Den 1 maj 1951 infördes tur- och returbiljetter på alla resavstånd med en rabatt, varierande i regel mellan 10 och 20 %. I samband med den taxehöjning, som genomfördes vid statens järnvägar den 1 juni 1955, ökades rabattsatsen för tur- och returbiljetter avsevärt genom att tariffen för tur- och returbiljetter höjdes, procentuellt sett, väsentligt mindre än tariffen för enkla biljetter. Rabattsatsen kom därigenom att variera mellan 15 och 25 %.

Förslaget om särskilda lokaltariffer i Norrland på sådana linjer, där trafiken huvudsakligen ombesörjes med rälsbussar, motiverades av Norrlandskommittén bl a med att driftkostnaderna var betydligt lägre för rälsbusståg än för loktåg.

Gentemot detta förslag hyste järnvägsstyrelsen allvarliga betänkligheter, särskilt med tanke på den orättvisa, som skulle bli följden för andra orter inom Norrland, där trafiken huvudsakligen ombesörjes med loktåg. Kostnaderna för framförande av rälsbuss vore givetvis lägre än för framförande



av loktåg, men kostnaderna per personkilometer i rälsbussar torde icke vara lägre än motsvarande kostnader i åtminstone de mest frekventerade snälltågen. Att tillämpa olika biljettpris beroende på den driftform, som i varje enskilt fall kommer till användning, ansåg järnvägsstyrelsen olämpligt. Bl a med hänsyn härtill avstyrkte järnvägsstyrelsen förslaget. Styrelsen kunde ej heller tillstyrka Norrlandskommitténs förslag att resande med de norrländska snälltågen på vissa sträckor skulle befrias från lösen av snälltågs-tilläggsbiljett.

Järnvägsrådet tillstyrkte i sitt remissutlåtande att nedsatta tariffer infördes för att bereda befolkningen i de glesbebyggda trakterna i Norrland möjlighet att för minsta möjliga kostnad kunna besöka närmaste tätort. Dessa nedsättningar motiverades främst av sociala skäl. Rådet ansåg däremot icke att de nedsatta biljettprisen kunde göras beroende av förekomsten av rälsbussdrift. Rälsbussdriften var visserligen, framhöll rådet, billigare än lokdrift vid svag persontrafik, men detta förhållande utnyttjades på så sätt, att flera och snabbare tåglägenheter inrättades än som var möjligt vid lokdrift. Enligt rådets mening borde biljettpris och driftform ej hopkopplas på det sätt, som föreslagits av Norrlandskommittén.

#### *Taxekommittén*

Överväganden av Norrlandskommitténs förslag har ingått som en integrerande del av järnvägstaxekommitténs utredning ifråga om statens järnvägars person- och godstaxor, och kommittén har behandlat dessa norrlandsfrågor i deras olika sammanhang. Vidare har kommittén på ort och ställe studerat de speciella problemen med taxesättningen i Norrland och har under år 1951 gjort tvenne resor till landsdelen. Därvid har med representanter för myndigheter och näringsliv hållits sammanträden i Luleå, Umeå, Örnsköldsvik, Härnösand, Sundsvall och Östersund. Kommittén har i dessa sammanhang fått taga del av önskemål och förslag rörande järnvägstaxorna i Norrland.

Den taxepolitiska utvecklingen efter det första världskriget kan sägas ha varit relativt ogynnsam i fråga om de långa res- och transportavstånden. Betydande sänkningar ägde då rum på korta och medellånga avstånd med hänsyn till konkurrensen från biltrafiken. I motsats härtill har efter det andra världskriget utvecklingen varit relativt sett mycket gynnsam för de långa res- och transportavstånden. Genom de taxerevisioner, som genomförts vid statens järnvägar sedan 1948, har tarifferna på de längre avstånden höjts relativt mindre än på de kortare. De av taxekommittén i kapitel VI anförda exemplen (tabell 16) visar, att godstaxeutvecklingen efter 1946 inneburit en fortgående relativ sänkning av fraktavgifterna för vagnslastgods på de längre avstånden i förhållande till de kortare avstånden. I fråga om persontaxan (tabell 17) är denna relativa sänkning av avgifterna på de långa avstånden ännu mera markerad.



Taxekommitténs förslag till tariffer för vagnslastgods innebär, som framgår av de exempel som medtagits i tabell 16, ett ytterligare relativt förbilligande av transportererna på långa avstånd.

I fråga om styckegods har taxeutvecklingen efter 1946 likaledes inneburit ett relativt förbilligande av frakterna på långa avstånd. Taxekommitténs förslag till styckegodstariffer innebär en ytterligare relativ sänkning av frakterna på de långa avstånden. Av särskild betydelse i detta sammanhang är taxekommitténs förslag att fraktavgifterna för fraktstyckegods resp ilstyckegods på samtliga avstånd över 1 500 km sättes lika och att de sålunda blir oberoende av transportavståndet på sträckor över 1 500 km. I fråga om paketgods föreslår kommittén, att avståndsgruppen 1 001—1 200 km sammanställs med den öppna avståndsgrupp i tariffen, som gäller för de längsta avstånden, så att över 1 000 km fraktavgiften blir densamma för alla förekommande transportavstånd.

Följande exempel, avseende en fraktstyckegodssändning om 100 kg, belyser i vilken utsträckning transportererna på långa avstånd förbilligas, relativt sett, i jämförelse med nuvarande<sup>1</sup> taxa.

*Procenttal för fraktavgiftens storlek per kilometer på olika avstånd för 100 kg fraktstyckegods om frakten vid 100 km = 100:*

Avstånd km	Nuvarande godstaxa	Taxekommitténs förslag
100	100	100
200	83	68
300	78	58
400	69	55
600	55	44
800	47	37
1 000	43	35
1 500	38	29
2 000	35	23

Norrlandskommitténs viktigaste förslag i fråga om persontaxan, nämligen införandet av rabatterade tur- och returbiljetter på alla avstånd, har numera genomförts i samband med den taxerevision, som skedde år 1951. I fråga om rabatteringen av tur- och returbiljettpriset i förhållande till priset för två enkla biljetter föreslog Norrlandskommittén en enhetlig rabatt av 25 %. I den nuvarande<sup>1</sup> tur- och returbiljetttariffen är dock rabattprocenten icke enhetlig för alla avstånd utan varierar mellan cirka 15 och 25 %. Taxekommitténs förslag till tariff för tur- och returbiljetter innebär, som framgår av tredje delen, att tur- och returavgifterna sänkes i förhållande till nuvarande avgifter på avstånden 271—900 km och är oförändrade på övriga avstånd. På grund av tariffernas konstruktion skulle tur- och retur-rabatten bli enhetlig på alla avstånd och uppgå till cirka 20 %.

<sup>1</sup> Med nuvarande taxa (tariff) avses de befodringsavgifter, som gällde vid SJ under perioden 1.6.1955—31.10.1956.

Utöver tur- och returbiljetterna finns sedan den 1 maj 1952 en ännu billigare biljettyp för resor på långa avstånd, nämligen de på förslag av taxekommittén på försök införda semesterbiljetterna. Denna särskilt för Norrland betydelsefulla nya biljettyp medger 25 % rabatt på (den i sig själv rabatterade) avgiften för vanlig tur- och returbiljett. För de sålunda kraftigt rabatterade semesterbiljetterna, vilka närmare behandlas i tredje delen av detta betänkande, gäller viss minsta avgift, varigenom full rabatt (25 %) inträder först från och med ett visst resavstånd. Denna minsta avgift har sedan semesterbiljetter infördes år 1952 successivt sänkts på sätt framgår av följande sammanställning.

Fr o m	Avstånd i km fr o m vilket rabatten inträder	uppgår till 25 % (full rabatt)
$\frac{1}{5}$ 1952	510	855
$\frac{1}{5}$ 1953	438	637
$\frac{1}{5}$ 1954	401	555
$\frac{1}{6}$ 1955	379	541

Genom införandet av såväl tur- och returbiljetter med rabatt på alla avstånd som semesterbiljetter med ytterligare rabatt om 25 % på långa avstånd har sålunda de långa resorna i förbindelse med Norrland numera förbilligats i högre grad än som föreslogs av Norrlandskommittén år 1946. Härvid bör också observeras, att semesterbiljettrabatten gäller även för familjebiljetterna, som redan i och för sig medför stor rabatt.

Vad gäller Norrlandskommitténs förslag om särskild nedsatt persontaxa på linjer, som förbinder glesbebyggda områden med tätort och där persontrafiken till huvudsaklig del sker med rälsbussar, delar taxekommittén de betänkligheter, som i denna fråga framförts av järnvägsstyrelsen och järnvägsrådet. Taxekommittén anser sig därför icke kunna generellt tillstyrka införandet av sådana taxenedsättningar. Däremot har taxekommittén ansett att Norrlandskommitténs ifrågavarande förslag bör prövas i en mera begränsad form. För taxekommittén har det framstått som särskilt angeläget att söka bedöma de ekonomiska möjligheterna att genom taxenedsättningar underlätta resor från mera avlägsna orter in till residensstäder och större handelscentra i Norrland. På förslag av taxekommittén har därför sedan den 1 maj 1952 försök gjorts med billiga s k endagsbiljetter för resor till sex huvudorter i Norrland, vilka försök den 1 april 1955 utsträcktes till ytterligare fem huvudorter. För dessa endagsbiljetter redogöres närmare i tredje delen.

Sammanfattningsvis vill taxekommittén konstatera, att den, relativt sett, mycket betydande sänkning av biljettpriser och fraktavgifter, som inträtt på långa avstånd genom taxeutvecklingen efter 1946, accentueras ytterligare om de förslag till taxeändringar genomföres, som taxekommittén framlägger



i detta betänkande. Det synes kommittén att därmed de önskemål om förbilligande av resor och transporter på långa avstånd, som framförts av Norrlandskommittén, har tillgodosetts i den utsträckning, som med rimligt beaktande jämväl av statens järnvägars företagsekonomiska synpunkter nu framstår som möjlig. Några ytterligare taxesänkningar utöver de av taxekommittén föreslagna på långa transportavstånd måste taxekommittén i nuvarande läge bestämt avstyrka ur företagsekonomisk synpunkt.

## KAPITEL VIII

## Samtrafik järnväg-bil

Samtidigt med biltrafikens uppsving inom landet under 1930-talet, särskilt markerat efter det depressionen vänt till en konjunkturuppgång mot mitten av detta decennium, började järnvägarna att skaffa sig en egen park av lastbilar och personbussar. Bilarna insattes som komplement till men även i vissa fall som substitut för järnvägstrafiken. Järnvägarnas biltransporter drevs antingen i deras egen regi eller genom dotterföretag. Jämsides härmed anlätades de yrkesmässiga biltrafikföretagen för distribution av järnvägsgodset. Denna utveckling av transporttjänsten har varit gemensam för såväl statens järnvägar som de enskilda järnvägarna inom Sverige och för flertalet utländska järnvägsförvaltningar.

Biltrafiken inom SJ och dess dotterföretag har numera vuxit ut till en verksamhetsgren, som är spridd över praktiskt taget hela landet. Utbyggnaden har skett genom dels direkt inköp av enskilda biltrafikföretag, dels förvärv av biltrafikföretag i samband med inköp av enskilda järnvägar samt dels nyetablering av egen biltrafik. Till följd härav har biltrafikens organisationsform blivit oenhetlig. Inom SJ bedrivs för närvarande biltrafik av SJ direkt och av dotterföretagen Svenska Lastbilaktiebolaget (SLAB), GDG Biltrafik AB och Stockholms Läns Omnibus AB (SLO).

Biltrafik för SJ räkning utövas som nämnts även av privata företag, vilka enligt överenskommelse samarbeta med SJ särskilt i fråga om gods-forsling.

Biltrafiken inom SJ (även genom entreprenörer e d) bedrivs för närvarande som både linjetrafik och beställningstrafik. Linjetrafik med lastbil utföres huvudsakligen i form av s k kretstrafik.

Busslinjetrafiken kan indelas i lokallinjer, huvudsakligen mellan de större städerna och deras förortsområden, landsortslinjer och långlinjer (snabbusslinjer).

Beställningstrafiken med lastbil består huvudsakligen av gods-forsling i anslutning till järnvägs- (i vissa fall även billinje-) transport. Som fyllnadstrafik utför järnvägens lastbilar även körningar utan samband med järnvägs-transport. Beställningstrafik med buss utföres såsom turistbussturer o d i eller utan samband med järnvägsresa.

#### A. Olika sätt att underlätta kombinerad järnvägs- och landsvägstrafik

Bland åtgärder, ägnade att underlätta trafiken mellan platser vid järnvägs- och billinjer, märkes t ex samordning av tidtabellerna för att i största möj-



liga utsträckning minska väntetiderna vid omstigning och påskynda godsbefordringen; vidare sammanknytning av järnvägs- och billinjernas stationer och hållplatser för att bereda bekväma omstigningsmöjligheter och i godstrafiken tillsammans med rationella omlastningsanordningar underlätta godsets överflyttning från järnväg till bil och omvänt.

Vad gäller den kombinerade järnvägs- och landsvägstrafikens expeditionella sida må framhållas anordningar för att förenkla avtalsproceduren mellan trafikant och trafikutövare. Väsentligt härvidlag synes vara, att trafikanten kan avtala om hela transporten med endast en part, antingen en av de i transporten deltagande trafikutövarna eller eventuellt speditör, samlastningsföretag eller — i fråga om persontrafik — resebyrå. Det är därvid givetvis fördelaktigt om endast en biljett resp fraktsedel behöver utfärdas för hela transporten.

Sitt största värde har en dylik *expeditionell samtrafik* för godstrafiken, då trafikanten vid godstransporter i större utsträckning än i fråga om persontrafiken är beroende av att på avsändnings- (avrese-) orten kunna träffa avtal om hela transporten. Inom godstrafiken återigen torde fördelarna med expeditionell samtrafik huvudsakligen gälla styckegodstransporterna, under det att i fråga om vagnslasttransporter själva expeditionsförfarandet kommer att spela en relativt underordnad roll. I persontrafik torde betydelsen av expeditionell samtrafik främst ligga i möjligheten till direkt inskrivning av resgods.

Till skillnad från vad som ovan benämnts expeditionell samtrafik används termen taxemässig samtrafik i sådana fall då avgiften för hela transporten är lägre än summan av de avgifter, som fås vid särtaxering enligt de för resp transportmedel eller trafikföretag gällande taxorna, d v s de s k snittfrakterna ersättes med en särskild samtrafiktaxa eller med genomgående avgiftsberäkning enligt endera av de i transporten deltagande transportmedlens eller trafikföretagens taxor. Under det att de tidigare nämnda åtgärderna är av övervägande trafikteknisk natur, är införandet av taxemässig samtrafik däremot så gott som uteslutande en fråga om taxans höjd. Taxekommittén skall nedan återkomma till denna fråga.

Vid sidan av de kombinerade järnvägs- och landsvägstransporterna i linjetrafik utgör den s k godsforslingen i anslutning till järnvägs- och/eller bil(-linje)transport ett särskilt slags samtrafik, syftande till transportens fullgörande från dörr till dörr. De synpunkter, som ovan anförts beträffande kombinerade transporter i linjetrafik, gäller i stort sett även detta slag av kombinerade transporter.

## B. Expeditionell samtrafik

Direkt expediering från plats vid järnvägslinje till plats vid billinje eller omvänt förutsätter tillgång till och kännedom om de i transporten deltagande



trafikmedlens eller trafikföretagens taxor. Direkt expediering i kombinerad trafik kan därför endast ske från eller genom förmedling av sådana expeditionsställen, som har erforderliga resurser härför. Svårigheterna att ordna en omedelbar direkt expediering av kombinerad trafik blir givetvis särskilt framträdande vid transporter från billinjer och forslingsområden. I fråga om godstrafiken tjänstgör bilpersonalen i sådana fall i regel endast som förmedlare vid godsets expediering. Det kan i detta sammanhang nämnas, att det icke heller beträffande ren järnvägstrafik är möjligt att konsekvent införa direkt expediering. Detta gäller trafik från bl a obemannade järnvägsanstalter. Avsaknad i vissa fall av möjligheter till direkt expediering är således icke något som sammanhänger enbart med kombinerad trafik som sådan.

Under alla förhållanden förorsakar den expeditionella samtrafiken kostnader såväl i samband med själva expeditionsorganisationen som genom de avräkningar och redovisningar mellan trafikföretagen och även mellan olika verksamhetsgrenar inom samma företag, som blir nödvändiga. Med hänsyn härtill kan införandet av expeditionell samtrafik ifrågakomma endast till och från sådana billinjer och beträffande sådana trafikslag, för vilka omfattningen av kombinerad trafik är någorlunda tillfredsställande.

Expeditionell samtrafik av här antydd karaktär förekommer ifråga om *stycke gods* till och från ett mycket stort antal billinjer och forslingsområden. Dessa billinjer och forslingsområden är intagna i fortaxan.

Inom forslingsområdena sker hemforslingen av stycke gods utan anmaning av trafikanten. Om trafikanten själv önskar hämta godset vid järnvägen måste han därför anmäla detta. Särskild forslingsavgift uttages av mottagaren, om avsändaren ej erlagt sådan. Avhämtning av gods inom forslingsområdena sker på begäran hos järnvägen eller forslingsentreprenören.

Forsling av fraktstycke gods förekommer även i anslutning till transport med järnvägens kretsbillinjer på så sätt, att kretsbilarna på begäran av trafikanten hos honom avlämnar eller hämtar godset mot särskild forslingsavgift. Expeditionell samtrafik järnväg—forsling föreligger således här. De järnvägsanstalter, vid vilka möjligheter till forsling i anslutning till krets Körning finns, är ävenledes intagna i fortaxan.

Beträffande stycke godstransporter på järnväg finns således redan för närvarande i stor utsträckning möjligheter till direkt expediering såväl mellan järnväg och billinje som från dörr till dörr.

Förutom av stycke gods kan direkt expediering ske av *vagnslast gods* till och från vissa vid billinje belägna sk spårlösa järnvägsstationer (bl a Kosta, Fårösund, Husum, Robertsfors och Hörnefors). Expedieringen äger därvid rum som om platsen vid billinjen vore järnvägsstation. Dock mottages ej för bilbefordran olämpligt gods. Vid en stor del av de övriga i fortaxan upptagna billinjerna och forslingsområdena befordras även vagnslast gods, dock som regel endast efter särskild överenskommelse med entreprenören.



Expeditionell *personsamtrafik* finns inrättad till och från ett flertal av SJ egna billinjer, huvudsakligen landsortslinjer, postverkets diligenslinjer och vissa privata bussföretag. Försäljning av direkta biljetter och direkt inskrivning av resgods och expressgodsbefordring sker i stort sett undantagslöst *till* dessa billinjer, under det att *från* billinjerna åtskilliga undantag förekommer för hållplatser, för vissa säsonger, för resgods etc, och i vissa fall förekommer ingen direkt expediering från billinjen.

Expeditionell personsamtrafik förekommer dessutom i vissa mera lokalbetonade samtrafikrelationer. Det rör sig då oftast om tillförsellinjer, d v s linjer, som tillför järnvägen trafik till och från områden, som ej är belägna vid järnväg.

Inom järnvägsstyrelsen pågår för närvarande vissa undersökningar beträffande strukturen hos persontrafiken med de till SJ och till TGOJ hörande busslinjerna för att klarlägga eventuellt behov av ytterligare åtgärder för att underlätta och befrämja personsamtrafiken järnväg—buss. Undersökningarna, som huvudsakligen omfattar busslinjer av landsortslinjekaraktär, har hittills slutförts i vad avser den av SJ direkt bedrivna busstrafiken, d v s SJ biltrafik. Resultatet av denna del av undersökningarna visar, att av samtliga resor på de berörda busslinjerna endast 6 % under högtrafikperiod och 3 % under lågtrafikperiod är kombinerade med järnvägsresor. Bland de undersökta linjerna ingår då även sådana, vid vilka expeditionell samtrafik redan är inrättad på sätt ovan omnämnts. Busstrafiken domineras alltså mycket starkt av de lokala resorna, även om vissa olikheter i detta avseende förefinns mellan de olika linjerna. Uttalet från linjebefälet går i den riktningen, att för närvarande expeditionell samtrafik är inrättad i den omfattning, som med hänsyn till trafikunderlaget kan anses erforderlig.

### C. Taxemässig samtrafik

Taxemässig samtrafik förekommer för närvarande i fråga om såväl gods- som persontrafik till och från billinjen Övertorneå—Pajala. För gods- trafik av alla slag förekommer taxemässig samtrafik till och från billinjen från Arjeplog via Slagnäs resp Arvidsjaur (för styckegods) samt till och från billinjen Årjäng—Svanskog. I samtrafiken med billinjen Övertorneå—Pajala beräknas avgiften för det sammanlagda järnvägs- och bilavståndet enligt SJ taxa. I samtrafiken med Arjeplog utgår avgift enligt SJ taxa med vissa tilläggsavgifter.

På samtliga sträckor, där kretstrafik inrättats, tillämpas genomgående avgiftsberäkning enligt SJ taxa. Detta sammanhänger med det förhållandet, att kretstrafiken införts uteslutande av företagsekonomiska skäl, främst för att minska kostnaderna genom att kretstrafiken möjliggör indragning av lokalgodståg och frigör godsvagnar. Kretstrafiken kan också relativt väl



avgränsas från annan biltrafik, för vilken särskilda skäl till avgiftssättning enligt SJ taxa ej finns.

De för godsfor slingen utgående avgifterna är i många fall ej tillräckliga för att täcka kostnaderna för densamma. Entreprenörernas underskott i samband med godsfor slingen täckes i förekommande fall genom ersättning från SJ. Den i samband med järnvägstransporter anordnade for slingen medför således lägre kostnader för trafikanten för transporter från dörr till dörr än som skulle ha varit fallet om for slingen bedrivits utan SJ medverkan. Även om här inte föreligger vad som vanligtvis betecknas som taxemässig samtrafik, uppnås dock den för trafikanten viktigaste effekten av en sådan samtrafik, nämligen en reducerad sammanlagd frakt.

Järnvägsstyrelsen har vid ett par tillfällen hos Kungl Maj:t hemställt om medgivande att införa obligatorisk hemforsling av stycke gods på de platser, där godsfor sling är inrättad. Vid hemforsling på sådana platser av allt stycke gods skulle for slingskostnaderna kunna sänkas, i första hand genom en rationellare organisation av for slingsverksamheten men även genom att for slingsgodset erhö lle en ur for slings synpunkt gynnsammare sammansättning än för närvarande, då företrädesvis det mera svårhanterliga godset överlät es till for sling. Dessa framställningar har dock icke bifallits.

#### D. Några tidigare kommittéförlag rörande samtrafik järnväg—bil

Frågan om samtrafiken järnväg—bil har varit uppe till debatt i ett flertal sammanhang, i riksdagen, i samband med olika trafikpolitiska och näringspolitiska utredningar etc. Frågan har aktualiserats främst genom norrlandsintressena. Norrlandskommittén föreslog i sitt betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland (SOU 1946: 84), att samtrafiken järnväg—bil borde utvidgas. Även 1944 års trafikutredning behandlade samtrafiksfrågor och därvid särskilt de betydelsefulla ekonomiska problem, som sammanhänger med sådan samtrafik.

Norrlandskommittén uttalade sig för en utbyggnad av trafikförbindelserna i Norrland. Sålunda föreslog kommittén, att i trafikområden av betydelse, som saknar eller endast har bristfällig anslutning till järnvägsnätet, sk stambillinjer skulle inrättas såsom ersättning för järnväg. Kommittén förordade, att på dessa stambillinjer skulle tillämpas statens järnvägars taxa i såväl person- som godstrafik; för vagnslastgoods föreslogs dock alternativt taxering enbart efter dyraste vagnslasttariffen. Vid samtrafik mellan stambillinje och järnväg förutsatte kommittén vidare genomgående taxeberekening såväl i persontrafik som godstrafik.

På samtliga föreslagna stambillinjer bedrevs redan linjetrafik för personoch/eller godsbe for dran av statens järnvägar, postverket eller privata trafikföretag. Det nya i Norrlandskommitténs förslag var sålunda att järnvägs-



taxan skulle tillämpas på stambillinjerna och att genomgående avgiftsberäkning skulle förekomma i samtrafik med järnvägen.

Järnvägsstyrelsen ställde sig i sitt remissutlåtande den 31 mars 1947 mycket tveksam till ett anordnande av stambillinjer såsom substitut för järnvägar i den omfattning och under de betingelser i övrigt, som Norrlandskommittén föreslagit. Erfarenheterna från statens järnvägars billinje Övertorneå—Pajala gav vid handen, att driften av en billinje med järnvägstaxa och genomgående avgiftsberäkning säkerligen komme att gå med förlust. För billinjen Övertorneå—Pajala beräknades driftförlusterna till omkring 0,5 milj kr per år. Den sk Tornedalstaxan, som tillämpas bl a för lokala transporter på nämnda billinje, inverkade visserligen ogynnsamt på linjens driftresultat men var dock företagsekonomiskt av mindre betydelse. Även med tillämpning av den allmänna järnvägstaxan och snittfraktberäkning i samtrafik skulle nämligen denna billinje lämna ett betydande driftunderskott.

Järnvägsstyrelsen anförde vidare att det ur företagsekonomisk synpunkt måste anses mycket betänkligt att på sätt Norrlandskommittén föreslagit införa järnvägstaxan såväl för persontrafiken som framför allt för godstrafiken på stambillinjerna. Statens järnvägars godstaxa vore nämligen för så gott som alla sändningar betydligt lägre än den för billinjetrafiken fastställda lägsta godstaxan. Med hänsyn till de väsentliga skillnader i kostnadsstruktur, som föreläge i fråga om järnvägs- och biltrafik, och då ett tillämpande av järnvägstaxan i stambillinjernas lokaltrafik och samtrafik med järnväg enligt styrelsens erfarenheter kunde väntas medföra ogynnsamma företagsekonomiska verkningar, i synnerhet som det här gällde ett tiotal stambillinjer, avstyrkte järnvägsstyrelsen den av Norrlandskommittén föreslagna användningen av järnvägstaxan på stambillinjerna liksom tillämpningen av genomgående avgiftsberäkning i samtrafik mellan stambillinje och järnväg. I stället ansåg järnvägsstyrelsen, att på dessa sk stambillinjer liksom på statens järnvägars övriga billinjer borde tillämpas lämplig normaltaxa för biltrafik, varjämte i samtrafik med järnväg avgifterna borde beräknas som snittavgifter.

I sitt i november 1947 avgivna betänkande (SOU 1947: 85) har 1944 års trafikutredning behandlat några med samtrafiken mellan järnväg och bil sammanhörande ekonomiska och organisatoriska frågor samt framlagt förslag till vissa åtgärder för underlättande av sådan samtrafik. Trafikutredningen uttalade därvid som sin mening bl a, att den samtrafik, som i viss omfattning redan förekom mellan järnväg och bil, borde väsentligt utvidgas och förbättras såväl i fråga om persontrafik som godstrafik.

Angående den taxemässiga sidan av samtrafiksproblemet anförde 1944 års trafikutredning sammanfattningsvis (betänkandet, sid 294):

»Det har under de senaste åren från flera håll ifrågasatts att på billinjer skulle tillämpas statens järnvägars taxa och i samtrafik järnväg—bil dessutom genomgående avgiftsberäkning. Vi har med några typexempel visat,



att vid en dylik avgiftsberäkning betydande driftunderskott kunna väntas uppkomma för vederbörande billinjer. Med hänsyn till de företagsekonomiska konsekvenserna synes oss en dylik taxesättning på billinjerna icke allmänt genomförbar. Därest emellertid en dylik taxesättning i något fall skulle anses behövlig och lämplig, torde enligt vår mening i stället det nuvarande systemet för taxekonstruktionen i järnvägarnas godssamtrafik med särskilda övergångsavgifter och för ekonomiskt svaga bandelar även banavgifter samt, då omlastning förekommer mellan olika spårvidder, dessutom omlastningsavgifter böra komma till användning. Genom dessa särskilda avgifter vid övergång från järnväg till billinje (övergångs- och omlastningsavgifter) resp vid transport på en ekonomiskt svag billinje (banavgifter) blir det möjligt att i högre grad än enligt t ex Norrlandskommitténs förslag kunna anpassa transportavgifterna efter kostnadsförhållandena i varje särskilt fall.»

Järnvägsstyrelsen anförde härom i sitt remissutlåtande den 16 april 1948 bl a, att taxemässig samtrafik med hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna icke lämpligen kan genomföras och konstaterade att även Trafikutredningen i stort sett syntes ha kommit till den uppfattningen, att en genomgående avgiftsberäkning med statens järnvägars taxa som grund icke var allmänt genomförbar. I vissa, icke närmare angivna fall, ansåg dock Trafikutredningen, att taxemässig person- och godssamtrafik borde kunna införas med tillämpning i personsamtrafik av viss övergångsavgift och i godssamtrafik av systemet med övergångs-, ban- och omlastningsavgifter på samma sätt som i godssamtrafik mellan skilda järnvägsförvaltningar. Järnvägsstyrelsen framhöll, att några principiella erinringar måhända icke behövde göras mot en sådan ordning om tilläggsavgifterna avvägdes på ett lämpligt sätt men att sättet för avgiftsberäkningen, åtminstone för gods, föreföll att bli omständligare än med användning av normaltaxorna, och ifrågasatte den av Trafikutredningen avsedda ändringens lämplighet.

### **E. Taxekommittén om samtrafik järnväg—bil**

Åtgärder i syfte att underlätta samtrafiken järnväg—bil utgör ett betydelsefullt led i den allmänna samordningen av trafikmedlen i syfte att er hålla en ur samhällelig synpunkt effektiv transportapparat.

Såväl hos järnvägarna som inom landsvägstrafiken arbetar man fortlöpande på att skapa effektivare och mera ekonomiska typer av rullande materiel, vägbanor etc. På senare år har i fråga om godstrafiken också framträtt ett alltmera ökat intresse för arbetsprocesserna i samband med lastning, lossning eller omlastning av gods. På detta område pågår sedan några år ett intensivt utvecklingsarbete vid statens järnvägar, vilket gäller framför allt magasinsbehandlingen av styckegodset och transporter av dylikt gods i större enheter med lastpallar eller behållare. Här kan även nämnas



anskaffandet av vagnbjörnar för transport av hela vagnslaster i kortare distributionstjänst. När det gäller kombinerade transporter järnväg—landsväg kan införandet av sådana tekniska hjälpmedel medföra en avsevärd förenkling och ett förbilligande av arbetsprocesserna.

De tekniska problemen vid samtrafik järnväg—bil har sålunda i viss mån redan underlättats genom införande av lastpallar och gaffeltruckar, stor- och småbehållare, vagnbjörnar, kranar etc. En utbyggnad härav jämsides med ytterligare framsteg på det trafiktekniska området och även i fråga om trafikens organisatoriska sida ökar möjligheterna att ytterligare underlätta samtrafiken järnväg—bil.

Den expeditionella sidan av samtrafiken erbjuder vissa problem, exempelvis i fråga om fraktberäkning, fraktsedelsbehandling, avräkning mellan järnväg och bil etc. Även om dessa problem enklast kan lösas om såväl järnvägs- som biltrafiken tillhör samma företag, visar dock erfarenheterna — inte minst i fråga om forslingsverksamheten — att smidigt samarbete kan åstadkommas mellan olika företag. Möjligheterna att successivt utvidga den expeditionella samtrafiken i de former den nu är inrättad samt att ytterligare underlätta transporter från dörr till dörr genom en utbyggnad av forslingsverksamheten bör även i fortsättningen ägnas stor uppmärksamhet.

De största problemen hör dock samman med införande av taxemässig samtrafik. Kraven på införande av taxemässig samtrafik, d v s en sänkning av avgifterna för kombinerade järnvägs- och biltransporter, torde få anses förestavade av i första hand rättvisesynpunkter, då trafikanter, som behöver anlita bägge transportmedlen, anser sig missgynnade i förhållande till dem som för sina transporter endast behöver anlita järnväg med dess lägre taxenivå och med avståndet fallande tariffer. Det kan däremot med fog sägas, att en fullt genomförd taxemässig samtrafik — med järnvägstaxan genomgående tillämpad — i själva verket icke alltid skulle skipa rättvisa trafikanterna emellan. Trafikanterna utefter bil- och busslinjerna skulle nämligen ofta komma i ett gynnsammare läge än trafikanterna vid järnvägslinjerna, i det att de förra skulle få sina transporter utförda praktiskt taget från och till dörren, medan för de senare alltjämt skulle tillkomma kostnader för transporter till och från järnvägen.

Taxekommittén vill i detta sammanhang framhålla, att den nuvarande och än mer den av taxekommittén föreslagna avståndsdegressionen i järnvägstaxorna för långa avstånd får anses långt driven, även vid enbart järnvägstransport. En tillämpning i ökad utsträckning av genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxan för kombinerade järnvägs- och biltransporter med deras som regel väsentligt högre kostnader kan därför icke anses tillräddig. Det torde även framstå som klart, att en taxemässig samordning därhän, att taxorna bleve desamma för alla trafikanter, oberoende av transportmedel, icke är möjlig att genomföra med bibehållande av valfrihet för allmänheten mellan olika transportmedel.

Hittills gjorda erfarenheter av taxemässig samtrafik med billinjerna Övertorneå—Pajala (se vidare kapitel XVIII) och Slagnäs—Arjeplog tyder icke på att taxesamordning av där tillämpat slag är företagsekonomiskt försvarlig. Införande av taxemässig samtrafik kan väntas komma att medföra avsevärda intäktsminskningar för SJ. På något längre sikt kan man möjligen i vissa fall vänta sig ökad trafik genom taxesamordning, men denna torde ej kunna kompensera intäktsbortfallet genom avgiftssänkningen. Särskilt torde detta gälla godstrafiken, där kostnaderna för samtrafik på grund av omlastningar o d i förhållande till kostnaderna för lokal trafik (utan omlastningar) under i övrigt lika betingelser ligger relativt sett högre än vid persontrafik. Den tekniska utvecklingen talar möjligen för att på längre sikt dessa kostnader skall kunna nedbringas genom rationellare omlastningsmetoder etc.

Taxekommittén anser, att utvecklingen av omlastningsmetoder och tekniska hjälpmedel för överförande av gods mellan järnväg och bil bör bedrivas med all kraft. I den mån den kommande utvecklingen i fråga om omlastningsmetoder etc möjliggör en viss taxesamordning för kombinerade järnvägs- och biltransporter torde man i första hand få räkna med järnvägstaxa, kombinerad med vissa tilläggsavgifter på det sätt 1944 års trafikutredning antytt (se avd D i detta kapitel).

I persontrafik har expeditionell samtrafik redan i stor utsträckning införts vid statens järnvägar, särskilt i sådana trafikrelationer, där kombinerade resor järnväg—buss förekommer i någon mera väsentlig omfattning.

Den ovan omnämnda undersökningen av busstrafikens struktur visade, att busstrafiken helt domineras av lokala resor. Det må därför särskilt beaktas, att en avgiftssänkning för kombinerade järnvägs- och bussresor kan komma att medföra krav på sänkning även av de lokala taxorna.

Taxekommittén anser att samtrafiken järnväg—bil även ifråga om persontrafik bör underlättas. Det bör särskilt undersökas, huruvida icke expeditionell samtrafik, med exempelvis direkt inskrivning av resgods, lämpligen kan införas i större utsträckning. Taxekommittén förutsätter att järnvägsstyrelsen uppmärksammar eventuella möjligheter härvidlag.



## KAPITEL IX

## Investeringsarnas och de trafiksvaga bandelarnas betydelse för SJ ekonomi och den framtida taxenivån

### A. Trafikutvecklingen under senare år

Persontrafiken på SJ, som fram till år 1950 ökade år från år, har under åren därefter successivt minskat i omfattning. Denna nedåtgående tendens, som inträtt trots att den totala persontrafiken i landet samtidigt väsentligt ökat, förklaras främst av den snabbt tillväxande privata personbilismen. Sedan de sista månaderna 1954 synes emellertid en viss stabilisering i persontrafikvolymen vid SJ ha inträtt. Nedgången i antalet resor och personkilometer sedan 1950 faller helt på de lokala och mera kortväga resorna såväl på sidolinjerna som på huvudlinjerna av järnvägsnätet, medan däremot den mera långväga persontrafiken på huvudlinjerna uppvisat en i stort sett fortgående ökning år från år. En översikt över persontrafikens utveckling från 1949 återfinnes i tabell 18.

*Tabell 18. Persontrafikens utveckling 1949—1955*

År	Antal resor milj	Personkm milj	Medelrese- längd km	Person- trafik- inkomst milj kr	Inkomst	
					per resa kr	per personkm öre
1949	130,1	6 342	49	317,9	2,44	5,01
1950	131,0	6 302	48	319,8	2,44	5,07
1951	123,3	6 213	50	367,0	2,98	5,91
1952	116,7	6 042	52	408,1	3,50	6,75
1953	112,2	5 855	52	395,0	3,52	6,75
1954	109,9	5 869	53	387,8	3,53	6,61
1955	106,6	5 900	55	396,8	3,72	6,73

För godstrafiken, som under åren närmast efter andra världskrigets slut uppvisat en nedåtgående tendens (bortsett från lapplandsmalmtrafiken), inträdde i samband med koreakrigets utbrott, sommaren 1950, en markerad uppgång. Denna efterföljdes våren 1952 av en relativt kraftig nedgång, varefter från och med hösten 1954 åter en påtaglig uppgång inträtt. I förhållande till 1954 ökade sålunda den totala godsmängden 1955 med 9 %. För lapplandsmalmtrafiken var ökningen cirka 15 % och för övrigt gods cirka 7 %. I tonkilometer räknat var ökningen för totala godstrafiken mellan de båda åren kraftigare än för godsmängden, nämligen cirka 12 %. Godstrafikinkomsten var 1955 11 % högre än 1954, vilket procentvärde

gäller även om lapplandsmalmen frånräknas. I *tabell 19* lämnas en översikt över godstrafikens utveckling från 1949 med uppdelning på lapplandsmalm och övrig godstrafik.

*Tabell 19. Godstrafikens utveckling 1949—1955*

År	Ton milj	Tonkm milj	Medel- transport- längd km	Frakt- inkomst milj kr	Inkomst	
					per ton kr	per tonkm öre
<i>Godstrafik utom lapplandsmalm</i>						
1949	26,2	5 769	220	383,8	14,63	6,65
1950	27,9	6 270	225	412,1	14,79	6,57
1951	29,6	7 340	248	523,1	17,65	7,13
1952	27,5	6 858	249	582,9	21,19	8,50
1953	25,5	6 336	249	575,2	22,57	9,08
1954	26,4	6 850	260	604,3	22,93	8,82
1955	28,1	7 590	269	663,8	23,60	8,75
<i>Lapplandsmalm</i>						
1949	10,4	1 753	168	62,1	5,95	3,54
1950	10,4	1 781	172	67,0	6,46	3,76
1951	11,8	2 013	171	89,1	7,56	4,43
1952	12,7	2 109	166	156,9	12,39	7,44
1953	12,4	2 054	166	154,6	12,48	7,53
1954	11,0	1 760	160	110,7	10,05	6,29
1955	12,7	2 065	163	133,2	10,50	6,45
<i>Godstrafik totalt</i>						
1949	36,7	7 522	205	445,9	12,16	5,93
1950	38,2	8 051	211	479,1	12,53	5,95
1951	41,4	9 353	226	612,2	14,78	6,55
1952	40,2	8 967	223	739,8	18,42	8,25
1953	37,9	8 390	222	729,8	19,27	8,70
1954	37,4	8 611	230	714,9	19,13	8,30
1955	40,8	9 656	237	797,0	19,53	8,25

### B. Framtidsutsikterna

Trots att trafikvolymen vid SJ alltjämt är mycket stor uppnås i nuvarande läge icke full förräntning av statskapitalet. Det aktuella järnvägsekonomiska läget framstår som labilt. Vissa intäktsposter är mycket konjunktur-betonade, främst den ur intäktsynpunkt alltjämt mycket viktiga lapplandsmalmen. En relativt måttlig konjunkturedgång skulle för SJ kunna medföra intäktsbortfall av väsentlig storleksordning, vilka sannolikt endast så småningom skulle kunna kompenseras genom kostnadsbesparingar. Även på kostnadssidan föreligger risker för en ytterligare försämrad balans i SJ ekonomi.

I syfte att åstadkomma ökad effektivitet och förbättrad ekonomi pågår sedan flera år inom SJ en allmän översyn av de olika elementen i företags ekonomiska struktur, produktionsmetoderna inom driften, prisbild-



ningen i person- och godstrafiken, försäljningsmetoderna, organisationen m m. Allmänt synes i fråga om denna intäkts- och kostnadsanpassning inom järnvägsdriften kunna framhållas, att det främst genom en väsentlig kapacitetsökning på huvudlinjerna, som gör det möjligt för SJ att upptaga en ökad trafik, torde vara möjligt att uppnå de för en stabilisering av SJ ekonomi erforderliga ökade nettointäkterna. Genom en mera flexibel taxerätt samt effektiv och smidig trafikvärvning borde dock även vissa intäktsförbättringar kunna påräknas. Den ekonomiska anpassningen måste emellertid i huvudsak ske genom åtgärder berörande kostnadssidan. De i detta avseende mest betydelsefulla åtgärderna avser dels investeringarna för kapacitetsökning, rationalisering och modernisering, dels de trafiksvaga, icke lönande bandelarna. För en förbättring av SJ ekonomi är det sålunda av största vikt att företaget i fortsättningen under ett antal år framåt kan påräkna tillräckligt stora investeringsanslag från statsmakterna för kapacitetsökning i fråga om anläggningar och rullande materiel på huvudlinjerna samt för nödvändig, sedan länge eftersatt rationalisering och modernisering av driften. I fråga om de trafiksvaga bandelarna, som nu utgör en stor ekonomisk belastning för SJ, synes en förändrad driftform med övergång, helt eller delvis, till biltrafik kunna medföra mycket betydande besparingar.

### C. Investeringarnas betydelse för SJ ekonomi

För ett företag som SJ, där personalkostnaderna uppgår till så stor andel som 2/3 av totala årskostnaderna för drift och underhåll inklusive avsättningar för värdeminskning och 3/4 om avsättningar för värdeminskning frånräknas, måste den tekniska rationaliseringen, innefattande bl a mekanisering och automatisering av arbetsprocesserna inom driften och underhållet, bli av mycket stor betydelse för företagets ekonomi. SJ investeringar<sup>1</sup> finansieras till cirka 50 % med företagets egna avskrivningsmedel och till övrig del med investeringsanslag från staten. Från och med budgetåret 1950/51 har en successiv utökning av investeringsvolymen vid SJ varit möjlig fram till och med budgetåret 1953/54, då investeringarna uppgick till 317 milj kr, innebärande en volymmässig ökning i förhållande till budgetåret 1950/51 av drygt 50 %. En begränsning av investeringarna i SJ genomfördes återigen från och med budgetåret 1954/55. I förhållande till det 1949 upprättade tioårsprogrammet för SJ investeringar, som upptog ett genomsnittligt investeringsbelopp av cirka 340 milj kr per år i 1954 års penningvärde, uppnåddes detta program icke fullt ens under hittillsvarande maximiår 1953/54. För samtliga budgetår hittills under 1950-talet föreligger sålunda en betydande eftersläpning i förhållande till detta tioårsprogram. Ett återhämtande snarast möjligt av eftersläpningen i investeringar framstår som synnerligen angeläget.

<sup>1</sup> Här avses bruttokapitalinvesteringar enligt riksstatens kapitalbudget, alltså utan inräknande av kostnader för reparationer och underhåll såsom i nationalbudgetberäkningarna.



Järnvägsstyrelsen har vid olika tillfällen under senare år framhållit angelägenheten av att SJ får disponera tillräckliga investeringsanslag för modernisering och rationalisering av järnvägsapparaten. Sålunda anförde styrelsen i sina anslagsäskanden till Kungl Maj:t i september 1951, att SJ trafikapparat varken kvantitativt eller kvalitativt var i ett skick, som motsvarade trafikomfattningen och kravet på goda förbindelser.

Investeringsverksamheten vid SJ åren 1951—1955 har emellertid i vissa avseenden medfört påtagliga förbättringar. Anskaffningen av moderna rälsbussar har sålunda fortskridit planerligt, varigenom personvagnssituationen på icke elektrifierade linjer något förbättrats. Även i övrigt har dieselfieringen gjort betydande framsteg. Elektrifieringen har förts ytterligare framåt, och den mest kända bristen på elektrolok håller på att hävas.

I andra väsentliga delar kvarstår emellertid alltjämt de brister, kvantitativt och kvalitativt, i SJ trafikapparat, varom järnvägsstyrelsen uttalade sig år 1951. Eftersläpningen i investeringsverksamheten från tidigare år har icke kunnat inhämtas; tvärtom har det uppdämda behovet ytterligare ökat. Bristen på godsvagnar är sålunda alltjämt mycket stor. I praktiken har denna brist nödvändiggjort mer eller mindre långvarig säsongmässig ransonering av tilldelningen av vagnar under en följd av år. Vad detta betyder såväl för näringslivet som för SJ ekonomi är uppenbart. Behovet av att SJ tillförsäkras anslagsmedel för anskaffning av en väsentligt större modern vagnpark har också framhållits av olika näringsorganisationer i en framställning till chefen för kommunikationsdepartementet den 26 september 1955. I fråga om personvagnar föreligger visserligen icke någon motsvarande kvantitetsmässig brist, men i stället är den kvalitetsmässiga bristen så mycket påtagligare.

Kapaciteten hos vissa bansträckor och bangårdar är otillräcklig, sedan trafiken bestående nått en omfattning mycket väsentligt överstigande den, för vilken de dimensionerats. Utbyggnad av bana, bangårdar och signalanläggningar anses därför vara en av grundförutsättningarna för att kunna eliminera de tidvis och återkommande synnerligen besvärande störningarna i tågföringen.

#### **D. Taxekommittén om SJ investeringar**

Uppdämningen av de vid SJ föreliggande investeringsbehoven har icke kunnat undgå att inverka menligt på SJ ekonomi samtidigt som de medfört en bristande balans mellan järnvägarna — en livsnerv i samhällslivet — och andra mera utbyggda delar av samhällets produktionsapparat. Denna brist på »harmonier» i samhällsekonomin synes innebära allvarliga risker för en långsammare ekonomisk framstegstakt på längre sikt. Enligt taxekommitténs mening synes det därför angeläget att SJ snarast möjligt får återhämta vad som sålunda kan anses eftersatt i fråga om investeringar för



kapacitetsökning, rationalisering, mekanisering, modernisering, ombyggnad och förnyelse.

I syfte att åstadkomma en förbättring i SJ ekonomi anser taxekommittén det vidare vara av stor vikt att SJ disponibla investeringsmedel och personella resurser får inriktas på de företagsekonomiskt mest lönande rationaliseringsåtgärderna. Till dessa torde främst få räknas utbyggnaden och driften av de trafikstarka huvudlinjerna och anordningarna på de större stationerna och driftbangårdarna, förbättrandet av signalsäkerhetsanläggningar, mekaniseringen av växlingstjänsten på de större rangerbangårdarna, utökning av godsvagnparken, moderniseringen av personvagn- och godsvagnmaterielen etc. Genom ekonomisk anpassning och rationalisering med tillräckliga investeringsanslag torde på något längre sikt en väsentlig resultatförbättring i förhållande till senare år kunna uppnås för SJ. Det kan i detta sammanhang nämnas, att SJ under de senaste åren genom ett intensifierat tekniskt och kommersiellt rationaliseringsarbete uppnått en betydande förbättring i arbetskraftens produktivitet. Enligt taxekommitténs mening torde också för framtiden kunna förväntas att en gynnsam utveckling av järnvägs ekonomin främst blir beroende av investeringsintensiteten vid SJ.

### E. De trafiksvaga bandelarna

Tidigare har framhållits att de trafiksvaga bandelarna i SJ-nätet som följd av den allmänna ekonomiska och tekniska utvecklingen kommit att medföra en allt större belastning för SJ ekonomi. I syfte att nedbringa denna belastning har under senare år med Kungl Maj:ts medgivande järnvägsdriften på ett antal sådana bandelar antingen helt nedlagts eller begränsats till att avse enbart industrispårstrafik med vagnslastgods. Under åren 1950—1955 har sålunda järnvägsdriften inställts eller begränsats till industrispårstrafik på en sammanlagd banlängd av cirka 460 km, motsvarande ungefär 3 % av SJ-nätets längd år 1950.

En fortgående undersökning av de trafiksvaga bandelarna inom SJ åsyftar att kartlägga vilka besparingar, som skulle kunna uppnås genom inställande, helt eller delvis, av den rälsbundna driften och övergång till att i stället ombesörja trafiken inom berörda regioner med vägbussar och lastbilar.

Någon definitiv företagsekonomisk gräns mellan trafikstarka och trafiksvaga bandelar är svår att draga. Trafikstrukturen kan nämligen ibland vara sådan, att en bandel med lägre trafikintensitet kan ha lägre kostnader eller högre intäkter än en bandel med större trafikintensitet.

Vid den kongress, som Internationella Järnvägs-kongressföreningen (AIC) höll i Stockholm 1952, behandlades bl a frågan om nedläggandet av järnvägsdriften på trafiksvaga bandelar och dess ersättande helt eller delvis med landsvägsdrift. I fråga om den ekonomiska gränsdragningen mellan



järnvägsdrift och landsvägsdrift på sådana bandelar framhöll kongressen i sina sammanfattande rekommendationer följande:

»Utredningar och överväganden, som företagits på detta område av vissa järnvägsförvaltningar, har visat, att i de fall trafiken uppgår till mindre än 250 000 trafikenheter per år och bankilometer det är mera ekonomiskt att med bibehållande av gällande järnvägsavgifter ombesörja trafiken på landsväg i stället för på järnväg.»

Den angivna normen får anses som synnerligen schematisk. Någon löpande redovisning av antalet trafikenheter (personkilometer + godstonkilometer) på olika bandelar förekommer icke vid SJ, men på grundval av annan tillgänglig statistik kan man bilda sig en ungefärlig uppfattning om vilka bandelar, som ligger under den angivna gränsen av 250 000 trafikenheter per år och bankilometer. En sådan överslagsberäkning, som emellertid blir ofullständig, då vissa kortare, trafiksvaga bandelar statistiskt redovisas tillsammans med andra, ger till resultat, att de ifrågasvarande bandelarna omfattar en sammanlagd trafikerad banlängd av cirka 6 400 km, motsvarande icke mindre än cirka 40 % av hela SJ-nätet. Trafikarbetet på dessa bandelar, mätt i bruttotonkilometer, utgör endast cirka 6 % av SJ hela trafik (exkl malmtrafiken). På flertalet av dessa bandelar skulle det ur renodlat företagsekonomisk synpunkt sannolikt vara motiverat att helt eller delvis inställa den spårbundna driften och ersätta densamma med landsvägsdrift — om vägar funnes att tillgå. Huvudparten av ifrågasvarande bandelar, motsvarande nära 70 % av deras banlängd, har införlivats med SJ sedan år 1939. Övriga 30 % består huvudsakligen av bandelar i Norrland.

En uppfattning om storleksordningen av den företagsekonomiska belastning, som uppkommer för SJ genom de trafiksvaga bandelarna, kan erhållas genom en resultatredovisning för olika bandelar vid SJ enligt de principer och metoder, som anvisats av 1942 års järnvägskostnadsutredning (SOU 1949: 5, kap 7). Under det senaste årtiondet har från olika håll uttalats önskvärdheten av att en resultatredovisning för olika bandelar, vilken tidigare fram till år 1928 upprättades årligen vid SJ, åter kommer till utförande. Sålunda framhöll 1944 års trafikutredning i sitt betänkande (SOU 1947: 85), att »enligt trafikutredningens mening skulle det numera vara av stort värde för en ekonomisk och politisk bedömning av olika järnvägsfrågor att ha tillgång till en redovisning av trafikrörelse, inkomster och utgifter för statens järnvägars olika bandelar». Liknande synpunkter angående behovet av en sådan bandelsredovisning har anförts av 1943 års järnvägsutredning, 1942 års järnvägskostnadsutredning, järnvägsrådet, handelskamrarna, industriförbundet, statens järnvägars överrevisorer m fl.

På taxekommitténs begäran har inom järnvägsstyrelsen upprättats en resultatredovisning för olika bandelar, avseende förhållandena år 1952, i syfte att fastställa storleksordningen av den ekonomiska belastning, som



de trafiksvaga bandelarna kan anses innebära för SJ. För denna resultatredovisning, som skett enligt de av järnvägskostnadsutredningen angivna principerna, redogöres närmare i *appendix* till detta kapitel. Som därav framgår erhålles vid den bandelsstatistiska redovisningen av intäkter och kostnader en sammanlagd förlust på de trafiksvaga bandelarna av närmare 200 milj kr per år. Det resultat, som erhållits för en bandel, kan sägas utgöra en approximation till den förlust, som för ifrågavarande år skulle ha uppkommit för bandelen, därest den drivits som ett särskilt järnvägsföretag. Resultatet kan även betraktas som en approximation till den nettointäktsförändring, som skulle uppkomma om ifrågavarande bandelar nedlades och den lokala trafiken på bandelarna alltså helt bortföle, medan den kvarstående trafiken (mellan platser utmed de nedlagda bandelarna och kvarvarande järnvägsnät) finge en med transportavståndet på den nedlagda bandelen reducerad transportsträcka på järnväg. Sistnämnda trafik antages härvid ombesörjd på annat sätt fram till resp från det kvarvarande järnvägsnätet (i detta fall den nedlagda bandelens grenstation med detta) samt för övrigt bli kvar på järnvägen. Ett dylikt antagande i fråga om följderna för trafikomfattningen på järnväg av ett nedläggande får anses som icke helt realistiskt. I själva verket är det sannolikt, att en del av den trafik, som genom nedläggningen överföres till landsväg på en del av transportsträckan, även kommer att fortsätta återstoden av transportsträckan på landsväg. En beräkningsmetod, som får anses vara av intresse, när det gäller en enstaka bandel, men som däremot icke är praktiskt möjlig att tillämpa när det är fråga om ett helt system av bandelar, utspridda över hela landet, vore att gottskriva den trafikstarka delen av nätet endast beräknad självkostnadstäckning för de transporter, som berör också den trafiksvaga delen. För övrigt bör i detta sammanhang beaktas att vid den starka trafikefterfrågan och den bristande kapacitet, som nu i många år gällt i fråga om SJ huvudlinjer, inga svårigheter skulle föreligga att med andra och lönande transporter kompensera ett eventuellt bortfall av transporter på huvudlinjerna som följd av ett nedläggande av de trafiksvaga bandelarna. Beräkningen av ifrågavarande förluster erbjuder alltså vanskligheter, men ur de synpunkter, som här skall anläggas, synes den verkställda utredningen erbjuda tillräckligt underlag.

#### F. Taxekommittén om förlusterna på de trafiksvaga bandelarna

Den omständigheten, att på SJ under årens lopp lagts en alltmera omfattande skyldighet att trafikera bandelar, som icke har en ekonomiskt bärkraftig trafik, medför långtgående konsekvenser av ekonomisk och taxepolitisk natur. De förluster, som denna trafik åsamkar SJ, måste vid hitillsvarande ordning täckas av inkomsterna från trafikstarkare bandelar, eftersom kravet på kostnadstäckning inkl avskrivningar gäller för SJ i



dess helhet. Denna ordning har väl aldrig varit fullt tillfredsställande, och såtillvida har rättelse vidtagits, att nedskrivningar skett av icke räntabelt kapital, som nedlagts i trafiksvaga bandelar. Om den nuvarande ordningen tidigare till nöds kunnat accepteras därför att förlusterna i praktiken var av mindre betydelse, måste man nu konstatera, att ifrågavarande förluster har en sådan storleksordning, att de allvarligt påverkar hela taxepolitiken. I realiteten har nämligen den allmänna taxan måst läggas på en högre nivå än som eljest vore nödvändigt och fraktnedsättningspolitiken har försvårats.

Otvivelaktigt skulle driften på en hel del av dessa trafiksvaga bandelar kunna helt eller delvis nedläggas. För sådana trafiksvaga bandelar, som av något väsentligt samhälleligt skäl anses böra bibehållas, kommer alltför stora kostnader att vila på SJ, kostnader som är hänförliga såväl till själva driften som till underhåll och ersättningsanskaffning.

Taxekommittén har icke haft att närmare studera problemet med de trafiksvaga bandelarna. Men när kommittén här tar upp problemet från taxepolitisk synpunkt och i det följande föreslår viss reglering av kostnadsfrågan, är det för kommittén angeläget att betona, att en rationell lösning av frågan synes kräva, att sådana trafiksvaga bandelar, som rimligen kan nedläggas, också blir nedlagda. Här torde i själva verket finnas en av de främsta möjligheterna till rationalisering av SJ verksamhet.

Enligt taxekommitténs mening är det numera, sedan stora delar av SJ måste betraktas som underskottsbanor, icke längre möjligt att föra den hittillsvarande politiken, att ifrågavarande förluster skall belasta SJ, d v s ytterst trafiken på andra banor. Först om SJ erhåller en skäligt avvägd ersättning för ifrågavarande kostnader kan företaget såsom sådant och särskilt dess taxepolitik skötas på ett rationellt sätt. Liksom andra liknande ersättningar för vissa transporter skulle ersättningen för trafiken på de trafiksvaga bandelarna i alla hänseenden betraktas såsom en trafikinkomst. Då kravet på avkastning av SJ-företaget icke bör ökas utöver förräntning av statskapitalet, skulle den av kommittén förordade ersättningen underlätta den allmänna taxepolitiken och/eller ge SJ möjlighet att inom gällande ram bedriva en mera aktiv nedsättningspolitik.

Med hänsyn till vanskligheten i kostnads- och intäktsberäkningarna och för att ersättningen till SJ icke skall betraktas såsom en slutgiltig lösning av problemkomplexet finner taxekommittén skäl tala för att ersättningsbeloppet bestämmas till ungefär hälften av den enligt bandelsredovisningen erhållna ekonomiska belastningen om 200 milj kr. Ersättningsbeloppet, 100 milj kr, torde böra årligen upptagas såsom anslag på statsverkets driftbudget. Någon årlig redovisning eller beräkning av kostnaderna synes icke nödvändig, men en omräkning torde lämpligen böra ske, då det kan antagas vara påkallat av inträffade förändringar på kostnadssidan, vare sig dessa förändringar är av kostnadsökande eller kostnadsminskande natur.



## PM angående separatredovisning av det ekonomiska resultatet för vissa trafiksvaga bandelar år 1952

### I. Inledning

Redovisningar av det ekonomiska resultatet för olika bandelar vid statens järnvägar har tidigare utförts årligen praktiskt taget sedan statsbanenäts tillkomst. Med hänsyn till att dessa utredningar var i hög grad tids- och arbetskrävande slopades de fr o m 1929. Under senare år har emellertid från flera håll framhållits angelägenheten av att sådana resultatredovisningar för olika bandelar återinföres vid SJ.

I samband med frågor rörande trafiksvaga bandelar framhöll sålunda 1944 års trafikutredning att det var angeläget att SJ redovisning av trafikinkomster och driftutgifter omlades på sådant sätt, att det ekonomiska resultatet av järnvägsdriften på olika delsträckor kunde analyseras på ett tillförlitligare sätt. En dylik redovisning skulle kunna vara av betydelse vid bedömningen av sådana frågor som nedläggande helt eller delvis av trafiken på trafiksvaga bandelar, standardhöjningar i fråga om tidtabeller och transportplaner för olika bandelar, breddning av smalspår till normalspår samt verkningar av inköp av enskilda järnvägar m fl spörsmål. En sådan redovisning skulle också ha praktisk betydelse för det löpande arbetet inom SJ genom att ge den centrala ledningen och linjebefälet visst underlag för kostnadskontroll och över huvud för effektivitetsövervakning. Trafikutredningen var väl medveten om att det vid genomförandet av en separatredovisning skulle uppstå många ekonomiskt-statistiska svårigheter framför allt vid uppdelningen av sådana inkomster och utgifter, som i stor utsträckning var gemensamma för flera bandelar eller hela järnvägsnätet. Uppdelningen av gemensamma inkomster och utgifter måste enligt trafikutredningen leda till att varje redovisning alltid måste bli i viss mån approximativ. Det oaktat ansåg trafikutredningen, att en separatredovisning vore av betydelse som ett allmänt indicium på de olika bandelarnas relativa lönsamhet samt för kostnads- och effektivitetskontroll inom SJ. Trafikutredningen föreslog därför att järnvägsstyrelsen skulle åläggas att i fortsättningen årligen upprätta en dylik redovisning.

1942 års järnvägskostnadsutredning förklarade sig icke i alla avseenden kunna dela trafikutredningens uppfattning att en bandelsredovisning skulle kunna vara av betydelse vid bedömningen av sådana frågor som nedläggande helt eller delvis av trafiken på trafiksvaga bandelar, standardhöjningar i fråga om tidtabeller och transportplaner för olika bandelar etc, men instämde med trafikutredningen i att en sådan redovisning skulle få praktisk betydelse för det löpande arbetet inom SJ genom att ge visst underlag för kostnadskontroll och effektivitetsövervakning samt vara av betydelse som ett allmänt indicium på de olika bandelarnas relativa lönsamhet.

Järnvägskostnadsutredningen framhöll särskilt att resultatredovisningar i efterkalkylform för olika bandelar icke ensamma kunde lämna tillräcklig ledning när det gällde att träffa ett ur företagsekonomisk synpunkt rationellt val mellan olika föreliggande handlingsalternativ. Härför krävdes förkalkyler i form av lönsamhetskalkyler för varje sådant handlingsalternativ. Med hänsyn till att järnvägskostnadsutredningen i direktiven anmodats framlägga förslag till möjligast



invändningsfria metoder för de beräkningar, som bl a innefattades i »den kontinuerliga resultatkontrollen vid statens järnvägar», och då det vidare från olika håll framkommit önskemål om att tidigare resultatredovisningar för bandelar skulle återupptagas, föreslog järnvägskostnadsutredningen, att årliga bandelsredovisningar skulle införas vid statens järnvägar. Järnvägskostnadsutredningen angav även allmänna riktlinjer för hur dylika redovisningar skulle uppläggas och genomföras<sup>1</sup>.

I sin granskningsberättelse för budgetåret 1951/52 framhöll *SJ överrevisorer* att en detaljredovisning av intäkts- och kostnadsfördelningen på olika järnvägssträckor var förenad med avsevärt arbete och stora kostnader och att beräkningarna rörande intäkternas fördelning på viss sträcka och anslutande sträcka måste baseras på antaganden inom vida gränser. Ehuru således vissa olägenheter var förenade med intäkts- och kostnadsredovisning för varje bandel vid SJ förordade överrevisorerna att förutsättningar skapades vid statens järnvägar, att från tid till annan kostnadsredovisning kunde erhållas i första hand för sådana bandelar, som beräknades vara särskilt kostnadskrävande och vid vilka järnvägstransporterna skulle kunna begränsas, sammanföras till vissa huvudstationer eller ersättas med landsvägstrafik.

I sitt utlåtande till Kungl. Maj:t över järnvägsstyrelsens taxehöjningsförslag år 1952 uttalade sig vidare *Järnvägsrådets arbetsutskott* för ett återinförande av resultatredovisning för olika bandelar, eventuellt med begränsning till sådana bandelar, som hade uppenbart ringa trafik.

Slutligen har *1948 års järnvägstaxekommitté* anhängit hos järnvägsstyrelsen, att en resultatredovisning skulle verkställas för de trafiksvaga bandelarna vid statens järnvägar i syfte att fastställa storleksordningen av den ekonomiska belastning, som dessa bandelar kunde anses innebära för statens järnvägars ekonomi.

Inom järnvägsstyrelsen påbörjades i slutet av år 1953 en sådan resultatredovisning för de trafiksvaga bandelarna, vilken i huvudsak baserades på uppgifter för år 1952. Denna resultatredovisning omfattar icke statens järnvägars biltrafik, färjetrafik och hyresverksamhet. Vidare har i redovisningen icke medtagits den i bolagsform drivna Roslagsbanan, som för år 1952 hade ett driftunderskott av cirka 4 milj kronor.

## II. Uppläggning

Urvalet av de bandelar, som ingår i separatredovisningen, har skett på grundval av deras trafikintensitet år 1952, mätt i bruttotonkm per bankm. Trafikstrukturen vid bandelar med lägre trafikintensitet än 800 000 bruttotonkm per bankm och år belyses grafiskt i *bilaga 1*. Dessa bandelar representerade år 1952 en sammanlagd banlängd av cirka 7 850 km eller ungefär hälften av statsbanenäts totala längd.

De i bandelsredovisningen medtagna bandelarna, vilka praktiskt taget samtliga har en trafikintensitet, understigande 625 000 bruttotonkm per bankm, omfattar däremot en sammanlagd banlängd av i runt tal 6 900 km, motsvarande 46 procent av den totala banlängden. Sistnämnda bandelar framgår av kartan i *bilaga 2*. Sedan 1952 har driften helt eller delvis nedlagts på cirka 350 km på dessa bandelar.

Den nu verkställda bandelsredovisningen grundar sig på en fördelning av statens järnvägars kostnader och intäkter på respektive bandelar. Det saldo, som erhållits för en bandel kan sägas utgöra en approximation till den vinst eller

<sup>1</sup> SOU 1949: 5, sid 76—78.



förlust, som för ifrågavarande år skulle ha uppkommit för bandelen, därest den drivits som ett särskilt järnvägsföretag med tillämpning av avräkningsnormer av den typ, som i praktiken tillämpas mellan olika järnvägsföretag. Saldot skulle även kunna betraktas som en approximation till den nettointäktsförändring, som skulle uppkomma om ifrågavarande bandelar nedlades och den lokala trafiken på bandelarna alltså helt bortföll, medan den övriga järnvägstrafiken (mellan platser utmed de nedlagda bandelarna och kvarvarande järnvägsnät) finge en med transportavståndet på den nedlagda bandelen reducerad transportsträcka på järnväg. Sistnämnda trafik antages härvid ombesörjd på annat sätt fram till respektive från det kvarvarande järnvägsnätet (i detta fall den nedlagda bandelens föreningsstation med detta) samt för övrigt bli kvar på järnvägen. Ett dylikt antagande i fråga om följderna för trafikomfattningen på järnväg av ett nedläggande får anses som icke helt realistiskt. I själva verket är det sannolikt, att en del av den trafik, som genom nedläggningen överföres till landsväg på en del av transportsträckan, även kommer att fortsätta återstoden av transportsträckan på landsväg. Å andra sidan får man emellertid räkna med att vid den starka trafikefterfrågan och den bristande kapacitet, som nu i många år gällt i fråga om SJ huvudlinjer, inga svårigheter skulle föreligga att kompensera ett eventuellt bortfall av transporter på huvudlinjerna som följd av ett nedläggande av de trafiksvaga bandelarna med andra lönande transporter, som nu till följd av den bristande kapaciteten icke kan ombesörjas på huvudlinjerna.

### III. Avräkningsnormer

#### A. Intäkter

Vid tidigare bandelsredovisningar har intäkterna fördelats proportionellt mot transportsträckans längd i km på respektive bandelar. 1942 års järnvägskostnadsutredning har ansett denna metod mindre tillfredsställande, särskilt i de fall transportsträckorna på avsändnings- och mottagningsbandelarna är korta. Järnvägs-kostnadsutredningen ansåg det rimligare att först tilldela avsändande och mottagande bandel en intäkt, avsedd att ge en ungefärlig täckning för dessa bandelars terminalarbete och sedan fördela återstoden av intäkten för varje transportuppdrag på berörda bandelar i förhållande till antalet kilometer på varje bandel. Nämnda tillvägagångssätt förordas även av Internationella järnvägsunionen (UIC).

Den sistnämnda, av järnvägs-kostnadsutredningen föreslagna, metoden har tillämpats vid den nu genomförda bandelsredovisningen såväl i fråga om gods- som persontrafik, varvid dock i persontrafik endast den avsändande (biljettförsäljande) bandelen tilldelats en dylik »terminalintäkt».

De belopp, som på ovan angivet sätt tillgodoräknats avsändande och mottagande bandelar, framgår av följande tablå.

T r a f i k s l a g	Avsändande bandel	Mottagande bandel
	k r o n o r	
Vagnslastgods, per ton .....	2,00	2,00
Fraktskycegods, per sändning .....	2,00	2,00
Småfraktgods, per sändning .....	0,65	0,65
Ilstyckegods, per sändning .....	1,00	1,00
Paket- och expressgods, per sändning .....	0,50	0,50
Persontrafik, per biljett .....	0,30	—



## B. Kostnader

Tillvägagångssättet vid kostnadsavräkningen framgår av *bilaga 3*, där kostnads-posterna upptagits i den ordning i vilken de ingår i statens järnvägars kontoplan. Det totala kostnadsbelopp, som hänförts till olika bandelar, motsvarar i stort sett 1952 års bokförda utgifter. Dock har kapitaltjänstkostnaderna för rullande materiel beräknats enligt principen konstanta annuiteter och på grundval av återanskaffningspriser, en räntefot av 4 % och livslängder, som i flertalet fall motsvarar dem som förutsättes vid beräkningen av avsättning till värdeminskningsskonto. Några kapitaltjänstkostnader har emellertid icke upptagits för ånglok. Ränteandelen av de sålunda beräknade kapitaltjänstkostnaderna är ungefär av samma storleksordning som den kalkylmässiga årsräntan på SJ statskapital. Några ytterligare räntekostnader har icke medtagits i bandelsredovisningen. Slutligen har pensionskostnaderna kalkylerats försäkringstekniskt som ett 20-procentigt tillägg på lönekostnaderna och banunderhållskostnaderna beräknats på basis av medelutgifterna för ett visst antal år.

I fråga om sådana trafiksvaga bandelar, för vilka under senare år särskilda kostnadsberäkningar verkställes angående järnvägsdriftens nedläggande, har i arbetsbesparande syfte vid kostnadsavräkningen använts uppgifter, som framkommit i samband med nämnda utredningar. Dessa uppgifter avser emellertid ett senare år (1953/54) med en vid flertalet trafiksvaga bandelar lägre trafikomfattning än 1952, vilket år intäktsuppgifterna avser. Underskottet för ifrågavarande bandelar har därigenom blivit något mindre än om även kostnadsavräkningen baserats på 1952 års trafiknivå.

Vissa kostnader kan med ledning av bokföringen direkt hänföras till olika bandelar. Detta gäller i fråga om praktiskt taget samtliga banunderhållskostnader och stationstjänstkostnader utom på grenstationer. Kostnader för tåg- och vagnrörelsen, d v s för åkande personal, för kapitaltjänst, skötsel och underhåll av rullande materiel samt för bränsle och energi m m kan anses variera i stort sett proportionellt mot vissa driftstorheter (tågkm, vagnaxelkm, brutotonkm etc), som kunna fastställas för olika bandelar. Ifrågavarande kostnader, exkl kostnader för växling vid grenstationer, har beräknats för olika bandelar på grundval av dessa driftstorheter och vissa å-kostnader per driftstorhet, beräknade på liknande sätt som t ex driftmerkostnaderna i *bilaga 2* till 1942 års järnvägskostnadsutrednings betänkande.

Återstående kostnader, som kan anses gemensamma för trafiken på hela järnvägsnätet och som innefattar kostnaderna för styrelsen, distriktskanslier, sektionsledning, trafik- och maskintjänst vid grenstationer, har fördelats på olika bandelar på grundval av fördelningsnycklar som bedömts lämpliga för olika kostnadsslag.

## IV. Resultat

Resultatet av beräkningarna sammanfattas i efterföljande tabell, som anger de olika bandelarnas kostnader, intäkter och underskott. För 12 av bandelarna har resultatet lämnats i en klumpsumma, då dessa bandelars intäkter endast kunnat anges uppskattningsvis.

Totalt har för de undersökta bandelarna erhållits kostnader på 266 mkr, intäkter på 93 mkr och således ett *underskott på 173 mkr*.

Omräknat till 1955 års kostnads- och taxenivå uppgår det sålunda kalkylerade sammanlagda underskottet för här ifrågavarande bandelar till *närmare 200 milj kronor*.



Som framgår av resultatsammanställningen i tabellen, uppvisar samtliga de i bandelsredovisningen medtagna bandelarna, praktiskt taget alla med en trafikintensitet understigande 625 000 bruttotonkm per bankm, ett i förhållande till intäkterna betydande underskott. Det är med hänsyn härtill sannolikt, att även vissa andra icke elektrifierade bandelar med en högre trafikintensitet än 625 000 bruttotonkm per bankm, skulle ha visat underskott, om de medtagits i bandelsredovisningen. I detta sammanhang kan nämnas, att den i bandelsredovisningen ej ingående men befintliga och icke elektrifierade banlängden med en trafikintensitet understigande 950 000 bruttotonkm per bankm (nämnda trafikintensitet kan anses utgöra en approximativ lönsamhetsgräns för elektrifiering som alternativ till andra driftformer) uppgick till närmare 1 400 km år 1952 (exkl. Roslagsbanan).

Stockholm i augusti 1956.

Arne Sjöberg

Bandel <sup>1</sup>	Kostnader tkr	Intäkter tkr	Under- skott tkr
<i>I Distriktet</i>			
Heby—Enköping <sup>2</sup> .....	758	136	622
Uppsala—Enköping <sup>2</sup> .....	1 198	843	355
<i>II Distriktet</i>			
Gårdsjö—Skara—Göteborg med Torved—Gullspång	14 184	6 186	7 998
Mariestad—Moholm <sup>2</sup> .....	520	115	405
Forshem—Lidköping—Håkantorp—Tumleberg med Källby—Kinnekleva .....	2 854	1 121	1 733
Trollhättan—Nossebro <sup>2</sup> .....	690	189	501
Lidköping—Skara, Skara—Skövde <sup>2</sup> , Axvall—Hjo <sup>2</sup> och Svensbro—Tidaholm <sup>2</sup> .....	5 087	1 910	3 177
Mora—Vansbro—Kristinehamn med Nyhyttan— Finnsyttan .....	12 241	5 331	6 910
Uddevalla hamn—Bengtsfors V <sup>2</sup> .....	3 481	991	2 490
Arvika—Mellerud med Åmål—Årjäng <sup>2</sup> , Hallanda— Kättilsbyn <sup>2</sup> och Beted—Skillingsfors <sup>2</sup> .....	8 325	2 496	5 829
<i>III Distriktet</i>			
Klippan—Eslöv <sup>2</sup> .....	1 490	448	1 042
Billesholm—Landskrona <sup>2</sup> .....	765	214	551
Värnamo—Kärreberga .....	7 412	2 958	4 454
Eslöv—Ystad .....	4 260	1 436	2 824
Lund—Trelleborg <sup>2</sup> .....	1 428	688	740
Dalby—Bjarsjölagård <sup>2</sup> .....	584	75	509
Malmö—Vellinge—Falsterbo, Vellinge—Trelleborg <sup>2</sup>	3 696	1 523	2 173
Trelleborg—Rydsgård <sup>2</sup> , Börringe—Smygehamn <sup>2</sup> ..	1 754	807	947
Älmhult—Kristianstad <sup>2</sup> .....	2 684	780	1 904
Kristianstad—Eslöv <sup>2</sup> .....	2 968	1 711	1 257
Hästveda—Karpalund <sup>2</sup> med Färlöv—Strö <sup>2</sup> .....	1 748	720	1 028
Älmhult—Sölvesborg <sup>2</sup> .....	3 144	1 200	1 944
<i>IV Distriktet</i>			
Brunflo—Mora, Sveg—Hede <sup>2</sup> , Bollnäs—Orsa med Göringen—Dalfors <sup>2</sup> .....	18 623	5 300	13 323
Mora—Älvdalen <sup>2</sup> .....	894	379	515
Vansbro—Särna <sup>2</sup> .....	5 352	1 581	3 771
Björbo—Falun <sup>2</sup> .....	1 702	751	951
Hagaström—Sala <sup>2</sup> .....	2 552	860	1 692
Östersund—Hoting—Forsmo <sup>3</sup> med Jämtlands Sikås— Hammerdal <sup>2</sup> och Ulriksfors—Strömsund <sup>2</sup> .....	11 824	3 812	8 012
<i>V Distriktet</i>			
Haparanda—Boden med Karungi—Övertorneå <sup>2</sup> ..	11 904	3 953	7 951
Gällivare—Hoting <sup>2</sup> , Arvidsjaur—Jörn, Storuman— Hällnäs <sup>2</sup> .....	24 110	5 023	19 087
<i>VI Distriktet</i>			
Axelfors—Hillared <sup>2</sup> .....	926	298	628
Falkenberg—Limmared <sup>2</sup> .....	3 040	660	2 380
Gånghester—Jönköping <sup>2</sup> .....	2 512	1 127	1 385

<sup>1</sup> Bandelarna ha uppdelats på distrikt efter den distriktsindelning vid SJ, som fastställdes fr o m den 1 juli 1953.

<sup>2</sup> För kostnadsavräkningen har använts uppgifter, som framskaffats i samband med lönsamhetsutredningar angående driften på trafiksvaga bandelar.

<sup>3</sup> Bandelen Hoting—Forsmo tillhör V distriktet.



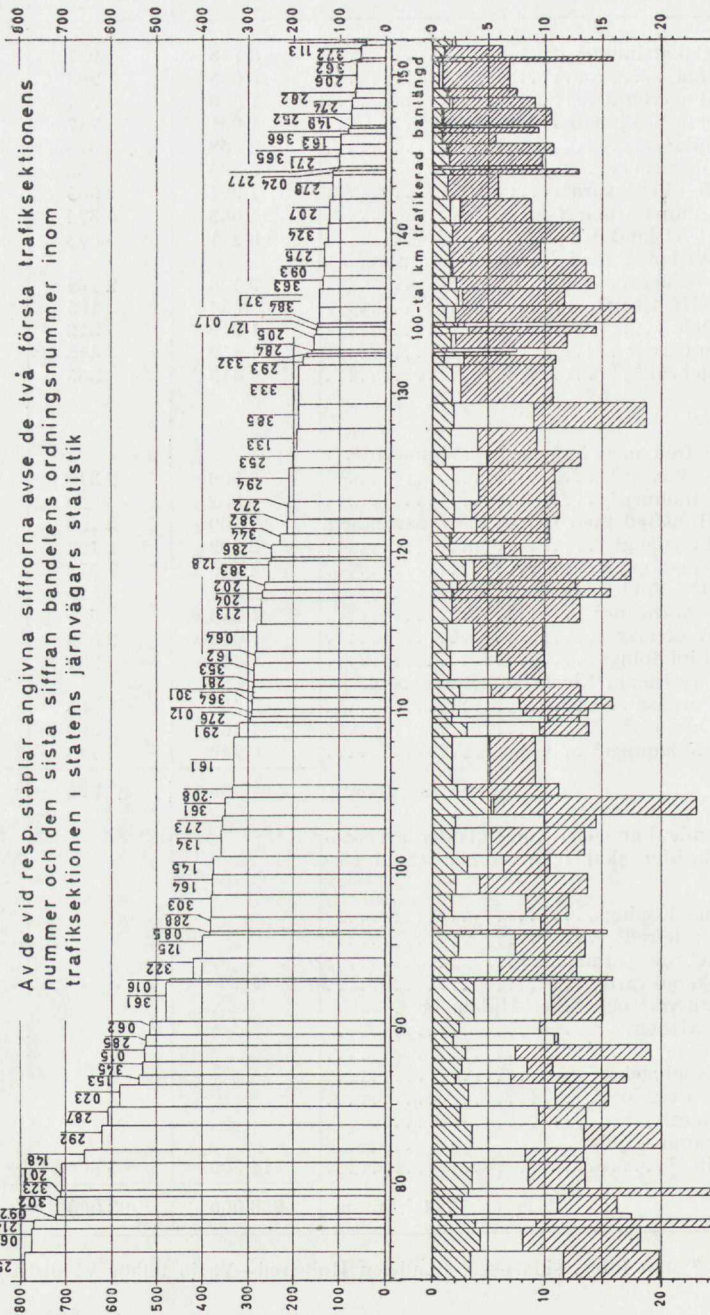
Bandel <sup>1</sup>	Kost- nader tkr	Intäkter tkr	Under- skott tkr
Brittatorp—Oskarshamn <sup>2</sup> . . . . .	3 748	927	2 821
Kalmar—Berga . . . . .	3 698	1 293	2 405
Mönsterås—Fagerhult <sup>2</sup> . . . . .	1 588	284	1 304
Kalmar—Torsås <sup>2</sup> , Ljungbyholm—Påryd <sup>2</sup> . . . . .	1 991	747	1 244
Sävsjö—Mällilla <sup>2</sup> . . . . .	2 408	619	1 789
Böda—Ottenby <sup>2</sup> . . . . .	3 505	1 438	2 067
Karlskrona N—Bergkvara <sup>2</sup> . . . . .	1 991	565	1 426
Kristianstad—Karlskrona N . . . . .	11 068	4 874	6 194
Halmstad Ö—Vislanda <sup>2</sup> . . . . .	3 211	878	2 333
Karlshamn—Vislanda med Norraryd—Kvarnamåla <sup>2</sup> , Bredåkra—Växjö . . . . .	9 123	2 764	6 359
Sölvesborg—Hörviken <sup>2</sup> . . . . .	654	195	459
Hestra—Reftele . . . . .	1 919	513	1 406
Varberg—Kinnared <sup>2</sup> . . . . .	1 812	448	1 364
Torup—Hyltebruk <sup>2</sup> . . . . .	419	365	54
<i>VIII Distriktet</i>			
Jenny—Hultsfred med Spångenäs—Vimmerby <sup>2</sup> , Hultsfred—Växjö <sup>2 3</sup> . . . . .	6 500	2 319	4 181
Mjölby—Hästholmen <sup>2</sup> . . . . .	862	228	634
Linköping—Hultsfred med Bjärka Säby—Åtvidaberg	7 700	3 730	3 970
Örebro S—Finspång <sup>2</sup> . . . . .	2 592	1 122	1 470
Finspång—Norrköping Ö . . . . .	4 215	1 578	2 637
Norrköping Ö—Valdemarsvik . . . . .	2 892	1 526	1 366
Kummelby—Arkösund <sup>2</sup> . . . . .	1 396	435	961
Norsholm—Västervik . . . . .	7 471	2 802	4 669
Ringtorp—Linköping <sup>2</sup> . . . . .	719	231	488
Linköping—Vadstena, Klockrike—Borensberg, Motala—Fornåsa . . . . .	3 402	1 505	1 897
Vadstena—Ödeshög <sup>2</sup> . . . . .	1 165	399	766
Bränninge—Skänninge <sup>2</sup> . . . . .	749	143	606
Summa (avrundat)	251 500	87 500	164 000
Härtill följande bandelar, vars intäkter av redovisningstekniska skäl icke kunnat exakt särskiljas:			
Riddarhyttan—Köping . . . . .			
Läggesta—Mariefred <sup>2</sup> . . . . .			
Åkers Styckebruk—Strängnäs <sup>2</sup> . . . . .			
Stålboga—Skebokvarn <sup>2</sup> . . . . .			
Lärbro—Burgsvik <sup>2</sup> och Slite—Hablingbo . . . . .			
Lilla Edet—Alvhem <sup>2</sup> . . . . .			
Höganäs—Mölle <sup>2</sup> . . . . .			
Långebro—Köpingebro <sup>2</sup> . . . . .			
Harmånger—Bergsjö <sup>2</sup> . . . . .			
Orrskog—Söderfors <sup>2</sup> . . . . .			
Barsebäckshamn—Sjöbo . . . . .			
Älvsbyn—Piteå <sup>2</sup> . . . . .	14 500	5 500	9 000
Totalsumma	266 000	93 000	173 000

Not <sup>1</sup> och <sup>2</sup> som föreg. sida. — <sup>3</sup> Bandelen Hultsfred—Växjö tillhör VI distriktet.

BETECKNINGAR:

- Tågkm per bankm och dag
- Godstrafik
- Persontrafik utom rälsbussar och förbr. motorv i persontåg
- Rälsbussar och förbr. motorv. i persontåg

Tusental bruttotonkm per bankm och år



Av de vid resp. staplar angivna siffrorna avse de två första trafiksektionens nummer och den sista siffran bandelens ordningsnummer inom trafiksektionen i statens järnvägars statistik

Bruttotonkm per bankm och år samt tågkm per bankm och dag 1952 på bandelar med mindre än 80000 bruttotonkm per bankm.

Tågkm per bankm och dag



## I REDOVISNINGEN INGÅENDE

## BANDELAR

(markerade med heldragen  
grov linje)



Tjänstkontonr	Artkontonr	Kostnadspost	A-kostnad	Fördelningsnyckel	Anmärkning
11		Styrelsen		Totaltalet tågkm	
21		Distriktskanslierna		Totaltalet tågkm	
31		Sektionsledning, bansektioner		Ban tjänstens övriga kostnader	
32		Linjetjänst utom vid anläggningar för elektrisk tågdrift			Kostnaderna för resp bandelar ha beräknats på grundval av i drift-tjänststatistiken för åren 1948—52 (medeltal) redovisade kostnader för olika banmästaravdelningar
33		Linjetjänst vid anläggningar för elektrisk tågdrift			Tillägg till å-kostnaderna för elektrisk kraft m m (se kontona 4333—41)
Barsektionernas del av 35	11—25	Underhåll av spårets under- och överbyggnad			Se anm till tjänstkonton 32
35	31—34	Underhåll av anläggningar för elektrisk tågdrift exkl kontaktledning			Tillägg till å-kostnaderna för elektrisk kraft m m (se kontona 4333—41)
35	35	Underhåll av kontaktledningsstolpar		Elektrifierade spårkm	



Tjänstkontonr	Artkontonr	Kostnadspost	A-kostnad	Fördelingsnyckel	Anmärkning
35	36	Underhåll av kontaktråden	Per tågkm i eldrift i olika tågslag på normal- och smalspår samt per växlingstimme <sup>1</sup> i eldrift		A-kostnaderna ha baserats på mätningar av kontaktrådsstråkets beroende av tågens hastighet. En växlingstimme = 10 km av lokalgodståg
	Bansektionernas del av 35   41—77	Underhåll av husbyggnader och diverse stationsanordningar m m			Se anm till tjänstkonton 32
Trafik- och maskinsektionernas del av 35	div artkonton	Kostnaderna avse huvudsakligen snöröjning samt underhåll av byggnader		Sidospårkm	
41		Sektionsledning, maskinsektioner		Maskintjänstens övriga kostnader	
42	11—27	Loktjänst, ångdrift, personalkostnader	Per tågkm i ångdrift i olika tågslag samt per växlingstimme <sup>1</sup> i ångdrift		Timkostnaderna ha omvandlats till tågkmkostnader med utgångspunkt från genomsnittliga reshastigheter i olika tågslag
42	31—41	Loktjänst, ångdrift, sakkostnader (lokbränsle m m)	Per tågkm i ångdrift i olika tågslag på normal- och smalspår, per växlingstimme <sup>1</sup> i ångdrift på normal- och smalspår samt per bruttotonkm i ångdrift i olika tågslag på normal- och smalspår		A-kostnaderna ha beräknats på grundval av bränslekostnadernas beroende av de olika driftstorheterna

Beträffande noter se sid 156.

Tjänstkontonr	Artkontonr	Kostnadspost	A-kostnad	Fördelningsnyckel	Anmärkning
43	11—27	Loktjänst, eldrift, personalkostnader	Per tågkm i eldrift i olika tågslag samt per växlingsstimme <sup>1</sup> i eldrift för olika loktyper		Timkostnaderna ha beräknats med utgångspunkt från olika loktypers bemanning i olika tågslag, varefter timkostnaderna omvandlats till tågkmkostnader med ledning av genomsnittliga reshastigheter i olika tågslag
43	33—41	Loktjänst, eldrift, sakkostnader (kostnader för elektrisk kraft m m)	Per tågkm i eldrift i olika tågslag på normal- och smalspår, per växlingsstimme <sup>1</sup> i eldrift samt per bruttotonkm i eldrift i olika tågslag		Kostnaderna ha beräknats per kWh. A-kostnaderna ha beräknats på grundval av kraftförbrukningens beroende av de olika driftstorheterna
44		Stalltjänst, ångdrift	Per tågkm i ångdrift samt per växlingsstimme <sup>1</sup> i ångdrift		En växlingsstimme = 10 tågkm
45		Stalltjänst, eldrift	Per tågkm i eldrift samt per växlingsstimme <sup>1</sup> i eldrift		En växlingsstimme = 10 tågkm
46	11—27	Motorvagnstjänst, personalkostnader	Per tågkm av lokomotorer <sup>2</sup> , rälsbussar och förbränningsmotorvagnar i olika tågslag <sup>3</sup>		Timkostnaderna ha beräknats på grundval av dragfordonens bemanning, varefter de omvandlats till tågkmkostnader med utgångspunkt från genomsnittliga reshastigheter i olika tågslag
46	32—59	Motorvagnstjänst, sakkostnader	Per tågkm av lokomotorer <sup>2</sup> , rälsbussar och förbränningsmotorvagnar samt per växlingsstimme <sup>1</sup> av lokomotorer <sup>3</sup>		A-kostnaderna ha beräknats med ledning av uppgifter om resp fordonens genomsnittliga bränsleförbrukning i tåg- och växlingstjänst

Beträffande noter se sid 156.



Tjänstkontonr	Artkontonr	Kostnadspost	A-kostnad	Fördelningsnyckel	Anmärkning
47		Vagn tjänst	Per vagnaxelkm av person- och godsvagnar		A-kostnaderna ha beräknats med ledning av 1942 års järnvägskostnadsutrednings uppdelning av vagn-tjänstens kostnader på person- och godsvagnar
Del av 48		Gemensamma kostnader vid linje-verkstäder för ellok, person- och godsvagnar			Tillägg till å-kostnaderna för tjänstkontona 73—75 samt kontona 7750—77
Del av 48		Övriga gemensamma kostnader vid linjeverkstäder			Se anm till tjänstkonton 76 och kontona 7700—48
51		Sektionsledning, trafiksektioner		Trafiktjänstens övriga kostnader	
Del av 52		Stations tjänst utom på gränstationer			Personalkostnaderna ha hämtats från tjänsterapporterna och ökat med procentuella tillägg för sakkostnader
Del av 52		Stations tjänst på gränstationer		Samtliga övriga kostnader	Se anm till del av tjänstkonton 52 »Stations tjänst utom på gränstationer»
53		Tåg tjänst	Per tågkm i olika tågslag och drifformer		Timkostnaderna ha omvandlats till tågkmkostnader med utgångspunkt från bemanningen i olika tågslag samt från genomsnittliga reshastigheter i olika tågslag och drifformer
Del av 71		Bansektionernas kostnader för hjälpanläggningar			Se anm till tjänstkonton 32

Tjänstkontonr	Artkontonr	Kostnadspost	A-kostnad	Fördelningsnyckel	Anmärkning
Del av 71		Kostnader för hjälpanläggningar exkl bansektionernas andel		Totalantalet tågkm	
73 Del av 75		Underhållskostnader vid huvudverkstäder för person-, post- och resgodsvagnar	Per vagnaxelkm i olika tågslag och driftformer		A-kostnaderna ha beräknats på grundval av uppgifter om genomsnittskostnader för revisioner av olika omfattning och om motsvarande revisionsfrister
74 Del av 75		Underhållskostnader vid huvudverkstäder för godsvagnar	Per vagnaxelkm i olika tågslag		Se anm till tjänstkonton 73
76	00—09	Underhållskostnader vid huvudverkstäder för elektromotorvagnar	Per tågkm i eldrift i olika tågslag		A-kostnaderna ha beräknats med utgångspunkt från uppgifter i drifttjänststatistiken. De i drifttjänststatistiken angivna underhållskostnaderna inkludera andelar av tjänstkonton 48
76	10—49	Underhållskostnader vid huvudverkstäder för förbränningsmotorvagnar, rälsbussar och rälsbuss-släpvagnar	Per tågkm i motordrift på normal- och smalspår för resp typer av dragfordon samt per axelkm av släpvagnar		Se anm till kontona 7600—09
76	60—85	Underhållskostnader vid huvudverkstäder för lokomotorer och motorlok <sup>2</sup>	Per tågkm i motordrift på normal- och smalspår samt per växlingsimme <sup>1</sup> i motordrift på normal- och smalspår		Se anm till kontona 7600—09

Beträffande noter se sid 156.



Tjänstkontonr	Artkontonr	Kostnadspost	A-kostnad	Fördelingsnyckel	Anmärkning
77	00—48	Underhållskostnader vid huvudverkstäder för ånglok	Per tågkm i ångdrift på normal- och smalspår samt per växlings-timme <sup>1</sup> i ångdrift på normal- och smalspår		Se anm till kontona 7600—09
77	50—77	Underhållskostnader vid huvudverkstäder för elektrolok	Per tågkm i eldrift i olika tågslag samt per växlingsimme <sup>1</sup> i eldrift för olika loktyper		Se anm till tjänstkonton 73
Del av 78		Bansektionernas del av kostnaderna för underhåll av inventarier och effekter			Se anm till tjänstkonton 32
Del av 78		Underhåll av inventarier och effekter exkl bansektionernas del		Totalantalet tågkm	
12	Del av 01	Avsättning till värdeminskningsskonto för anläggningar för elektrisk tågdrift exkl kontaktledningen kontaktledningsstolpar broar räler på linjer med svag trafik		Elektrifierade spårkm Antalet bankm Spårkm på linjer med svag trafik	Tillägg till å-kostnaderna för elektrisk kraft m m (se kontona 4333—41)

Beträffande noter se sid 156.

Tjänstkontonr	Artkontonr	Kostnadspost	A-kostnad	Fördelningsnyckel	Anmärkning
12	Del av 01	Kapitaltjänstkostnader för rullande materiel exkl ånglok	Per tågkm av olika dragfordon (exkl ånglok) i olika tågslag på normal- och smalspår, per vagnaxelkm av person-, post-, resgods- och godsvagnar samt rälsbussläpvagnar per växlingsstimme <sup>1</sup> av olika elloktyper samt lokomotorer <sup>2</sup>		A-kostnaderna ha beräknats enligt principen konstanta annuiteter med utgångspunkt från återanskaffningspriser, en räntefot om 4 % samt livslängder, vilka i flertalet fall motsvara dem, som förutsätts vid avsättning till värdeminskningsskontot. Kapitaltjänstkostnader för ånglok ha ej medräknats
12	21	Läkarvård m m			Ränteandelen av de på nämnda sätt beräknade kapitaltjänstkostnaderna för rullande materiel har beräknats vara av samma storleksordning som årsräntan på det i statens järnvägar bundna räntepfiktiga kapitalet. Några ytterligare räntekostnader ha ej medräknats
12	28	Pensionering			Se anm till konto 1228
Del av 12		Vissa ovan icke uppräknade andelar av gemensamma kostnader på tjänstkonto 12		Totalantalet tågkm	Försäkringstekniskt beräknade tillägg till personalkostnaderna om 20 %. Tilläggen inkludera även kostnader för läkarvård m m (konto 1221)

<sup>1</sup> Med ledning av å-kostnaderna per växlingsstimme och uppgifter om antalet växlingsstimmar för olika loktyper har man beräknat en växlingskostnad för hela statsbanenätet, vilken sedan fördelats på resp bandelar pro rata antalet tågkm, vagnaxelkm och bruttotonkm, vägda med hänsyn till å-kostnaderna för resp driftstörheter. Härigenom belastas samliga bandelar med andelar av växlingskostnaderna på bl a större rangerbangårdar.

<sup>2</sup> Motorlokens prestationer ha antagits utförda av lokomotorer, varför kostnaderna ej specificerats för lokomotorer och motorlok.

<sup>3</sup> Personalkostnader för lokomotorer i växlingsstjänst ingå i tjänstkonto 52.



## KAPITEL X

## De nya järnvägstaxorna: ekonomiska förutsättningar och tidpunkt för införande

Taxekommitténs förslag till person- och godstariffer grundar sig närmast på förhållandena under budgetåret 1955/56 ifråga om kostnadsnivå, trafikvolym och struktur vid SJ. Med hänsyn till ovissheten i fråga om den framtida kostnadsutvecklingen inom järnvägsdriften har kommittén — med beaktande av föreliggande eller sannolika framtida kostnadsförutsättningar och efterfrågebetingelser i olika fall — sökt åstadkomma en sådan inbördes avvägning av de relativa avgifterna för olika slag av resor och transporter, att ur företagsekonomisk synpunkt behövliga höjningar eller möjliga sänkningar i de allmänna person- och godstarifferna skall kunna i huvudsak genomföras i form av likformiga procentuella höjningar eller sänkningar för samtliga tariffer och avstånd. De av taxekommittén föreslagna person- och godstarifferna, vilka sålunda fixerar taxesystemets interna struktur vid 1955/56 års kostnadsförhållanden inom järnvägsdriften, benämnes här *bastariffer*. I den mån med hänsyn till transportteknikens eller trafikens förändringar justeringar i taxenivån eller taxestrukturen kan behöva vidtagas på mera begränsade områden av järnvägstaxan, synes det böra ankomma på järnvägsstyrelsen att taga initiativet till sådana justeringar.

Taxekommittén har låtit utföra beräkningar av de intäktsförändringar, som vid 1955/56 års trafikvolym kalkylmässigt skulle ha erhållits vid tillämpning av bastarifferna i stället för de under 1955/56 gällande tarifferna. Dessa beräkningar visar i persontrafik kalkylmässiga intäktsminskningar om 6 milj kr för enkla och tur- och returbiljetter och 2 milj kr genom den från 12 till 16 år höjda avgiftsgränsen för barn samt för persontrafiken i övrigt en sammanlagd intäktsökning av 4 milj kr. För persontrafiken som helhet skulle sålunda ha erhållits en intäktsminskning av storleksordningen 4 milj kr, motsvarande 1 % av SJ persontrafikintäkter budgetåret 1955/56. I godstrafik exklusive lapplandsmalm visar beräkningarna kalkylmässiga intäktsökningar om 2 milj kr genom det nya tariffsystemet och ändringar i godsindelningen för vagnslastgods och 2 milj kr för paketgods samt för godstrafiken i övrigt en sammanlagd intäktsminskning av 1 milj kr. För godstrafiken som helhet exklusive lapplandsmalm skulle sålunda ha erhållits en intäktsökning av storleksordningen 3 milj kr eller 0,4 % av SJ motsvarande godstrafikintäkter budgetåret 1955/56.

Vid bedömning av de framräknade talen måste beaktas, att taxekommitténs förslag applicerats på den faktiska trafiken under budgetåret

1955/56 och att hänsyn alltså icke tagits till den verkan i olika hänseenden, som förslagets genomförande kan förväntas medföra. Beräkningarna har sålunda ett begränsat intresse och kan endast anses ge en uppfattning om de föreslagna ändringarnas relativa styrka och omfattning. Särskilt ifråga om persontrafiken men även beträffande godstrafiken har taxekommittén räknat med att de föreslagna åtgärderna skall visa sig företagsekonomiskt riktiga och sålunda få en tillräcklig trafikpåverkande effekt.

För budgetåret 1955/56 uppgick SJ intäkter till sammanlagt 1 304 milj kr. Om bastarifferna hade tillämpats detta budgetår skulle de totala intäkterna kunna uppskattas till ungefär samma belopp. Härvid har förutsatts att en återhämtning skett av den ovan angivna kalkylmässiga intäktsminskningen i persontrafik. Även överskottet skulle ha blivit ungefär oförändrat.

Fr o m första halvåret 1956 har betydande kostnadsstegringar inträtt i järnvägsdriften. Järnvägsstyrelsen har för budgetåret 1956/57 beräknat kostnadsstegringen till 70 milj kr per år i förhållande till de faktiska kostnaderna för budgetåret 1955/56. SJ totala kostnader för budgetåret 1956/57 har i den av Kungl Maj:t i juni 1956 fastställda kostnadsstaten beräknats till  $(1\,192 + 172 =) 1\,364$  milj kr.

Vid tillämpning av bastarifferna under budgetåret 1956/57 skulle kunna påräknas intäkter om sammanlagt 1 311 milj kr. Härvid har räknats med viss mindre nedgång i trafik och intäkter i persontrafik på grund av den privata personbilismens expansion. För lapplandsmalm, där taxesättningen regleras genom särskilt avtal, har räknats med samma intäkt, 145 milj kr, som järnvägsstyrelsen upptagit i sin skrivelse till Kungl Maj:t den 15 augusti 1956 angående vissa taxehöjningar vid SJ. För posttransporter har för hela budgetåret räknats med numera gällande ersättningsgrunder. De sålunda för budgetåret 1956/57 erhållna intäkterna om 1 311 milj kr är icke tillräckliga för att täcka kostnaderna, vilka enligt ovan beräknats till 1 364 milj kr. Efter avskrivningar skulle sålunda uppstå ett underskott av  $(1\,364 - 1\,311 =) 53$  milj kr. Med inräknande av förräntning av statskapitalet skulle underskottet uppgå till  $(53 + 57 =) 110$  milj kr.

I kalkylen för SJ inkomster bör också inräknas den av taxekommittén föreslagna ersättningen för förluster på trafiksvaga bandelar. Överskottet efter avskrivningar blir därvid i kalkylen för budgetåret 1956/57 47 milj kr. Då räntan på statskapitalet uppgår till 57 milj kr, erhålles beräkningsmässigt en brist i förräntningen på 10 milj kr.

De här lämnade uppgifterna har sammanställts i följande tablå:



	Budgetåret 1955/56 faktiskt utfall	Budgetåret 1955/56 vid tillämpning av bstarifferna	Budgetåret 1956/57 vid tillämpning av bstarifferna	Budgetåret 1956/57 vid tillämpning av bstarifferna och ersättning för trafik- svaga banor
m i l j o n e r k r o n o r				
Inkomster				
Persontrafik .....	400	400	395	395
Godstrafik utom lapplandsmalm ...	717	720	725	725
Lapplandsmalm .....	143	143	145	145
Posttrafik och övrigt .....	44	44	46	46
Ersättning för trafiksvaga banor ...	—	—	—	100
Summa	1 304	1 307	1 311	1 411
Driftutgifter .....	1 134	1 134	1 192	1 192
Driftöverskott före avskrivningar ...	170	173	119	219
Avskrivningar .....	160	160	172	172
Överskott efter avskrivningar .....	10	13	— 53	47
Ränta på statskapitalet .....	54	54	57	57
Överskott efter ränta .....	— 44	— 41	— 110	— 10

Vid en bedömning av SJ ekonomiska läge uppställer sig frågan, vad anledningen är till att SJ trots nuvarande höga trafikvolym och trots den allmänna högkonjunkturen icke kan förränta statskapitalet. Taxekommittén anser för sin del, att anledningen väsentligen är att SJ kapacitet i förhållande till trafikefterfrågan är för liten, såsom närmare utvecklats i kap. IX. Bristen i avkastningen från SJ bör därför avhjälpas icke genom en från flera synpunkter oläglig taxehöjningspolitik utan genom återhämtning av eftersläpningen i de kapacitetshöjande investeringarna. Mot bakgrunden av de stora inleveranserna av överskott sedan 1929 (se kapitel V) synes den här antydda taxepolitiken väl förenlig med avkastningskravet.

Taxekommitténs förslag grundas i enlighet härmed på de förut nämnda bstarifferna.

Taxekommitténs förslag bör genomföras snarast möjligt. Såvitt taxekommittén kan bedöma, bör det kunna ske senast den 1 januari 1958.





## ANDRA DELEN

### *SJ Godstaxa*

#### KAPITEL XI

### Tariffer för vagnslastgods

#### A. Allmänt om godstaxans tariffer för vagnslastgods

##### *1. Nuvarande tariffsystem*

Mellan vagnslastgods och styckegods drages för närvarande en tariffgräns vid 2,5 ton. Sålunda finnes i nu gällande godstaxa för SJ, vars bestämmelser och tariffsystem går tillbaka till 1929 års godstaxa, en särskild tariff 3 för 2,5-tonns vagnslaster.

Redan när förslaget till 1929 års godstaxa uppgjordes rådde tveksamhet om behovet av en vagnslasttariff för så ringa godsvikt som 2,5 ton. Som motiv för inrättande av en sådan tariff framfördes bland annat, att man därmed kunde erbjuda trafikanterna vissa fördelar. Sålunda skulle trafikanterna kunna lasta godset själva, eventuellt vid egna lastspår. För vissa varuslag, som på grund av sin beskaffenhet icke kunde lagras eller samlas till större vagnslaster, exempelvis lättfördärvliga varor, ansågs möjligheten att sända gods i mindre vagnslaster värdefull. Vidare torde det ha ansetts ur järnvägens synpunkt lämpligt att ha tillgång till en konkurrens-tariff, som gällde för en godsvikt ungefär motsvarande en lastbils fulla bärighet.

I 1929 års godstaxa förekom ursprungligen två värdetariffer för 2,5-tonns vagnslaster. Under trycket av konkurrensen från lastbilarna, som tillämpade en av varuslag oberoende taxa, övergavs redan den 1 mars 1931 värdetarifferingen för 2,5 ton. Tariff 3 blev härigenom en ren kvantitetstariff och har alltsedan dess betraktats som en övergångstariff mellan styckegods och egentliga vagnslastsändningar.

Redan godssändningar med så relativt låg godsvikt som 2 ton transporteras idag ofta på avsändarens begäran i särskilda vagnar som vagnslastgods med fraktbetalning för 2,5 ton enligt tariff 3.

1938 års järnvägstaxekommitté övervägde att föreslå en styckegodstariff för 2,5 tons sändningar. Järnvägen tänktes därvid, bl a i syfte att ernå ett bättre utnyttjande av styckegodsvagnarna, övertaga arbetet med godsets lastning och lossning. En sådan styckegodstariff ansågs emellertid medföra vissa nackdelar, såsom stark belastning av magasinens kapacitet och betydande merkostnader för magasinensarbetet. Kommittén lät därför förslaget falla.

För fraktgods i vagnslaster om 5 ton och högre godsvikt finnes i nuvarande godstaxa 16 tariffer, benämnda 4—9, 5A—9A och 10—14. Tarifferna 4—9 avser endast sändningar om minst 5 ton, tariff 5A endast 10-tons och tariff 14 endast 15-tons sändningar, medan tarifferna 6A—9A och 10—13 kan vara såväl 10- som 15-tons tariffer. Antalet tariffer för fraktgods i vagnslaster är sålunda:

för 5 ton: 4, 5, 6, 7, 8 och 9 ..... = 6 stycken  
(i två fall förekommer det att tariff 10 även är  
5-tons tariff)

för 10 ton: 5A, 6A, 7A, 8A, 9A, 10, 11, 12 och 13 ..... = 9 »

för 15 ton: 6A, 7A, 8A, 9A, 10, 11, 12, 13 och 14 ..... = 9 »

Något fast samband mellan 5-, 10- och 15-tons tariff förekommer icke i nu gällande godstaxa. En viss 5-tons tariff kan sålunda vara kombinerad med flera olika 10-tons tariffer och var och en av dessa i sin tur med olika 15-tons tariffer.

Vilken tariffkombination som skall tillämpas för ett visst varuslag framgår av godsindelningen till taxan. Denna upptar omkring 20 huvudkombinationer av tariffer, vartill kommer något mer än 10 varianter, som är förbundna med villkor om vissa minsta transportavstånd. Detta relativt stora antal tariffkombinationer i nuvarande taxa får ses mot bakgrunden av den taxehistoriska utvecklingen. Sålunda innebar 1929 års taxa, vars tariffsystem ännu gäller, en avsevärd förenkling av det tidigare tillämpade tariffsystemet, som innehöll ett 60-tal olika tariffkombinationer. En redogörelse för tariffutvecklingen under den tid som 1929 års godstaxa varit i kraft lämnas i första delen av detta betänkande.

Nuvarande godstaxas stora antal tariffkombinationer innebär ur praktisk synpunkt olägenheter, när frakten skall beräknas. Förhållandet mellan en 5- och en 10-tons tariff eller mellan en 10- och en 15-tons tariff är för nuvarande svåröverskådligt. Besvärliga beräkningar måste sålunda ofta göras, för att man skall få fram vilket fraktberäkningssätt som ger lägsta frakt. Exempelvis kan frakten för en 8-tons sändning, där 5-tons tariffen är 7 och 10-tons tariffen är 9A, bli billigast, om tariff 9A tillämpas för 10 ton. För en annan vara med samma godsvikt, där tariffen för 5 ton likaså är 7 men 10-tons tariffen är 8A, erhålles lägsta frakt efter tariff 7 för verkliga godsvikten.

De stora transportkvantiteterna i de billigare fraktgodstarifferna medför att dessa tariffer får en dominerande betydelse för järnvägsekonomin. Den relativa betydelsen av de olika fraktgodstarifferna i nuvarande godstaxa, mätt i godsvikt, tonkilometer och fraktintäkt, framgår av *tabell 20* med uppgifter ur SJ årsberättelse för 1955. Uppgifterna är representativa för nuvarande fördelning på tariffer.



Tabell 20. Procentuell fördelning på nuvarande tariffer för fraktgods i vagnslaster, exkl. lapplandsmalm

	3	4—9	5A—9A	10—14	Övriga	Totalt
Godsvikt .....	1,7	4,7	12,3	76,1	5,2	100
Tonkilometer .....	2,4	6,4	17,6	68,8	4,8	100
Fraktintäkt .....	5,4	9,5	19,0	61,7	4,4	100

Vagnslastgodsets medeltransportlängder ligger — för gods som fraktberäknas efter ordinarie tariffer — vid 374 km för tariff 3, vid 368 km för tarifferna 4—9, vid 383 km för tarifferna 5A—9A och vid 276 km för tarifferna 10—14. Medeltransportlängden för samtliga sändningar med fraktgods i vagnslaster (exkl lapplandsmalm) uppgår till 269 km. År 1938 utgjorde motsvarande medeltransportlängd 184 km. En bidragande orsak till den kraftiga ökningen av medeltransportlängderna i statistiken sedan förkrigstiden har varit förstatligandet av enskilda järnvägar, som innebär att hela transportsträckan för transporter, berörande dessa järnvägar, inräknas i SJ trafik.

En närmare redogörelse för trafikstrukturen återfinnes i första delen av taxekommitténs betänkande, kapitel III.

Ilgods i vagnslaster indelas i godstaxan i två grupper, egentligt ilgods och lättfördärvligt ilgods.

Egentligt ilgods fraktberäknas enligt nuvarande godstaxa efter tariff 3i för godssändning om minst 2,5 ton,  
 tariff 4i » » » » 5 ton och  
 tariff 6i » » » » 10 ton.

Tariffvägarna i ilgodstarifferna bestämdes i 1929 års taxa till 50 % över tariffvägarna för motsvarande fraktgodstariffer (med samma sifferbeteckning). Nämda relation mellan ilgods- och fraktgodstariff ändrades emellertid genom de åtgärder, som vidtogs i godstaxan fram till 1934, och någon fast relation föreligger icke längre.

Lättfördärvligt ilgods fraktberäknas för närvarande efter fraktgodstariffer med 10 resp 20 % tillägg på fraktgodsfrakten, beroende på varuslag.

Trafiken med ilgods i vagnslaster utgör, mätt i tonkilometer, för närvarande endast 0,5 % av hela vagnslasttrafiken på SJ. Dess relativa fördelning på de båda slagen av ilgods och på tariffer framgår av tabell 21, hämtad ur SJ årsberättelse för 1955. Uppgifterna kan anses vara representativa för nuvarande förhållanden.

Tabell 21. Procentuell fördelning på nuvarande tariffer för ilgods i vagnslaster

	Egentligt ilgods 3i, 4i och 6i	Lättfördärvligt ilgods				Totalt
		3	4—8	5A—9A	Övriga	
Godsvikt .....	14,3	5,5	25,9	54,1	0,2	100
Tonkilometer .....	7,1	5,7	22,3	64,8	0,1	100
Fraktintäkt .....	13,7	9,1	26,3	50,7	0,2	100

Som synes härav är det »lättfördärvliga» godset av betydligt större omfattning än det gods, som hänföres till de egentliga ilgodstarifferna. Mer än hälften av det »lättfördärvliga» ilgodset utgöres av fisk, men även stora transporter av frukter och bär förekommer.

## **2. Taxekommitténs synpunkter på vagnslasttariffer**

Taxekommitténs synpunkter på konstruktionen av ett nytt rationellt tariff- och fraktberäkningssystem för vagnslastgods kan sammanfattas i följande huvudpunkter:

1. Slopande av tariffen för 2,5-tonns vagnslaster för fraktgods och ilgods.
2. Bibehållande i princip av värdetariffsystemet. Systematisering av tariffschemas och reducering av det nuvarande antalet tariffkombinationer för fraktgods i vagnslaster.
3. Konstruktion av tarifferna så att större åtskillnad än för närvarande erhålles mellan tarifferna för 10 och 15 ton — i vissa fall finnes ingen sådan åtskillnad i nuvarande taxa — och så att en viss relativ sänkning av fraktavgifterna erhålles på längre transportavstånd.
4. Revidering av nuvarande godsindelning med avseende på varornas inplacering i tariffklasser, samt en systematisering av varuslagen i varugrupper i närmare överensstämmelse med internationella normer för nomenklatur. Revidering av varubenämningarna i enlighet med nu allmänt brukade handelsbenämningar.
5. Förenkling och modernisering av godstaxans fraktberäkningsbestämmelser även med avseende på taxans tilläggsavgifter, exempelvis för presenning, sluten vagn och varm- och kylvagn. De avgifter för vissa transportprestationer m m, som finns intagna i godstaxan, anses böra avvägas bättre i förhållande till järnvägens kostnader.

6. Fastställande av ett bestämt förhållande mellan ilgodsfrakt och fraktgodsfrakt.

7. Fraktavrundning så att fraktbeloppen slutar på 50 öre eller hel krona.

Den ekonomiska bärkraften hos nuvarande tariff 3 för 2,5-tonns vagnslaster har sedan tillkomsten av 1929 års godstaxa väsentligt försämrats. Med den successiva övergången till vagnar med stor lastförmåga har relationen mellan godsvikt och vagnens tara blivit allt oförmånligare för dylika små vagnslastsändningar. En sluten standardvagn av senare konstruktion har en taravikt av 12—14 ton och en lastförmåga av 17—20 ton. En modern öppen standardvagns taravikt uppgår till 11 ton och dess lastförmåga till minst 20 ton.

Med hänsyn härtill och till mekaniseringen av magasinsarbetet, bl a med truckar på större stationer, föreslår taxekommittén, att tariffen för vagnslastsändningar om 2,5 ton nu slopas. Minsta fraktdragande godsvikt



för en vagnslastsändning anser kommittén böra vara 5 ton. Kommittén föreslår i enlighet härmed, att egentliga vagnslasttariffer inrättas först för lastvikter om 5 ton.

Taxekommittén är likväl medveten om att en sådan omläggning kan medföra svårigheter för vissa stationer, innan åtgärder för att mottaga 2,5-tons laster som styckegods hunnit vidtagas vid godsmagasinen. Kommittén föreslår därför, att bestämmelser tills vidare införes i godstaxan, att sändningar om minst 3 ton per vagn skall inlämnas till transport som vagnslastgods. För dylika små vagnslastsändningar skulle frakten få beräknas efter den av kommittén föreslagna styckegodstariffen, som gäller för godsvikter intill 5 000 kg.

Det är svårt att förutsäga, vilka verkningar de här föreslagna taxeåtgärderna kommer att ha på järnvägens magasinsarbete m m. Taxekommittén förutsätter, att järnvägsstyrelsen, sedan erfarenhet erhållits, tar upp frågan till omprövning.

De relativt stora höjningar av frakterna enligt 2,5-tons tariffen, som vidtogs 1951 och 1952 och som var dikterade av önskemålet om bättre utnyttjande av vagnmaterielen, innebar en väsentlig lyftning av denna tariff i förhållande till 5-tons tarifferna. Ett slopande av tariff 3 torde därför ej längre innebära någon mer betydelsefull åtgärd ur trafikantsynpunkt. Vid bedömningen av denna fråga bör även beaktas, att taxekommittén samtidigt föreslår, att fraktstyckegodstariffens fraktavgifter, räknat per viktenhet, sänkes för stora godsvikter såsom närmare framgår av kommitténs förslag till styckegodstariffer.

Taxekommittén föreslår, att även tariff 3i för ilgods i vagnslast om 2,5 ton slopas och ersättes av styckegodstariff på samma sätt som föreslås för fraktgods.

Som framgår av vad taxekommittén anfört i kapitel VI anser kommittén, att värdetariffsystemet i princip bör bestå. Spännvidden mellan de dyrare och de billigare vagnslasttarifferna har minskats betydligt genom den taxepolitiska utvecklingen under det senaste decenniet. Med hänsyn till konsekvenserna i olika avseenden har från näringslivets sida framförts betänkligheter mot en ytterligare sammanpressning av värdetarifferschemat. Även ur SJ företagekonomiska synpunkt kan en ytterligare sammanpressning innebära betydande risker.

Taxekommittén har av skäl, som redovisas i kapitel VI, funnit lämpligt att föreslå en systematisering av tariffsättningen för fraktgods i vagnslaster och en förenkling av tariffsystemet, så att antalet tariffkombinationer avsevärt nedbringas. Kommitténs tarifförslag upptager endast 8 tariffkombinationer eller huvudklasser (A—H) mot för närvarande 30. Var och en av dessa klasser innehåller en tariff («viktklass») för 5 ton, en för 10 ton och en för 15 ton. För fem av dem är tariffen för 5 ton gemensam. En ytterligare nedskärning av antalet tariffer har kommittén med hänsyn till såväl närings-



politiska som SJ företagsekonomiska intressen icke velat föreslå i nuvarande läge. Som i kapitel VI framhålles, torde de föreslagna tariffkombinationerna möjliggöra en ur såväl näringsekonomisk som företagsekonomisk synpunkt tillfredsställande inplacering av de olika varuslagen i godsindelningen. Härigenom tillgodoses det näringsekonomiska önskemålet att icke alltför stora avvikelser i avgiftssättningen i förhållande till gällande tariffering uppkommer för olika varuslag, samtidigt som den företagsekonomiska synpunkten beaktas, att så många olika tariff lägen finns att tillgå att tariffsättningen kan anpassas efter den mångfald olika kostnads-, konkurrens-, service- m fl situationer, som förekommer i samband med järnvägsdriften.

Taxekommittén har övervägt huruvida icke något annat tariffsystem än det nu tillämpade, vari kvantitetsrabatteringen vid ökande sändningsvikt inträder trappstegsvis vid 5, 10 och 15 ton per vagn, skulle kunna vara mer ändamålsenligt. Nuvarande system med för hela sändningen tillämpad fraktsats, 5-tons, 10-tons eller 15-tons fraktsats, innebär att frakten inom vissa större viktintervaller närmast under 5 ton, 10 ton resp 15 ton blir densamma. Viktintervallen uppgår som regel till ett à två ton men är i några fall än större, beroende på tariffkombination. Systemet är närmast historiskt betingat av den successiva utökningen av godsvagnarnas lastförmåga och därmed uppkommande önskemål om billigare tariff för större godsvikt. Ett viktigt motiv är emellertid numera att systemet främjar ett bättre utnyttjande av vagnkapaciteten.

Behovet av sjunkande frakt per viktenhet vid stigande godsvikt i vagnen skulle kunna tillgodoses genom ett system med kontinuerligt sjunkande frakt allteftersom godsvikten i vagnen ökar. Exempelvis skulle frakten kunna beräknas efter en grundfraktsats för 5 ton och med en lägre tillägsfraktsats för den godsvikt som överstiger 5 ton och understiger 10 ton samt med en ytterligare lägre fraktsats för den godsvikt som överskjuter 10 ton. Det vore även möjligt att i såväl sistnämnda system som det nuvarande införa andra viktgränser än 5, 10 och 15 ton.

Det nuvarande systemet med fraktsatser för 5, 10 resp 15 ton per vagn tillämpas i flertalet länder i Europa, med vilka de svenska järnvägarna står i direkt samtrafik. Taxekommittén har därför, oaktat vissa skäl kan anföras för en övergång till ett system med mer kontinuerliga frakter och med mer individuell anpassning av viktgränserna efter de olika varuslagens volym och lastningsegenskaper, ansett det mest praktiskt att i godstaxan bibehålla gällande system.

Taxekommittén har i tariffschemasökt ta hänsyn till näringslivets önskemål om lägre frakter för sändningar om 15 ton eller mer. Kommittén har också undersökt möjligheterna att införa 20-tons tariffer och förutsättningarna för specialtariff för vagngrupper. Sistnämnda frågor behandlas av kommittén i följande avd C.

Önskemålen om relativt låga järnvägsfrakter på långa transportavstånd



kan anses vara ganska väl tillgodosedda i nuvarande godstaxa. En mycket betydande relativ sänkning av frakterna på långa avstånd har sålunda redan skett vid de taxerevisioner, som företagits fr o m 1948. Jämfört med tariff läget före nämnda år har fraktläget, mätt i frakt per tonkilometer, på avstånd om 800 km och däröver sänkts 15—30 % i förhållande till motsvarande fraktläge på avstånden 50—100 km.

En redogörelse för utvecklingen av tariffernas avståndsdegression lämnas i kapitel VI. I samma kapitel och i kapitel VII redovisar taxekommittén sin inställning till denna degression. Kommittén framhåller bl a, att det framlagda taxeförslaget i stort sett innebär att nu förekommande degression bibehålles. Vidare påpekar kommittén där, att vissa företagsekonomiska skäl skulle kunna anföras för en höjning av tarifferna på de längre avstånden. Av näringspolitiska skäl har emellertid kommittén, främst med hänsyn till norrlandsintressena, ansett sig böra föreslå ett visst relativt fraktförbilligande i godstrafik på de längre avstånden.

1929 års tariffsystem uppbyggdes ej med tanke på ett generellt införande av 15-tons tariffer. Taxan innehöll sålunda som regel endast tariffer för 5 och 10 ton per vagn. För vissa massgodsva ror fanns likväl en lägre tariff vid lastning av vagns fulla bärighet (minskad med 5 %). Mot slutet av 1930-talet framfördes emellertid önskemål om ett generellt införande av 15-tons tariffer. Vid 1946 års taxerevision tillgodosågs dessa önskemål i viss utsträckning genom att 15-tons tariff infördes allmänt i taxan, då lägsta tariff i godsindelningen gällde för 10 ton. Först vid 1953 års taxerevision ersattes emellertid fullvagnstarifferna med 15-tons tariffer. Vid inrättandet av 15-tons tariffer utgick man från att 15-tons tariffen, därest fullvagnstariff ej fanns, skulle ligga ett tariffsteg under vederbörande 10-tons tariff, d v s för enkelhetens skull fastställde man som 15-tons tariff en tariff, som redan fanns i tariffschema t.

Genom att tarifferna 6A—9A och 10—13 på så sätt kommit att fungera som både 10-tons och 15-tons tariffer har skillnaden mellan 15-tons tariffen och 10-tons tariffen blivit mycket växlande. I vissa fall — så exempelvis på korta avstånd i de dyrare tarifferna — är skillnaden för närvarande ingen eller obetydlig.

Taxekommittén finner det angeläget att det nya tariffschema t konstrueras så, att 10- och 15-tons tariffer helt åtskiljes. Kommitténs förslag till tariffkonstruktion innebär också en fullständig sådan åtskillnad. Därmed har kommittén även i viss utsträckning kunnat tillmötesgå näringslivets önskemål om större kvantitetsrabatt för 15-tons sändningar än i nu gällande godstaxa.

### **3. Taxekommitténs kontakter med näringslivet**

Taxekommittén har vid utarbetandet av sina förslag stått i nära kontakt med näringslivets huvudorganisationer och branschorganisationer. På taxe-



kommitténs initiativ inleddes denna kontakt redan 1950 med ett flertal huvudorganisationer inom näringslivet, däribland även alla handelskammare i riket. För att underlätta samarbetet med kommittén utsåg organisationerna på kommitténs begäran vissa kontaktmän. Såsom nämnts i kapitel VII utvidgades denna kontakt även under två studieresor, som kommittén företog i Norrland.

Kontakten med näringslivets olika organ resulterade i ett flertal muntliga överläggningar samt ett stort antal skrivelser med framställningar om ändringar i godstaxans nuvarande fraktberäkningsbestämmelser och tariffsättning för vissa varor. Taxekommittén har på detta sätt erhållit många värdefulla synpunkter på godstaxans utformning. Genom välvillig medverkan från Industriens Utredningsinstitut erhöll taxekommittén i mars 1954 ett omfattande material angående produktions-, import- och exportsiffror för en mängd varuslag samt dessutom ett flertal skrivelser från olika branscher och industriföretag med motiveringar till ändrade taxebestämmelser.

För en grundlig genomgång av detta material fann taxekommittén det ändamålsenligt att hösten 1954 inom sig tillsätta ett arbetsutskott. Detta, som benämndes »branschutskottet», fick även till uppgift att utarbeta ett förslag till tariffsättning för olika varor. I början av år 1955 kunde »branschutskottet» framlägga sitt första preliminära förslag till ny godsindelning för fraktgods i vagnslaster.

I mars 1955 inbjöd taxekommittén huvudorganisationerna inom näringslivet och branschorganisationerna att framföra sina synpunkter på ett av kommittén utarbetat preliminärt förslag till tariffer och tariffsystem för fraktgods i vagnslaster jämte godsindelning med tariffsättning för olika varor. De muntliga överläggningar, s k »hearings», med organisationerna som sålunda kom till stånd organiserades så att branscherna gruppvis under fyra dagar fick framföra sina synpunkter på de föreliggande preliminära förslagen. Av följande plan för »hearings» framgår vilka branscher som inbjöds till överläggningarna i mars 1955.

På hemställen av taxekommittén utvecklade ett stort antal branscher även skriftligen sina synpunkter på tariffsättningen av respektive varor.

Taxekommittén har slutligen i juni 1956 haft en överläggning med de av organisationerna utsedda kontaktmännen rörande ett reviderat preliminärt förslag till SJ godstaxa och i samband därmed erhållit vissa ändringsförslag.

Inom ramen för den ekonomiska målsättningen för SJ har taxekommittén tagit största möjliga hänsyn till de framställningar, som ingivits till kommittén under dess arbete med godstaxan. Vissa önskemål om lägre tariffer för vagnslastgods har kommittén dock endast delvis kunnat upptaga i sitt förslag, medan vissa andra, som bl a skulle ha inneburit alltför stort bortfall av trafikintäkter för järnvägarna, icke alls kunnat medtagas.



*Plan för »hearings» om järnvägstaxans tariffsystem och godsindelning för fraktgods i vagnslaster*

Förutom nedan angivna branschorganisationer inbjöds följande huvudorganisationer att vara representerade:

Handelskamrarnas nämnd  
 Kooperativa Förbundet  
 Sveriges Grossistförbund  
 Sveriges Hantverks- och Småindustriorganisation  
 Sveriges Industriförbund  
 Sveriges Köpmannaförbund  
 Sveriges Lantbruksförbund

Branschorganisationerna indelades i följande grupper:

Grupp 1:

Svenska Byggnadsentreprenörföreningen  
 Svenska Cementföreningen  
 Sveriges Kemiska Industrikontor  
 Sveriges Stenindustriförbund  
 Sveriges Tegelindustriförening

Grupp 2:

Bilverkstädernas Riksförbund  
 Bruksindustriföreningen  
 Metallsektionen, Förening u. p. a.  
 Svenska Gruvföreningen  
 Svenska Järn- och Balkgrossisters Förening u. p. a.  
 Svenska Rörgrossistföreningen  
 Sveriges Elektroindustriförening  
 Sveriges Entreprenörs- och Transportmaskin-Importörers Förening  
 Sveriges Järnhandlareförbund  
 Sveriges Järn- och Metallmanufakturförening  
 Sveriges Kemiska Industrikontor  
 Sveriges Mekanförbund  
 Sveriges Smides- och Mekaniska Verkstäders Riksförbund  
 Sveriges Verktygsmaskinaffärers Förening

Grupp 3:

Färghandelns Leverantörförening  
 Kemisk-Tekniska och Livsmedelsfabrikanters Förening  
 Sveriges Färgfabrikanters Förening  
 Sveriges Kemikaliegrossisters Förening  
 Sveriges Kemiska Industrikontor

## Grupp 4:

Snickarmästarnas Riksförbund  
 Snickerifabrikernas Riksförbund  
 Svenska Cellulosaföreningen  
 Svenska Inlandssågverkens Förening  
 Svenska Pappersbruksföreningen  
 Svenska Plywoodföreningen  
 Svenska Trämasseföreningen  
 Svenska Trävaruengrossistföreningen  
 Svenska Trävaruexportföreningen  
 Svenska Wallboardföreningen  
 Svenska Wellpappindustriföreningen  
 Sveriges Möbelindustriförbund  
 Sveriges Skogsägareföreningars Riksförbund  
 Sveriges Sågverksägares Riksförbund  
 Tibo (Träindustriens Branschorganisation)  
 Träullplattfabrikanternas Förening

## Grupp 5:

Bilägarnas Inköpscentral  
 Gas- och Koksverkens Ekonomiska Förening u. p. a.  
 Svenska Petroleum Institutet  
 Svenska Smörjolieimportörernas Förening  
 Svenska Stenkolsimportörers Förening  
 Sveriges Oljekonsumenters Riksförbund

## Grupp 6:

Belysningsglasbrukens Förening  
 Glassliperiernas Branschförening  
 Svenska Flaskfabrikanternas Förening  
 Svenska Hushållsglasfabrikanternas Förening  
 Sveriges Glas- och Porslinsengrossistförening  
 Sveriges Kemiska Industrikontor  
 Sveriges Planglasgrossisters Förening

## Grupp 7:

Kontrollhudar Andelsslakteriernas Förening u. p. a.  
 Svenska Garveriidkareföreningen

## Grupp 8:

Riksost  
 Svensk Spannmålshandel Ekonomisk Förening  
 Svenska Foderämnes- och Spannmåls-Importörernas Förening



- Svenska Kvarnföreningen
- Svenska Lantmännens Riksförbund
- Svenska Mejeriernas Riksförening u. p. a.
- Sveriges Betodlares Centralförening
- Sveriges Bränneriidkareförening
- Sveriges Charkuteri- och Slakteriidkares Riksförbund
- Sveriges Kemiska Industrikontor
- Sveriges Oljeväxtodlares Centralförening
- Sveriges Ostengrossistförening u. p. a.
- Sveriges Slakteriförbund
- Sveriges Stärkelseproducenters Förening u. p. a.
- Sveriges Ägggrossisters Förening u. p. a.

#### Grupp 9:

- Inköpscentralernas AB
- Kemisk-Tekniska och Livsmedelsfabrikanternas Förening
- Svenska Choklad- och Konfektyrfabrikantföreningen
- Svenska Konservfabrikernas Riksförening
- Svenska Köttkonservfabrikernas Förening
- Sveriges Fruktagrossisters Riksförbund
- Sveriges Frukthandlarsförening
- Sveriges Kafferosteriers Förening
- Sveriges Kemiska Industrikontor
- Sveriges Kolonialvaru-Engrossisters Riksförbund
- Sveriges Speceri- & Lanthandlarenförbund

#### Grupp 10:

- Fiskgrossisternas Intresseförening
- Ostkustfisk Centralförening u. p. a.
- Stockholms Färskfiskgrossisters Intresseförening
- Svenska Fiskhandelsförbundet
- Sveriges Fiskares Riksförbund
- Sveriges Färskfiskgrossisters Riksförbund
- Sveriges Kemiska Industrikontor
- Västkustfiskarnas Centralförbund

### **B. Taxekommitténs förslag till tariffer för fraktgods i vagnslaster**

Taxekommitténs förslag till nytt tariffsystem för fraktgods i vagnslaster bygger på ett tariffschema med åtta huvudklasser, benämnda A till H. Den dyraste av dessa klasser är A och den billigaste H. Inom var och en av huvudklasserna finnes viktklasser för 5, 10 och 15 ton. Huvudklasserna D—H har dock gemensam viktklass för 5 ton, kallad D5.

Till grund för tariffsystemets konstruktion ligger de allmänna synpunkter på godstaxans konstruktion m m, som taxekommittén redovisat i avd A2 av detta kapitel.

Som en översiktlig orientering om de nya tariffernas lägen i förhållande till nu gällande tariffer kan följande schematiska uppställning tjäna. Vissa betydelsefulla avvikelser härifrån förekommer dock, vilket framgår närmare i det följande av tariffkonstruktionen och av en redogörelse för de föreslagna tariffernas lägen i förhållande till nuvarande samt av tabeller och diagram över fraktsatserna i de föreslagna tarifferna i förhållande till fraktsatserna i nuvarande tariffer.

5-tons tariffer		10-tons tariffer		15-tons tariffer	
Nuv	Förslag	Nuv	Förslag	Nuv	Förslag
4	A5	5A	A10	6A	A15
5	A5, B5	6A	A10, B10	7A	A15, B15
6	B5, C5	7A	B10, C10	8A	B15, C15
7	C5	8A	C10	9A	C15
8	D5	9A	D10	10	D15
9	D5	10	E10	11	E15
		11	F10	12	F15
		12	G10	13	G15
		13	H10	14	H15

Samtliga varor är i förslaget till godstaxans godsindelning hänfödda till någon av klasserna A—H. Sistnämnda klass är i huvudsak avsedd för lågvärdiga avfallsprodukter. De revideringar av tariffsättningen i godsindelningen, som taxekommittén företagit och för vilka kommittén redogör i avd D i detta kapitel, innebär i vissa fall högre och i andra fall lägre frakter än de nuvarande. Sålunda kan exempelvis varuslag, som av kommittén insatts i klass F, i nuvarande godsindelning vara hänfödda till tarifferna 11, 12 eller 13 för 15 ton.

Konstruktionen av taxekommitténs tariffer för fraktgods i vagnslaster framgår av *tabell 22*.





Antalet 5-tonns tariffer utgör i nuvarande godstaxa sex, nämligen tarifferna 4—9. (I två fall förekommer även tariff 10 som 5-tonns tariff.) Taxekommitténs förslag upptager fyra 5-tonns tariffer A5, B5, C5 och D5. En jämförelse i konstruktionshänseende mellan föreslagna och nuvarande<sup>1</sup> 5-tonns tariffer lämnas i *tabell 23*.

Förhållandet mellan föreslagna och nuvarande fraktsatser för 5-tonns sändningar kan följas i *tabell 26* och i *diagrammen 5* och *6*<sup>2</sup>. I tabellen jämföres förslaget endast med de vanligast förekommande motsvarigheterna i nuvarande tariffer. Uppflyttning eller nedflyttning i tariff för vissa varor kan som tidigare nämnts innebära avvikelser av större storlek än tabellen visar.

Fraktläget för 5-tonns tarifferna är beroende av landsvägstrafikens frakttbud. Detta kommer till uttryck redan i nuvarande godstaxa genom sammanpressning av 5-tonns tarifferna, särskilt accentuerad ifråga om de kortare transportavstånden. Värde-tarifferingen har sålunda eliminerats för 5-tonns tarifferna inom rätt stora delar av tariff-schemat.

I det nya tariff-schemat är fraktsatserna desamma i 5-tonns tarifferna A5, B5 och C5 på avstånd upp till och med 200 km och överensstämmer så gott som helt med nuvarande fraktsatser i tarifferna 4, 5, 6 och 7 på dessa avstånd.

På avstånd över 200 km skiljer sig de föreslagna 5-tonns tarifferna från varandra. Den nya tariffen A5 har på alla transportavstånd över 190 km lägre fraktsatser än nuvarande tariff 4. Den är även något lägre än tariff 5 på avstånden över 220 km och upp till och med 520 km. På avstånd över 520 km ligger A5 över tariff 5 så att den intar ett mellanläge mellan tariff 4 och tariff 5. På mycket långa avstånd, vid omkring 1 500 km, underskrider den dock ånyo tariff 5.

Tariff B5 ligger på alla avstånd över 200 km lägre än tariff 5. På avstånd mellan 220 km och 450 km samt på de mycket långa avstånden är den även lägre än tariff 6.

Tariff C5 har lagts lägre än nuvarande tariff 6 på samtliga avstånd över 200 km. Den ligger också lägre än tariff 7 på avstånd över 200 km och upp till 330 km samt på avstånd över 1 050 km.

Den billigaste 5-tonns tariffen i förslaget, tariff D5, motsvarar ungefär nuvarande tariff 8, vars fraktsatser den dock underskrider på avstånd upp till 250 km och på avstånd över 670 km. I förhållande till fraktsatserna i tariff 9, den billigaste tariffen för 5 ton i nuvarande taxa, innebär fraktsatserna i tariff D5 som regel viss förhöjning.

I *tabell 24* kan jämförelser göras mellan konstruktionsschemat för föreslagna 10-tonns tariffer och motsvarande schema för nuvarande tariffer. Skillnaderna mellan föreslagna och nuvarande fraktsatser i 10-tonns tarifferna

<sup>1</sup> Med nuvarande tariffer avses de tariffer, som gällde vid SJ under tiden 1.6. 1955—31.10. 1956.

<sup>2</sup> Diagrammen är placerade sist i detta kapitel. Där finnes även diagram, som visar förhållandet mellan de föreslagna vikt-tarifferna inom varje huvudklass, *diagrammen 1—4*.



är för vissa avstånd redovisade i *tabell 27*. Tariffernas konstruktion och lägen i förhållande till varandra illustreras i *diagrammen 7—10*<sup>1</sup>.

I gällande godstaxa är det ingen eller ringa skillnad mellan fraktsatserna i 10-tons tarifferna 5A—9A på transportavstånden upp till 100 km. Liksom ifråga om 5-tons tarifferna influeras tariffnivån starkt på dessa avstånd av biltrafikens fraktutbud. Fraktsatserna i tariff 5A och 6A sammanfaller ända upp till avstånd om 210 km.

Fraktsatserna i de föreslagna 10-tons tarifferna A10, B10 och C10 sammanfaller på avstånd till och med 100 km. Tariff A10 erhåller på längre avstånd ett läge ungefär mitt emellan nuvarande tarifferna 5A och 6A. Tariff B10:s fraktsatser är lägre än fraktsatserna i nuvarande tarifferna 6A och 7A på avstånd över 250 km, på avstånd därunder däremot några öre högre. Tariff C10 är lägre än tariff 7A och 8A på samtliga avstånd över 150 resp 170 km. Tariff D10 motsvarar närmast nuvarande tariff 9A, vilken tariff den dock underskrider på avstånd över 230 km.

Den föreslagna tariffen E10 motsvarar i tariffläge ungefär nuvarande tariff 10, tariff F10 nuvarande tariff 11 och tariff G10 nuvarande tariff 12. På långa avstånd innebär de föreslagna tarifferna sänkta fraktsatser överlag i förhållande till nuvarande tariff. På korta håll uppträder i vissa fall mindre höjningar. Tariff H10 sammanfaller i stort sett med nuvarande tariff 13.

Skillnader i konstruktion mellan föreslagna och nuvarande 15-tons tariff. Framgår av *tabell 25*. Fraktsatsjämförelser göres i *tabell 28*. I *diagrammen 11—14* kan 15-tons tariffernas konstruktion och lägen följas.<sup>1</sup>

Den föreslagna tariffen A15 intager ett mellanläge mellan de nuvarande tarifferna 6A och 7A, utom på avstånd upp till och med 420 km, där den underskrider båda dessa tariff. Tariff B15 är lägre än nuvarande tariff 7A på samtliga avstånd men överstiger tariff 8A på mellanavstånden 290—1 070 km. Tariff C15 åter är genomgående lägre än såväl tariff 8A som tariff 9A men högre än tariff 10 på de flesta avstånd. Tariff D15 innebär som regel sänkta eller oförändrade frakter för varor, som i nuvarande taxa hänföres till tariff 10, och något höjda frakter för varor i tariff 11 utom på avstånd över 1 200 km, där frakterna sänkes.

Frakterna enligt den föreslagna tariffen E15 är lägre än eller lika med nuvarande frakter i tariff 11, utom på avstånden mellan 170 och 430 km, och högre än frakterna i tariff 12, utom på avstånd över 950 km. Tariff F15 är i sin tur lägre än tariff 12 på alla avstånd och även lägre än tariff 13 på avstånd över 530 km. Tariff G15 understiger nuvarande tariff 13 och innebär sänkningar av frakter även gentemot tariff 14 på avstånd över 550 km. Tarifförslagets lägsta tariff, tariff H15, innebär fraktsänkningar i de flesta fall jämfört med nuvarande tariff.

<sup>1</sup> Diagrammen är placerade sist i detta kapitel. Där finnes även diagram, som visar förhållandet mellan de föreslagna vikt-tarifferna inom varje huvudklass, *diagrammen 1—4*.

Tabell 23. Konstruktionsschema för föreslagna och nuvarande 5-tons tariffer

	Förslag till nytt schema				Nuvarande schema					
	A5	B5	C5	D5	4	5	6	7	8	9
	Ö r e p e r 1 0 0 k g									
Fraktsats för 1—10 km	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70
Tillägg per km 11—100 km	1,05	1,05	1,05	0,95	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	0,966
101—200 »	1,05	1,05	1,05	0,85	1,047	1,047	1,047	1,047	0,835	0,692
201—300 »	1,00	0,95	0,85	0,65	1,047	1,047	1,047	0,918	0,536	0,536
301—400 »	1,00	0,85	0,70	0,50	1,047	1,047	0,894	0,471	0,471	0,471
401—500 »	0,90	0,75	0,55	0,45	0,989	0,894	0,471	0,471	0,471	0,471
501—600 »	0,80	0,65	0,45	0,45	0,989	0,471	0,471	0,471	0,471	0,471
601—700 »	0,65	0,55	0,40	0,40	0,494	0,471	0,448	0,448	0,448	0,448
701—800 »	0,50	0,45	0,40	0,40	0,494	0,471	0,448	0,448	0,448	0,448
över 800 »	0,40	0,40	0,40	0,40	0,494	0,471	0,448	0,448	0,448	0,448

Tabell 24. Konstruktionsschema för föreslagna och nuvarande 10-tons tariffer

Tarifferna A10—D10 respektive 5A—9A

	Förslag till nytt schema				Nuvarande schema				
	A10	B10	C10	D10	5A	6A	7A	8A	9A
	Ö r e p e r 1 0 0 k g								
Fraktsats för 1—10 km	61	61	61	59	58	58	58	58	56
Tillägg per km 11—100 km	0,95	0,95	0,95	0,90	0,930	0,930	0,930	0,930	0,930
101—200 »	0,95	0,90	0,80	0,75	0,930	0,930	0,906	0,871	0,714
201—300 »	0,90	0,80	0,60	0,50	0,930	0,906	0,882	0,635	5,599
301—400 »	0,85	0,70	0,50	0,45	0,930	0,882	0,753	0,475	0,475
401—500 »	0,65	0,40	0,35	0,35	0,729	0,659	0,315	0,315	0,315
501—600 »	0,45	0,30	0,30	0,30	0,683	0,315	0,315	0,315	0,315
601—700 »	0,35	0,25	0,25	0,25	0,263	0,263	0,263	0,263	0,263
701—800 »	0,30	0,25	0,25	0,25	0,263	0,263	0,263	0,263	0,263
över 800 »	0,25	0,25	0,25	0,25	0,263	0,263	0,263	0,263	0,263

Tarifferna E10—H10 respektive 10—13

	Förslag till nytt schema				Nuvarande schema			
	E10	F10	G10	H10	10	11	12	13
	Ö r e p e r 1 0 0 k g							
Fraktsats för 1—10 km	57	55	54	54	53	53	53	52
Tillägg per km 11—100 km	0,83	0,77	0,70	0,63	0,882	0,798	0,672	0,599
101—200 »	0,60	0,50	0,45	0,40	0,588	0,462	0,462	0,441
201—300 »	0,50	0,45	0,40	0,40	0,462	0,441	0,420	0,389
301—400 »	0,40	0,35	0,35	0,35	0,420	0,384	0,357	0,357
401—500 »	0,30	0,30	0,30	0,30	0,315	0,315	0,315	0,315
501—600 »	0,30	0,30	0,30	0,25	0,315	0,315	0,315	0,315
601—700 »	0,25	0,25	0,25	0,25	0,263	0,263	0,263	0,263
701—800 »	0,25	0,25	0,25	0,25	0,263	0,263	0,263	0,263
över 800 »	0,25	0,25	0,25	0,25	0,263	0,263	0,263	0,263



Tabell 25. Konstruktionsschema för föreslagna och nuvarande 15-tons tariffer

Tarifferna A15—D15 respektive 6A—9A och 10

	Förslag till nytt schema				Nuvarande schema				
	A15	B15	C15	D15	6A	7A	8A	9A	10
	Ö r e p e r 1 0 0 k g								
Fraktsats för 1—10 km	56	56	56	54	58	58	58	56	53
Tillägg per km									
11—100 km	0,90	0,90	0,90	0,82	0,930	0,930	0,930	0,930	0,882
101—200 »	0,90	0,85	0,75	0,68	0,930	0,906	0,871	0,714	0,588
201—300 »	0,85	0,72	0,55	0,45	0,906	0,882	0,635	0,599	0,462
301—400 »	0,77	0,63	0,45	0,40	0,882	0,753	0,475	0,475	0,420
401—500 »	0,59	0,35	0,35	0,30	0,659	0,315	0,315	0,315	0,315
501—600 »	0,40	0,25	0,25	0,25	0,315	0,315	0,315	0,315	0,315
601—700 »	0,30	0,25	0,25	0,25	0,263	0,263	0,263	0,263	0,263
701—800 »	0,25	0,25	0,25	0,25	0,263	0,263	0,263	0,263	0,263
över 800 »	0,22	0,22	0,22	0,22	0,263	0,263	0,263	0,263	0,263

Tarifferna E15—H15 respektive 11—14

	Förslag till nytt schema				Nuvarande schema			
	E15	F15	G15	H15	11	12	13	14
	Ö r e p e r 1 0 0 k g							
Fraktsats för 1—10 km	52	50	49	49	53	53	52	50
Tillägg per km								
11—100 km	0,75	0,70	0,63	0,57	0,798	0,672	0,599	0,546
101—200 »	0,55	0,45	0,40	0,40	0,462	0,462	0,441	0,431
201—300 »	0,45	0,40	0,40	0,35	0,441	0,420	0,389	0,347
301—400 »	0,35	0,35	0,35	0,35	0,384	0,357	0,357	0,347
401—500 »	0,30	0,25	0,25	0,25	0,315	0,315	0,315	0,315
501—600 »	0,25	0,25	0,25	0,25	0,315	0,315	0,315	0,315
601—700 »	0,25	0,25	0,25	0,25	0,263	0,263	0,263	0,263
701—800 »	0,25	0,25	0,25	0,25	0,263	0,263	0,263	0,263
över 800 »	0,22	0,22	0,22	0,22	0,263	0,263	0,263	0,263

Tabell 26. Fraktsatser i 5-tons tarifferna enligt taxekommitténs förslag i jämförelse med motsvarande fraktsatser i nuvarande tariffer

Avstånd km	A5		B5		C5		D5								
	Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i	Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i	Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i	Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i							
									Tar 4	Tar 5	Tar 5	Tar 6	Tar 6	Tar 7	Tar 8
Ö r e p e r 1 0 0 k g															
30	91	0	0	91	0	0	91	0	0	89	—	2	—	1	
50	112	0	0	112	0	0	112	0	0	108	—	4	—	1	
100	165	0	0	165	0	0	165	0	0	156	—	9	—	1	
150	217	0	0	217	0	0	217	0	0	198	—	8	+	6	
200	270	+	1	+	1	270	+	1	+	1	241	—	7	+	14
300	370	—	4	—	4	365	—	9	—	9	355	—	19	—	6
400	470	—	9	—	9	450	—	29	—	14	425	—	39	+	17
500	560	—	18	—	8	525	—	43	+	14	480	—	31	+	25
600	640	—	37	+	25	590	—	25	+	32	525	—	33	+	22
700	705	—	21	+	43	645	—	17	+	42	565	—	38	+	18
800	755	—	20	+	45	690	—	20	+	43	605	—	42	+	13
900	795	—	30	+	38	730	—	27	+	38	645	—	47	+	8
1 000	835	—	39	+	31	770	—	34	+	33	685	—	52	+	3
1 200	915	—	58	+	17	850	—	48	+	23	765	—	62	—	6
1 500	1 035	—	86	—	4	970	—	69	+	9	885	—	76	—	21
2 000	1 235	—	133	—	40	1 170	—	105	—	15	1 085	—	100	—	45

Tabell 27. Fraktsatser i 10-tons tarifferna enligt taxekommitténs förslag i jämförelse med motsvarande fraktsatser i nuvarande tariffer

Tarifferna A10—D10

Avstånd km	A10		B10		C10			D10									
	Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i	Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i	Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i		Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i								
						Tar 5A	Tar 6A			Tar 6A	Tar 7A	Tar 7A	Tar 8A	Tar 9A	Tar 9A	Tar 10	
Ö r e p e r 1 0 0 k g																	
30	80	+	3	+	3	80	+	3	+	3	+	5	77	+	2	+	6
50	99	+	3	+	3	99	+	3	+	3	+	5	95	+	1	+	6
100	147	+	5	+	5	147	+	5	+	5	+	7	140	0	+	7	
150	194	+	5	+	5	192	+	3	+	5	187	0	+	1	+	11	
200	242	+	7	+	7	237	+	2	+	4	227	—	6	—	2	+	15
300	332	+	4	+	6	317	—	9	—	4	287	—	34	—	6	+	16
400	417	—	4	+	3	387	—	27	—	9	337	—	59	—	3	+	18
500	482	—	12	+	2	427	—	53	—	1	372	—	56	0	+	22	
600	527	—	35	+	16	457	—	54	—	2	402	—	57	—	1	+	20
700	562	—	27	+	24	482	—	56	—	4	427	—	59	—	3	+	19
800	592	—	23	+	28	507	—	57	—	5	452	—	60	—	4	+	17
900	617	—	24	+	27	532	—	58	—	6	477	—	61	—	5	+	16
1 000	642	—	26	+	25	557	—	60	—	7	502	—	62	—	6	+	15
1 200	692	—	28	+	23	607	—	62	—	10	552	—	65	—	9	+	12
1 500	767	—	32	+	19	682	—	66	—	14	627	—	69	—	13	+	8
2 000	892	—	39	+	12	807	—	73	—	20	752	—	75	—	19	+	2



(Tabell 27 forts.)

## Tarifferna E10—H10

Avstånd km	E10			F10			G10			H10								
	Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i		Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i		Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i		Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. frakt- sats i							
		Tar 10	Tar 11		Tar 11	Tar 12		Tar 12	Tar 13		Tar 13							
Ö r e p e r 1 0 0 k g																		
30	74	+	3	+	5	71	+	2	+	4	68	+	1	+	4	67	+	3
50	91	+	2	+	6	86	+	1	+	6	82	+	2	+	6	80	+	4
100	132	—	1	+	7	125	0	+	11	117	+	3	+	11	111	+	5	
150	162		0	+	14	150	+	2	+	13	140	+	3	+	12	131	+	3
200	192		0	+	20	175	+	3	+	15	162	+	2	+	11	151	0	
300	242	+	4	+	26	220	+	4	+	18	202	0	+	13	191	+	2	
400	282	+	2	+	28	255	+	1	+	17	237	—	1	+	12	226	+	1
500	312	+	1	+	26	285	—	1	+	16	267	—	2	+	10	256	—	1
600	342	—	1	+	25	315	—	2	+	14	297	—	4	+	9	281	—	7
700	367	—	2	+	24	340	—	3	+	13	322	—	5	+	8	306	—	8
800	392	—	3	+	22	365	—	5	+	12	347	—	6	+	6	331	—	10
900	417	—	5	+	21	390	—	6	+	10	372	—	8	+	5	356	—	11
1 000	442	—	6	+	20	415	—	7	+	9	397	—	9	+	4	381	—	12
1 200	492	—	9	+	17	465	—	10	+	6	447	—	12	+	1	431	—	15
1 500	567	—	13	+	13	540	—	14	+	2	522	—	16	—	3	506	—	19
2 000	692	—	19	+	7	665	—	20	—	4	647	—	22	—	9	631	—	25

Tabell 28. Fraktsatser i 15-tons tarifferna enligt taxekommitténs förslag i jämförelse med motsvarande fraktsatser i nuvarande tariffer

## Tarifferna A15—D15

Avstånd km	A15			B15			C15			D15												
	Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i		Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i		Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i		Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i											
		Tar 6A	Tar 7A		Tar 7A	Tar 8A		Tar 8A	Tar 9A		Tar 10	Tar 10	Tar 11									
Ö r e p e r 1 0 0 k g																						
30	74	—	3	—	3	74	—	3	—	3	74	—	3	—	1	+	3	71	0	+	2	
50	92	—	4	—	4	92	—	4	—	4	92	—	4	—	2	+	3	87	—	2	+	2
100	137	—	5	—	5	137	—	5	—	5	137	—	5	—	3	+	4	128	—	5	+	3
150	182	—	7	—	5	180	—	7	—	6	175	—	11	—	1	+	13	162	0	+	14	
200	227	—	8	—	6	222	—	11	—	7	212	—	17	0	+	20	196	+	4	+	24	
300	312	—	14	—	9	294	—	27	+	1	267	—	26	—	4	+	29	241	+	3	+	25
400	389	—	25	—	7	357	—	39	+	17	312	—	28	—	7	+	32	281	+	1	+	27
500	448	—	32	+	20	392	—	36	+	20	347	—	25	—	3	+	36	311	0	+	25	
600	488	—	23	+	29	417	—	42	+	14	372	—	31	—	10	+	29	336	—	7	+	19
700	518	—	20	+	32	442	—	44	+	12	397	—	33	—	11	+	28	361	—	8	+	18
800	543	—	21	+	31	467	—	45	+	11	422	—	34	—	13	+	27	386	—	9	+	16
900	565	—	25	+	27	489	—	49	+	7	444	—	38	—	17	+	22	408	—	14	+	12
1 000	587	—	30	+	23	511	—	53	+	3	466	—	42	—	21	+	18	430	—	18	+	8
1 200	631	—	38	+	14	555	—	62	—	6	510	—	51	—	30	+	9	474	—	27	—	1
1 500	697	—	51	+	1	621	—	75	—	19	576	—	64	—	43	—	4	540	—	40	—	14
2 000	807	—	73	—	20	731	—	96	—	40	686	—	85	—	64	—	25	650	—	61	—	35

(Tabell 28 forts.)

Tarifferna E15—H15

Avstånd km	E15			F15			G15			H15	
	Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i		Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i		Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. fraktsats i		Taxe- komm. förslag Frakt- sats	Skillnad i förh. till nuv. frakt- sats i
		Tar 11	Tar 12		Tar 12	Tar 13		Tar 13	Tar 14		Tar 14
Ö r e p e r 1 0 0 k g											
30	67	— 2	0	64	— 3	0	62	— 2	+ 1	61	0
50	82	— 3	+ 2	78	— 2	+ 2	75	— 1	+ 3	72	0
100	120	— 5	+ 6	113	— 1	+ 7	106	0	+ 6	101	+ 1
150	147	— 1	+ 10	136	— 1	+ 8	126	— 2	+ 5	121	0
200	175	+ 3	+ 15	158	— 2	+ 7	146	— 5	+ 3	141	— 2
300	220	+ 4	+ 18	198	— 4	+ 9	186	— 3	+ 9	176	— 1
400	255	+ 1	+ 17	233	— 5	+ 8	221	— 4	+ 9	211	— 1
500	285	— 1	+ 16	258	— 11	+ 1	246	— 11	+ 2	236	— 8
600	310	— 7	+ 9	283	— 18	— 5	271	— 17	— 4	261	— 14
700	335	— 8	+ 8	308	— 19	— 6	296	— 18	— 5	286	— 15
800	360	— 10	+ 7	333	— 20	— 8	321	— 20	— 7	311	— 17
900	382	— 14	+ 2	355	— 25	— 12	343	— 24	— 11	333	— 21
1 000	404	— 18	— 2	377	— 29	— 16	365	— 28	— 15	355	— 25
1 200	448	— 27	— 11	421	— 38	— 25	409	— 37	— 24	399	— 34
1 500	514	— 40	— 24	487	— 51	— 38	475	— 50	— 37	465	— 47
2 000	624	— 61	— 45	597	— 72	— 59	585	— 71	— 58	575	— 68

### C. Taxekommitténs synpunkter på avgiftssättningen för 20 tons last och vagngrupp

Taxekommittén har undersökt lämpligheten och möjligheten av att införa 20-tons tariffer och vagngruppstariffer. Syftet med dylika tariffer skulle vara att komplettera tariffsystemet om 5-, 10- och 15-tons tariffer med tariffer, som gäller för större godsvikter än 15 ton.

Från industrins sida har visats ett stort intresse för en utbyggnad av tariffsystemet med tariffer för 20 ton per vagn. Dylika tariffer anses särskilt betydelsefulla för tunga laster av massgod, som befordras på öppna godsvagnar, och för flytande ämnen, som befordras i cisternvagnar.

Taxekommittén ansluter sig till tanken på 20-tons tariffer. Sådana tariffer kan vara rationella även för järnvägen, bl a därför att de möjliggör ett bättre utnyttjande av vagnmaterielen. De skulle i detta avseende kunna få ungefär samma funktion som de sk fullvagnstarifferna, vilka slopades år 1953.

Taxekommittén har med anledning härav gjort en undersökning, huruvida 20-tons tariffer kan införas med hänsyn till förefintlig vagnmateriel vid SJ.

En översikt över SJ normalspåriga vagnparks sammansättning med avseende på typer och lastförmåga lämnas i tabell 29.



Tabell 29. SJ normalspåriga godsvagnpark den 1 juli 1956

<i>Slutna vagnar</i>	<i>Lastförmåga</i>	<i>Antal</i>
Typ Ge	20 ton	1 700
» G, Grh	som regel 17 ton, ett mindre antal 17,5, 18 och 19 ton	4 300
» Övriga G	mindre än 17 ton	6 662
Varm- eller kylvagnar	11,5—15 ton	870
<i>Öppna vagnar</i>		
Typ O	20 ton eller däröver	12 465
» Oa (3-axlig)	37 »	100
» Ob (4-axlig)	40 »	225
Övriga 2-axliga	varierande mellan 16,5 och 20 ton	10 189
» 3- eller 4-axliga	över 20 ton	1 028
<i>Träkolsvagnar</i>	12—18 ton	838
<i>Malmvagnar</i>	35—40 ton	4 868
<i>Specialvagnar inkl cisternvagnar</i>	—	737
		<hr/> Summa 43 982

Av sammanställningen framgår, att de slutna godsvagnarna som regel ej kan taga större last än 17 ton, som är de vanligen förekommande standardvagnarnas största lastförmåga. Många äldre slutna godsvagnar med lägre lastförmåga än 17 ton ingår också fortfarande i vagnparken. Maximilastvikten 17 ton för slutna vagnar gäller ej endast på SJ utan även på de normalspåriga enskilda järnvägarna, med vilka SJ har taxemässig samtrafik, samt vanligen även för utländska godsvagnar. En ändring av detta förhållande kan framdeles tänkas äga rum i den mån som nyttiverkade slutna godsvagnar enligt den nya europeiska standardtypen med en lastförmåga om 20 ton ersätter äldre godsvagnar. Anskaffning av dylika vagnar pågår sedan 1954 vid SJ. Antalet dylika vagnar uppgår dock ännu endast till 1 700.

Då parken av slutna godsvagnar ännu till nära 90 % består av vagnar med mindre lastförmåga än 20 ton, anser kommittén, att 20-tons tariffer icke lämpligen kan komma ifråga för slutna godsvagnar.

För öppna godsvagnar är läget något annorlunda. Sedan mitten av 1930-talet bygges öppna godsvagnar för en lastförmåga om minst 20 ton. För närvarande finnes omkring 12 500 dylika tvåaxliga vagnar. SJ har emellertid med övertagandet av enskilda järnvägar erhållit ett mycket stort antal småbäriga vagnar. Slopandet av äldre vagnar har vidare på grund av investeringsbegränsningen icke kunnat ske i den takt som vore motiverad av vagnmaterielens ålder och skick.

Med hänsyn till vagnparkens nuvarande sammansättning anser taxekommittén, att ett allmänt införande av 20-tons tariffer måste anstå även för de öppna vagnarnas del till dess att vagnparken moderniserats och gjorts mer enhetlig och de småbäriga vagnarna minskat i antal i sådan

grad att de icke längre utgör någon mer väsentlig del av den allmänna vagnparken.

Taxekommittén har också övervägt möjligheten av ett partiellt införande av 20-tons tariff för massgods i klasserna F, G och H vid transport i öppna vagnar. Med nuvarande vagnpark kan emellertid även i det fallet betydande komplikationer väntas uppkomma för trafikanterna och järnvägen. Vid tilldelningen av vagnar för lastning skulle vagn med lastförmåga om 20 ton ej alltid kunna erhållas.

Även om 20-tons tariffer icke bör införas nu, vill taxekommittén i princip uttala sig för ett införande av dylika tariffer så snart förhållandena så medgiver. Kommittén föreslår, att järnvägsstyrelsen får i uppdrag att överväga denna fråga och att vidtaga åtgärder för införande, partiellt eller allmänt, av 20-tons tariffer vid en tidpunkt, som kan anses lämplig med hänsyn till tillgången på 20-tons vagnar.

För cisternvagnar torde emellertid frågan om tariff för större lastvikt än 15 ton redan nu kunna lösas genom att införa någon form av specialtariff med rabattering av 15-tons tariffens fraktavgifter. Taxekommittén föreslår, att järnvägsstyrelsen utarbetar en dylik specialtariff.

Taxekommittén har även övervägt frågan om införande av vagngrupps-tariffer.

Med hänsyn till de starkt växlande omständigheterna i de olika transportfallen anser taxekommittén, att frågan om lägre frakter för vagngrupper bör avgöras av järnvägsstyrelsen från fall till fall och medgivas i form av speciella fraktnedsättningar.

#### **D. Taxekommitténs förslag beträffande godsindelning och varuslagens uppdelning på tariffklasser**

##### **1. Uppställning**

Den förteckning, som anger till vilka tariffklasser olika varuslag är hänfödda, har i Sverige av ålder benämnts »godsindelning» men även uttrycket »varuklassificering» kunde vara motiverat. Då beteckningen godsindelning vunnit hävd, har taxekommittén stannat för att bibehålla denna beteckning.

I fråga om den ordning, i vilken varuslagen skall upptagas i godsindelningen, har såväl i Sverige som i utlandet två huvudsystem tillämpats. Det ena bygger på alfabetisk ordning, det andra på ett ordnande av varuslagen i grupper med hänsyn till användning, beskaffenhet m m och därmed även till statistiska önskemål.

I före år 1930 gällande svenska taxor tillämpades det alfabetiska systemet, men i 1929 års taxa, som trädde i kraft den 1 oktober 1930, övergick man till en systematisk gruppindelning med varuslagen inom varje grupp upptagna i särskilda positioner med samma tariffering. Den alfabetiska förteckningen har dock av praktiska skäl bibehållits som ett register till godsindelningen.



Det stora antalet tariffkombinationer i 1929 års taxa gjorde, att antalet positioner måste bli jämförelsevis stort. Genom övergång till det av taxekommittén föreslagna systemet med huvudklasser minskas — som tidigare framhållits — antalet tariffkombinationer till åtta, varigenom också öppnas möjlighet till en nedskärning av antalet positioner i godsindelningen.

En revision av godsindelningen har också blivit nödvändig på grund av att många tidigare varuslag helt eller delvis förlorat sin betydelse, nya varuslag tillkommit etc. Godsindelningen har givetvis under årens lopp ändrats och kompletterats men någon mera grundlig anpassning till de väsentligt förändrade förhållandena har icke skett.

Under de senaste åren har flera internationella varuslagsförteckningar utarbetats. Sålunda har genom Förenta Nationernas försorg sammanställts en handelsstatistisk mönsternomenklatur, »Standard International Trade Classification — SITC (Classification-Type pour le Commerce International — CTCI)», som första gången utgavs i New York år 1950. Vidare har genom en i Bryssel år 1950 träffad internationell överenskommelse en nomenklatur för klassificering av gods i tulltaxorna, »Nomenclature pour la classification des marchandises dans les tarifs douaniers — ND (Nomenclature Douanière)», antagits av flertalet europeiska länder. I 1951 års upplaga av SITC har även ND intagits; i båda förteckningarna har även den andra förteckningens positionsnummer angivits. ND har lagts till grund för den pågående svenska tulltaxerevisionen. Slutligen har en internationell varunomenklatur för järnvägstransporter, »Nomenclature Internationale des marchandises pour les transports par chemins de fer — NIM», nyligen utgivits av internationella järnvägsunionen (UIC). Den skall tillämpas obligatoriskt fr o m den 1 januari 1956 vid utarbetandet av godsindelningar i internationella samtrafiktaxor. I fråga om nationella taxor rekommenderas förvaltningarna att i största möjliga utsträckning taga hänsyn till varubeteckningarna i denna nomenklatur.

UIC nomenklatur bygger på tullnomenklaturen (ND) och har utarbetats i samråd med specialister på ND. Enär ND ju är avsedd för tulltaxorna och därmed bl a har en mera detaljerad uppdelning av de dyrare varorna än av de billigare, vilket är av mindre intresse för järnvägarna, har det icke kunnat undvikas att NIM skiljer sig från ND i flera punkter.

Taxekommittén har ansett sig böra utgå från NIM vid indelningen av varorna i grupper och undergrupper. Däremot har kommittén icke ansett sig kunna följa NIM ifråga om uppdelningen på positioner, då denna uppdelning å ena sidan i regel går mycket längre än vad som erfordras för svenska behov men å andra sidan i en del fall ej tillgodoser speciella svenska önskemål på uppdelning.

I jämförelse med den nuvarande taxans godsindelning innebär taxekommitténs förslag i vissa fall, att varorna sammanföres till större och därmed till ett färre antal positioner. I andra fall har dock nuvarande positioner



uppdelats. Positionsnumren har angivits med fyrsiffriga tal, av vilka de två första siffrorna liksom i NIM anger gruppen eller undergruppen.<sup>1</sup>

## 2. *Tariffering*

Den nuvarande godsindelningen anger i en del fall lägre tariffer, om vissa villkor uppfylles. Sålunda beräknas frakten vid avstånd över 50 km i fråga om kol och koks på ett gynnsammare sätt än under 50 km, i fråga om trävaror när transportererna överstiger 150 km eller i vissa fall 100 km, i fråga om potatis och rotfrukter när transportererna överstiger 150 km eller 700 km etc. Taxekommittén anser, att detta icke längre är motiverat ur ekonomiska eller andra synpunkter, och föreslår därför att samma tariffklass skall användas oberoende av avståndet. Finnes det ur ekonomiska synpunkter skäl att bevilja lägre frakt för en viss transport eller mellan två orter synes detta böra ske i form av individuella fraktnedsättningar.

Taxekommittén anser det icke heller motiverat att bibehålla den lägre tariffering för vissa varor, som nu förekommer då dessa sändes från eller till svenska industrier.

Vid inplaceringen av olika varor i huvudklasser i godsindelningen har hänsyn tagits till om varan huvudsakligast transporterats i 5-, 10- eller 15 tons laster. Härvid har icke kunnat undvikas att vissa förskjutningar i fraktsatserna uppkommit, innebärande såväl ökningarna som minskningar i förhållande till nuvarande taxa.

Härutöver har taxekommittén även ingått på en prövning av om tariffklasserna för olika varor inom samma grupper kan anses rimligt avvägda i förhållande till varandra. Enär värdetarifferingssystemet ansetts böra bibehållas, ehuru i modifierad form, har härvid värdet och bearbetningsgraden varit avgörande.

## 3. *Viktigare ändringar i godsindelningen*

Godsindelningen i nuvarande taxa har i stor utsträckning baserats på de förhållanden, som rådde inom landet vid 1900-talets början. Visserligen har den ändrats och kompletterats senare, men inom en del områden har förändringarna varit så genomgripande, att själva systematiken i godsindelningen blivit otidsenlig. Detta gäller i synnerhet mineraloljor och bituminösa ämnen samt kemiska och farmaceutiska produkter. Användningen av mineraloljor i olika raffineringsgrader har under de senaste femtio åren fått en kraftigt ökad omfattning och betydelse inom näringslivet och även kommit att utgöra en allt större del av vagnslastransportererna på järnvägen. Den kemiska industrin, som då nuvarande godsindelning

<sup>1</sup> En jämförelse mellan taxekommitténs och 1952 års tulltaxekommittés förslag till godsindelning lämnas i *bilaga 1* till betänkandet.



uppgjordes ännu var relativt outvecklad, har genomgått en omfattande utveckling, som bl a medfört att nya råvaror tagits i användning och att nya mellanprodukter och färdigprodukter framkommit. Vissa kemikalier och liknande varor, som tidigare var sällan förekommande och av högt värde, tillverkas nu i stor skala och betingar priser, som endast är en bråkdel av dem som tidigare var gällande. Detta medför, att — om man principiellt skall bibehålla värdetarifferingen — en helt ny fraktsättning bör åstadkommas. Vid tidigare omnämnda »hearings» framfördes i dessa delar från Svenska Petroleum Institutet och Sveriges Kemiska Industrikontor förslag till ny gruppering av dessa varor. Dessa förslag har i viss utsträckning legat till grund för taxekommitténs förslag till godsindelning inom ifrågavarande varuområden. I samband med den uppdelning på flera positioner, som detta medfört, har taxekommittén ändrat tarifferingen för ett stort antal varuslag med hänsyn till varornas inbördes värde och förädlingsgrad, vilket när det gäller dessa två varuområden i regel innebär att frakterna blir lägre än för närvarande.

Utöver vad som ovan anförts beträffande förändringar för oljor och kemikalier, har flera andra omtarifferingar gjorts. Här kan bl a nämnas:

Kött och fläsk har uppdelats på två positioner, den ena omfattande hela kroppar och den andra styckade delar. Härigenom sänkes frakten som regel något för djurkroppar medan den för annat kött höjes något.

Såväl råsocker som raffinerat socker hänföres i nu gällande godsindelning till samma position. I taxekommitténs förslag har en uppdelning gjorts varvid råsocker hänförts till en lägre huvudklass.

Bröd har uppdelats på två positioner i det mjukt bröd, bakverk och kex tillförts en position och torrt bröd en annan, i det senare fallet innebärande viss reduktion av gällande frakter.

Pappersmassa är i nuvarande godstaxa uppdelad i våt och torr massa. För mekanisk massa har denna uppdelning slopats men bibehållits för kemisk massa, varvid den våta kemiska massan hänförts till samma huvudklass som den mekaniska massan.

Papp, som tidigare i stor utsträckning fick fraktberäknas efter samma tariffer som torr kemisk massa, har sammanförts till en huvudklass, och med hänsyn till att papp framställs ur pappersmassa och kan sägas vara en högre förädlad produkt har den tillförts närmast högre huvudklass.

Hudar och skinn har uppdelats i oberedda och beredda, vilka tillförts olika huvudklasser, medförande i ena fallet sänkt frakt och i det andra höjd frakt.

Buteljer, flaskor, burkar och damejeanner har sammanförts till en position, och då tarifferna för dessa varor tidigare var olika, medför detta såväl höjningar som sänkningar.

Malmerna har omgrupperats. Bl a har vad det gäller bly-, koppar- och zinkmalmer de anrikade malmerna utbrutits och tillförts huvudklasser



med högre frakter under motivering, att dessa anrikade malmer är betydligt värdefullare än oanrikad malm.

Inom järngruppen har en stor del av varorna kommit att få högre frakter. Detta motiveras med att dessa varor åtnjuter lägre frakter än andra i värde och övrigt jämförbara varor men också med att man med utgångspunkt från den huvudklass, som gäller för järnmalm, i princip bör räkna med ökning av frakten för varje steg i förädlingen av varan.

Andra metaller än järn och stål har i den nuvarande godsindelningen varit mycket schematiskt behandlade. Genom att följa den systematik, som finnes i NIM, har en mera logisk och översiktlig gruppering erhållits. Därvid har också hänsyn kunnat tagas till olika varors inbördes värde och bearbetningsgrad. Omgrupperingen har medfört såväl höjningar som sänkningar av frakterna.

Maskiner (utom lantbruksmaskiner och ångpannor), apparater, maskinella redskap och instrument har sammanförts i en position. I de flesta fall har höjningar av nu utgående frakter gjorts med motivering att det här i de flesta fall gäller relativt värdefulla varor.

För svensk frukt, avsedd för industriella ändamål (fabriksfrukt), har taxekommittén övervägt en lägre tariffsättning. Kommittén är medveten om att en sådan ofta är befogad. Med hänsyn till de stora produktions- och prisvariationerna på detta område har kommittén emellertid funnit det hittills tillämpade systemet med tillfälliga fraktnedsättningar lämpligt. Taxekommittén förutsätter sålunda, att järnvägsstyrelsen även i fortsättningen medger sådana nedsättningar, när detta är skäligt.

#### E. Taxekommitténs förslag till tariffer för ilgods i vagnslaster

Taxekommittén föreslår, att de särskilda vagnslasttarifferna för egentligt ilgods slopas och att fraktberäkningen för detta befordringssätt sker som för fraktgods i vagnslast med ett tillägg av 50 % av fraktgodsfrakten.

För lättfördärvligt ilgods föreslår kommittén att frakten liksom hittills beräknas efter fraktgodstariffer med 10 resp 20 % tillägg av fraktgodsfrakten, likväl med någon ändring av varornas fördelning på varugrupper. En närmare redogörelse för ändringarna i varugrupper lämnas i kapitel XII, »Tariffer för styckegods», under avdelning C. Den där föreslagna nya tredje varugruppen med 50 % förhöjd fraktstyckegodsfrakt får för *vagnslastgodset* ingen betydelse, då enligt förslaget för egentligt ilgods i vagnslaster förhöjningen av fraktgodsfrakten också skall utgöra 50 %.

Beteckningen »lättdärvligt ilgods» föreslår taxekommittén ändrad till »rabattilgods» i likhet med vad som föreslås för ilstyckegods. Beteckningen »egentligt ilgods» kan då ändras till »ilgods».

Föreskriften i nuvarande godstaxa (§ 17 mom d) att 50 % tillägg på fraktgodsfrakten skall beräknas för lättfördärvligt ilgods vid försändning



med snälltåg anser taxekommittén böra ändras till att avse förtursrätt och till att gälla allt ilgods. Taxekommittén föreslår sålunda att i godstaxan intages en bestämmelse om att för ilgods, som på avsändarens begäran befordras med förtursrätt framför annat ilgods, skall erläggas — utöver den frakt, som beräknats för vederbörande ilgodsslag, »ilgods» eller »rabatt- ilgods» — ett frakttillägg med 50 % av fraktgodsfrakten. Denna beföringsform föreslås benämnd »förtursilgods».

#### F. Taxekommitténs förslag beträffande tilläggsavgifter för transport i sluten vagn och för presenningar

För närvarande beräknas avgifter för transport i sluten vagn med vissa procentuella tillägg på den uträknade frakten. Dessa tillägg är olika i dyrare och billigare tariffer och utgör vid fraktberäkning

enligt vagnslasttarifferna 3—9 och 5A—9A ..... 5 %,  
 » » 10—14 ..... 10 %.

Dessa tilläggsavgifter föreslår taxekommittén ersätta av följande mer kostnadsanpassade tilläggsavgifter för sluten vagn:

Avstånd km	Avgift kr	Avstånd km	Avgift kr	Avstånd km	Avgift kr
1—42	6	411—440	21	1 121—1 180	36
43—62	7	441—470	22	1 181—1 240	37
63—82	8	471—500	23	1 241—1 300	38
83—100	9	501—550	24	1 301—1 360	39
101—125	10	551—600	25	1 361—1 420	40
126—150	11	601—650	26	1 421—1 480	41
151—175	12	651—700	27	1 481—1 540	42
176—200	13	701—750	28	1 541—1 600	43
201—230	14	751—800	29	1 601—1 660	44
231—260	15	801—850	30	1 661—1 720	45
261—290	16	851—900	31	1 721—1 800	46
291—320	17	901—950	32	1 801—1 900	47
321—350	18	951—1 000	33	1 901—2 000	48
351—380	19	1 001—1 060	34	över 2 000	49
381—410	20	1 061—1 120	35		

Taxekommitténs förslag innebär, att sluten-vagn-tillägget för samtliga 10- och 15-tons sändningar i tarifferna 10—14 blir lägre än för närvarande liksom för i stort sett alla 15-tons sändningar i tarifferna 6A—9A. För 10-tons sändningar i tarifferna 5A—9A varierar däremot förhållandet mellan nuvarande och föreslagna avgifter. För 5-tons sändningar i tarifferna 4—9 medför förslaget som regel höjda avgifter.

Förslaget anknyter till de allmänna principer för taxesättningen, som angivits av taxekommittén i avd A av detta kapitel. Exempel på nuvarande och föreslagna avgifter för sluten vagn lämnas i *tabell 30*.

Tabell 30. Exempel på nuvarande och föreslagna sluten-vagn-avgifter

Km	Nuvarande <sup>1</sup> sluten-vagn-avgift för sändning om							Föreslagna sluten-vagn-avgift
	7 ton		12 ton		17 ton			
	i tar 4	i tar 8	i tar 5A	i tar 9A	i tar 6A	i tar 10	i tar 12	
K r o n o r								
50	4,00	4,00	5,80	5,70	8,20	15,20	13,60	7,00
100	5,80	5,80	8,60	8,40	12,10	22,70	19,40	9,00
200	9,50	8,70	14,10	12,80	20,00	32,70	27,20	13,00
300	13,10	10,60	19,70	16,30	27,80	40,50	34,40	17,00
400	16,80	12,30	25,30	19,20	35,20	47,60	40,50	20,00
500	20,30	13,90	29,70	21,00	40,80	52,90	45,80	23,00
600	23,70	15,60	33,80	23,00	43,50	58,40	51,20	25,00
700	25,50	17,10	35,40	24,50	45,80	62,80	55,60	27,00
800	27,20	18,70	36,90	26,10	48,00	67,20	60,10	29,00
1 000	30,60	21,80	40,10	29,30	52,50	76,20	69,10	33,00
1 200	34,10	25,00	43,20	32,40	56,90	85,20	78,10	37,00

Liknande avgiftssystem som för sluten vagn föreslås för presenningar, så att även avgifterna för sådana blir oberoende av varuslaget och vikt-mängden i vagnen. För närvarande är avgiften för presenning oberoende av hur många presenningar, som används för att täcka en vagnslast. Taxekommittén anser att bättre anpassning till kostnaderna för järnvägens till-handahållande av presenningar bör eftersträvas och föreslår att avgifterna sättes i direkt beroende av antalet presenningar, såsom framgår av följande tablå.

Avstånd km	Avgift kr per presenning	Avstånd km	Avgift kr per presenning
1— 200	3	1 201—1 400	9
201— 400	4	1 401—1 600	10
401— 600	5	1 601—1 800	11
601— 800	6	1 801—2 000	12
801—1 000	7	över 2 000	13
1 001—1 200	8		

Exempel på presenningsavgifter enligt nuvarande<sup>1</sup> och föreslaget avgiftssystem lämnas i tabell 31.

<sup>1</sup> Med nuvarande avgift avses den vid SJ under tiden 1.6.1955—31.10.1956 gällande avgiften.



Tabell 31. Exempel på nuvarande och föreslagna presenningsavgifter

Km	Nuvarande presenningsavgift för sändning om 15 ton		Föreslagna presenningsavgifter vid följande antal presenningar		
	i tar 10	i tar 13	2 st	3 st	4 st
	K r o n o r				
50	6,70	5,70	6,00	9,00	12,00
100	10,00	8,00	6,00	9,00	12,00
200	14,40	11,40	6,00	9,00	12,00
300	17,90	14,20	8,00	12,00	16,00
400	21,00	16,90	8,00	12,00	16,00
500	23,40	19,30	10,00	15,00	20,00
600	25,80	21,60	10,00	15,00	20,00
700	27,70	23,60	12,00	18,00	24,00
800	29,70	25,60	12,00	18,00	24,00
1 000	33,60	29,50	14,00	21,00	28,00
1 200	37,60	33,50	16,00	24,00	32,00

Anm. För närvarande erlägges presenningsavgift endast för gods i tarifferna 10—14.

Avgifterna för sluten vagn och för presenningar anser taxekommittén bör intagas i särskilda kolumner vid sidan om fraktsatstabellerna för frakt-gods i vagnslaster. Systemet torde genom de lätt avläsbara avgiftskolumnerna rätt väsentligt förenkla fraktberäkningsarbetet.

TABLE I. Comparison of the results of the present work with those of other authors.

Temperature (K)	Present work		Other authors	
	$\chi$	$\beta$	$\chi$	$\beta$
20	0.00	0.00	0.00	0.00
100	0.00	0.00	0.00	0.00
200	0.00	0.00	0.00	0.00
300	0.00	0.00	0.00	0.00
400	0.00	0.00	0.00	0.00
500	0.00	0.00	0.00	0.00
600	0.00	0.00	0.00	0.00
700	0.00	0.00	0.00	0.00
800	0.00	0.00	0.00	0.00
900	0.00	0.00	0.00	0.00
1000	0.00	0.00	0.00	0.00

The results of the present work are compared with those of other authors in Table I. It is seen that the results of the present work are in good agreement with those of other authors. The values of  $\chi$  and  $\beta$  are very low, indicating that the system is almost completely non-interacting. This is expected for a system of non-interacting particles.



## DIAGRAMMEN 1—14

### Vagnslasttariffer

Diagram 1 Föreslagna tariffer, klasserna A och B

- » 2 » » » C » D
- » 3 » » » E » F
- » 4 » » » G » H
- » 5 Nuvarande och föreslagna tariffer för 5 ton
- » 6 Nuvarande och föreslagna tariffer för 5 ton, special 1—400 km
- » 7 Nuvarande och föreslagna tariffer för 10 ton (tarifferna 5 A—9 A resp A 10—D 10)
- » 8 Nuvarande och föreslagna tariffer för 10 ton (tarifferna 5 A—9 A resp A 10—D 10), special 1—400 km
- » 9 Nuvarande och föreslagna tariffer för 10 ton (tarifferna 10—13 resp E 10—H 10)
- » 10 Nuvarande och föreslagna tariffer för 10 ton (tarifferna 10—13 resp E 10—H 10), special 1—400 km
- » 11 Nuvarande och föreslagna tariffer för 15 ton (tarifferna 6 A—9 A resp A 15—C 15)
- » 12 Nuvarande och föreslagna tariffer för 15 ton (tarifferna 6 A—9 A resp A 15—C 15), special 1—400 km
- » 13 Nuvarande och föreslagna tariffer för 15 ton (tarifferna 10—14 resp D 15—H 15)
- » 14 Nuvarande och föreslagna tariffer för 15 ton (tarifferna 10—14 resp D 15—H 15), special 1—400 km

DIAGRAMM 1-14

7-ans-talshäfte

Diagram 1 Föreläsning förtid, klasserna A och B

2	a	2	a	2	a	2	a	2	a
3	a	3	a	3	a	3	a	3	a
4	a	4	a	4	a	4	a	4	a
5	a	5	a	5	a	5	a	5	a
6	a	6	a	6	a	6	a	6	a
7	a	7	a	7	a	7	a	7	a
8	a	8	a	8	a	8	a	8	a
9	a	9	a	9	a	9	a	9	a
10	a	10	a	10	a	10	a	10	a
11	a	11	a	11	a	11	a	11	a
12	a	12	a	12	a	12	a	12	a
13	a	13	a	13	a	13	a	13	a
14	a	14	a	14	a	14	a	14	a



Diagram 1

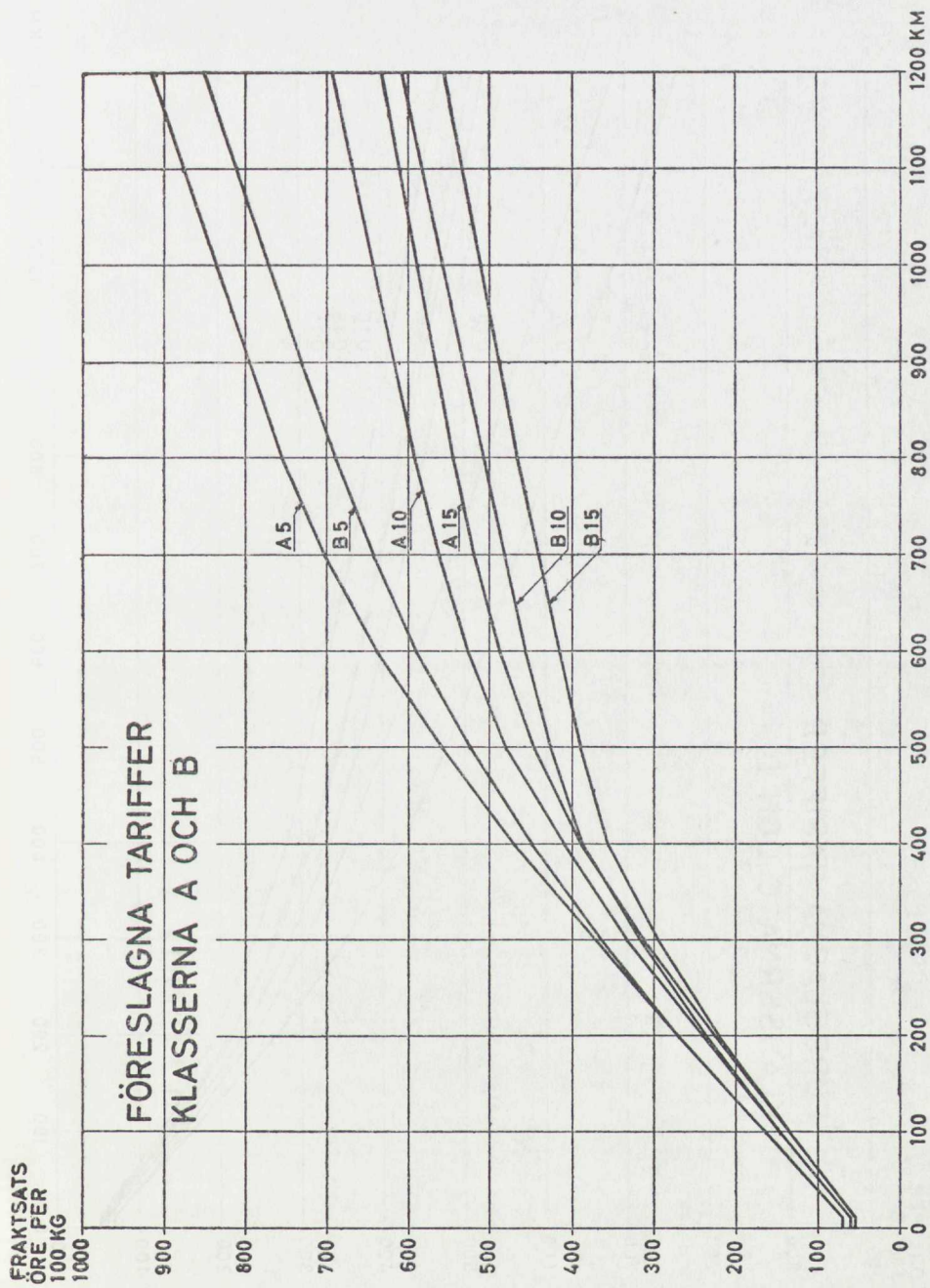


Diagram 2

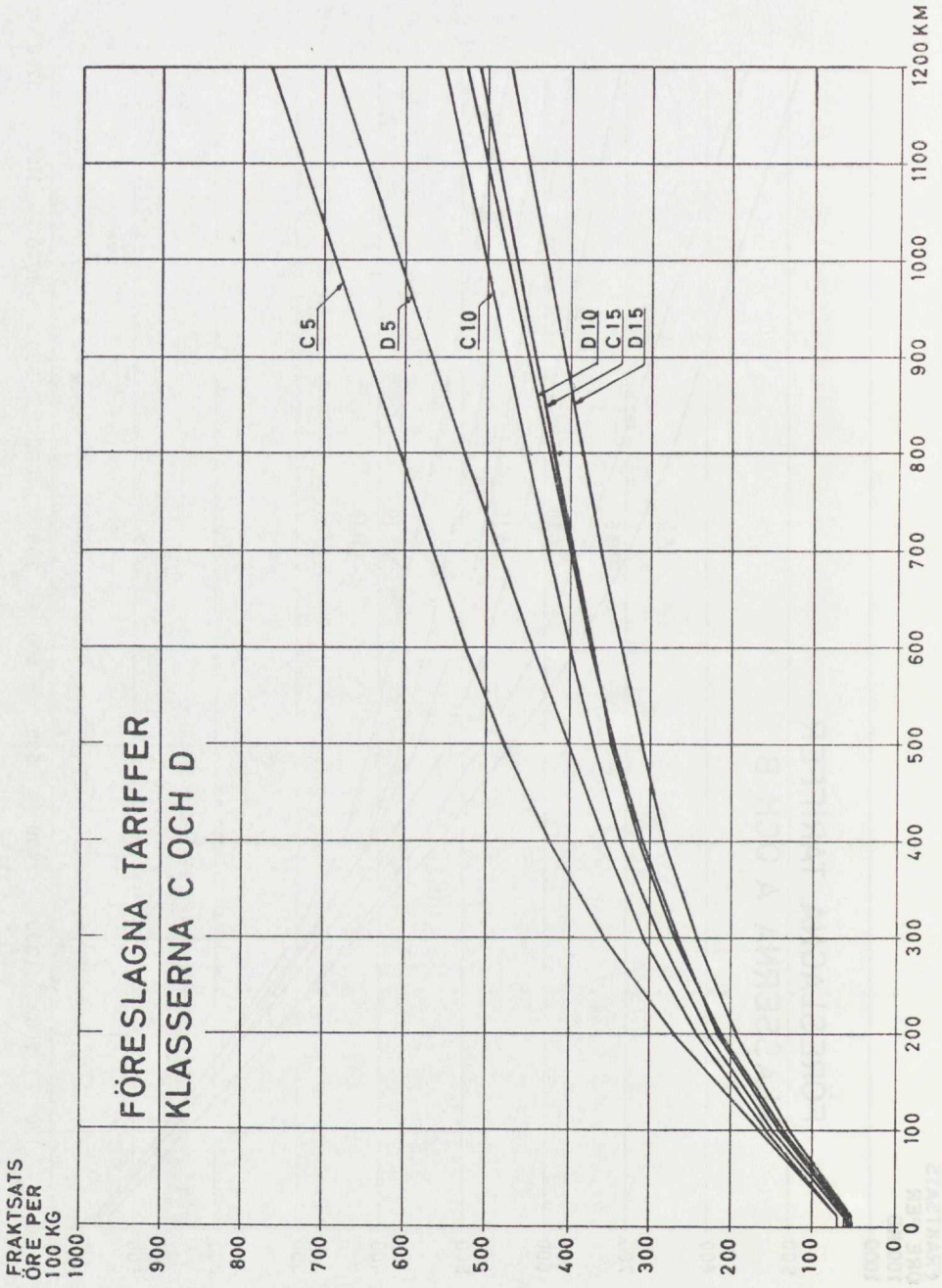




Diagram 3

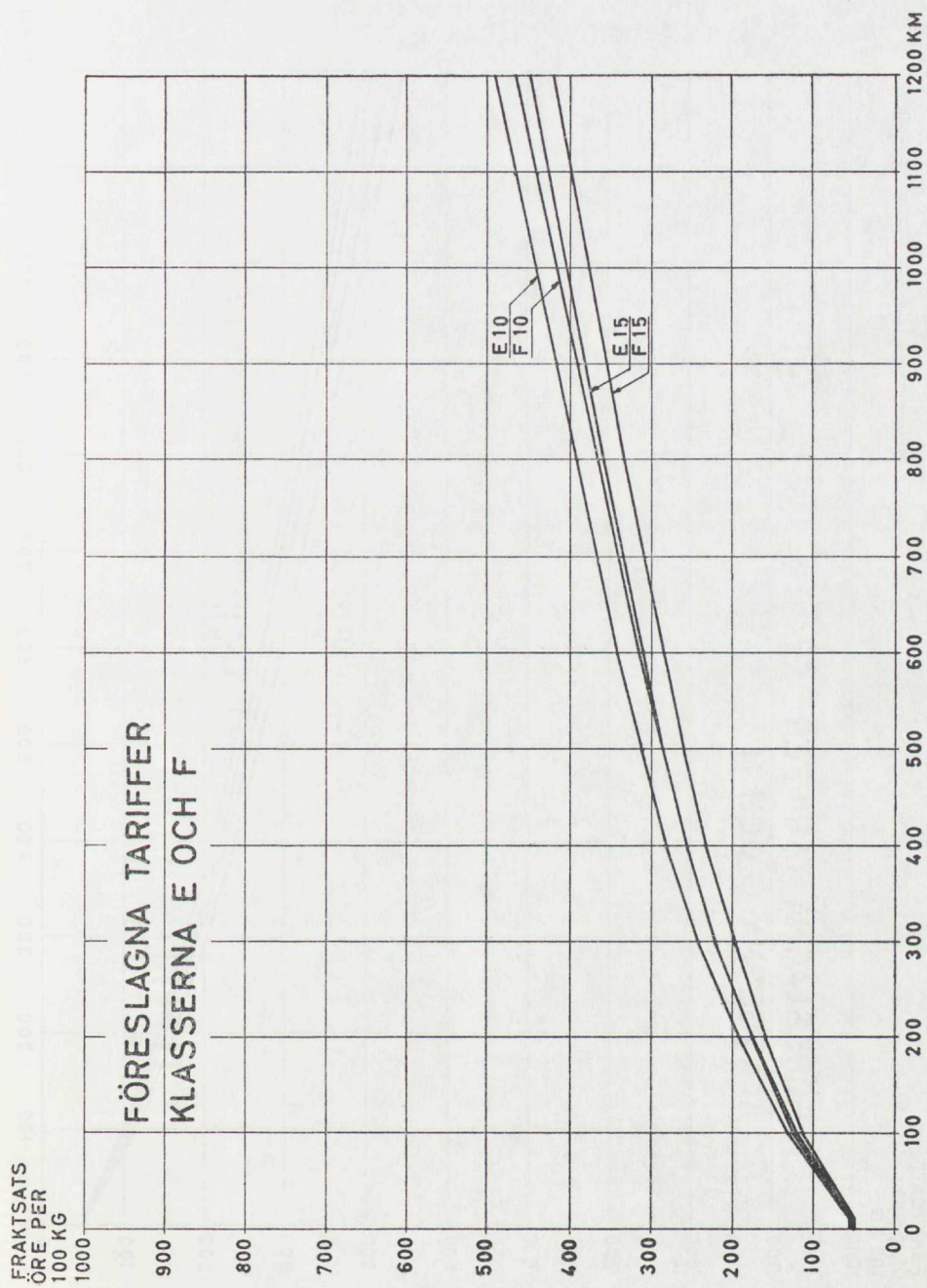


Diagram 4

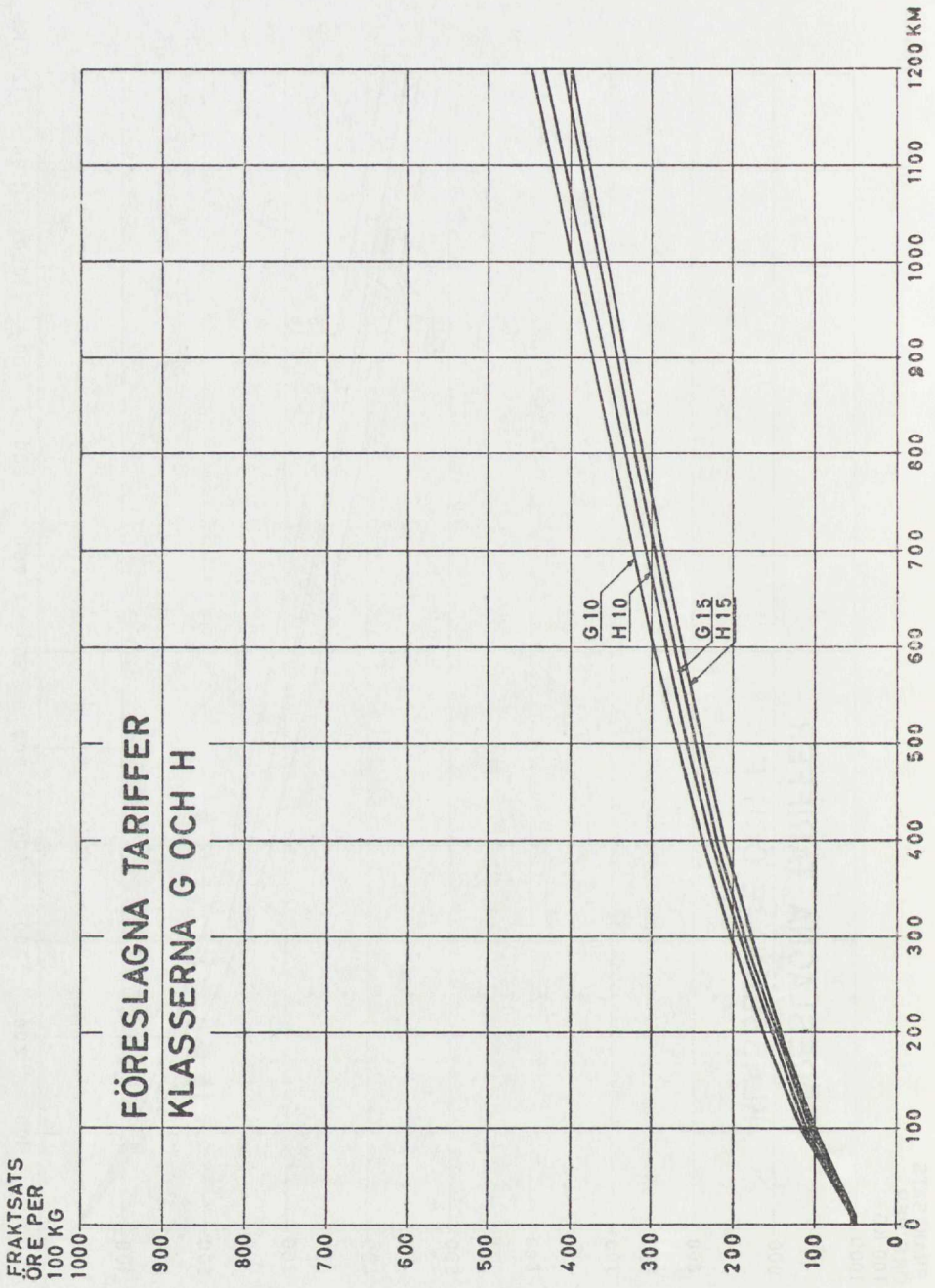






Diagram 6

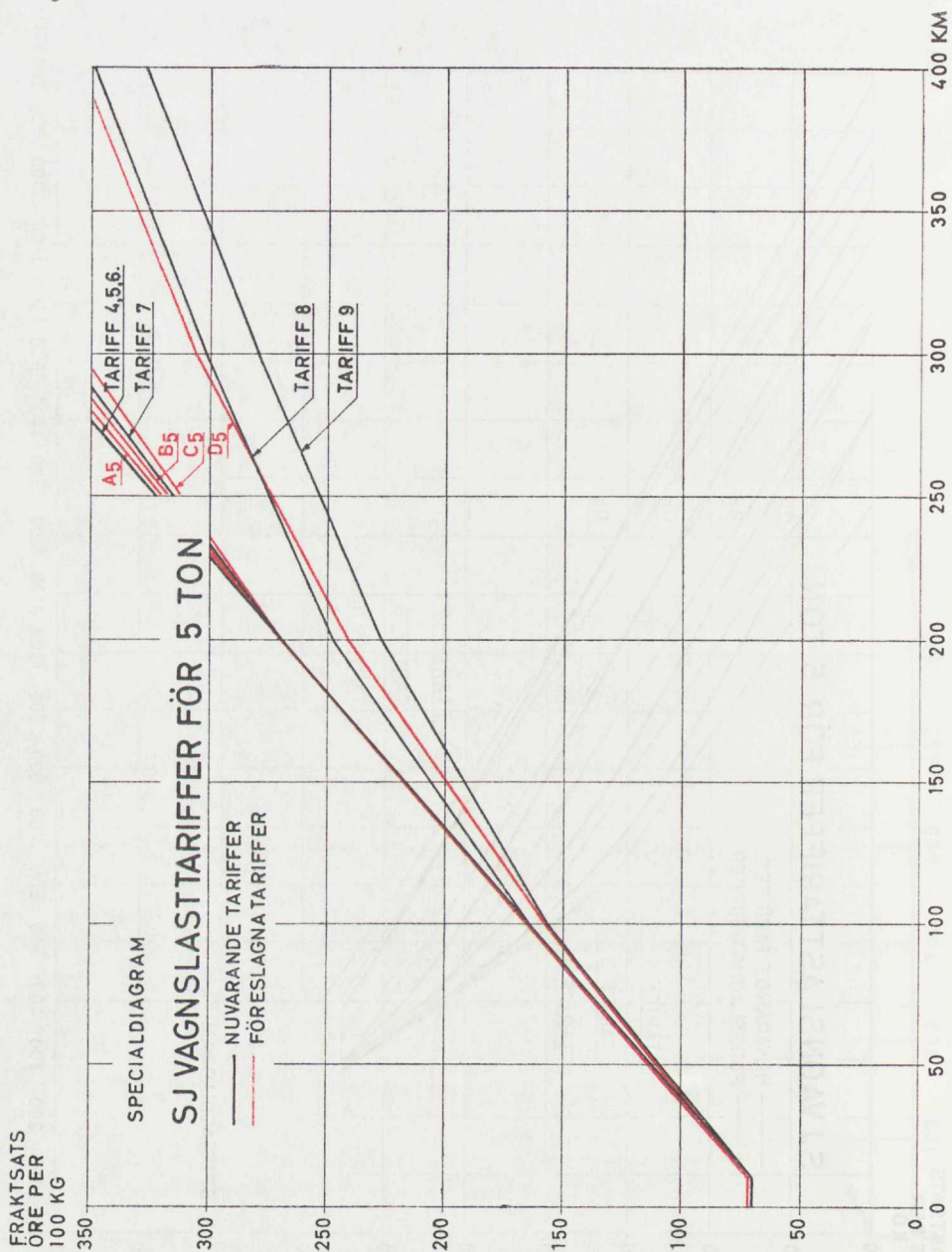


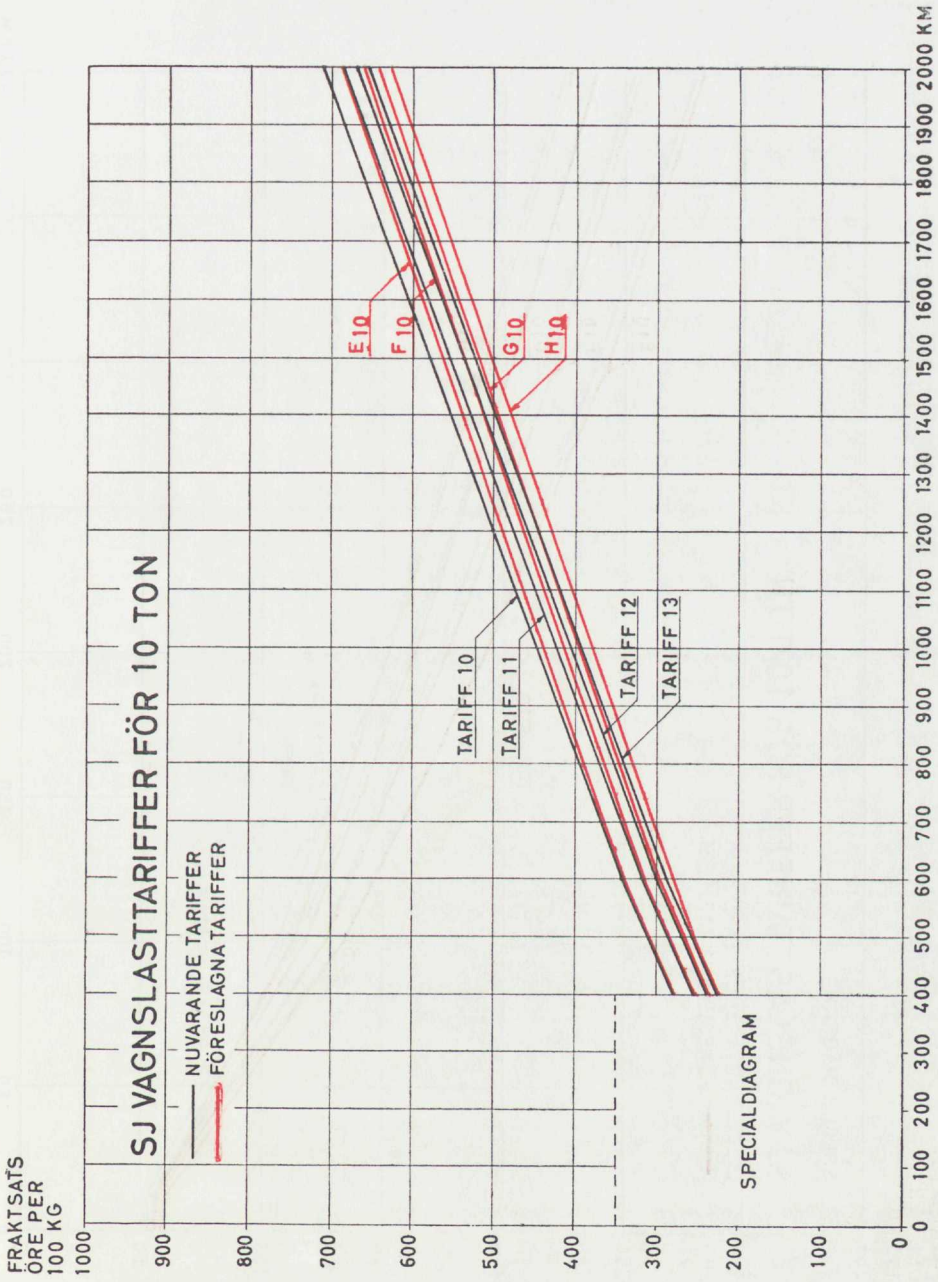








Diagram 9



















## KAPITEL XII

## Tariffer för styckegods

## A. Allmänt om godstaxans styckegodstariffer

1. *Styckegodstariffernas utveckling och konstruktion*

Enligt nuvarande taxebestämmelser betraktas en sändning med godsvikt under 2 500 kg som styckegods, om avsändaren icke begärt, att sändningen skall befordras i särskild vagn.

Styckegodssändningar kan befordras som fraktgods, ilgods eller expressgods. Små kollin med vikt om högst 20 kg och högst 150 dm<sup>3</sup> rymd kan dessutom befordras som paketgods — befordringssättet är dock likställt med ilgodsbefordring. Styckegods befordras som ilgods eller expressgods endast om godsets form, omfång, vikt och beskaffenhet i övrigt medgiver, att sändningen hastigt kan lastas i och lossas ur järnvägsvagn.

För *fraktstyckegods* finns i nuvarande godstaxa tre tariffer:  
*tariffen för småfraktgods* för sändning med vikt om högst 50 kg;  
*tariff 1* för sändning med vikt understigande 500 kg; frakt beräknas efter en minsta vikt om 60 kg;  
*tariff 2* för sändning med vikt om minst 500 kg.

*Ilstyckegods* uppdelas taxemässigt i två slag: egentligt ilstyckegods och lättfördärvligt ilstyckegods.

För *egentligt ilstyckegods* finns tre tariffer:  
*tariffen för paketgods* för kolli med vikt om högst 20 kg;  
*tariff 1i* för sändning med vikt understigande 500 kg; frakt beräknas efter en minsta vikt om 30 kg;  
*tariff 2i* för sändning med vikt om minst 500 kg.

*Lättfördärvligt ilstyckegods* fraktberäknas med vissa förhöjningar enligt *tariff 1* för *fraktstyckegods* för sändning med vikt understigande 500 kg, dock för minst 20 kg (småfraktgodstaxan tillämpas sålunda ej för lättfördärvligt ilstyckegods);

*tariff 2* för *fraktstyckegods* för sändning med vikt om minst 500 kg.

Till *tariffen för expressgods* återkommer taxekommittén i avd. E av detta kapitel.

Bestämmelserna för fraktberäkning av styckegodssändningar har under den tid 1929 års godstaxa varit i kraft undergått vissa förändringar, som delvis berör principerna för taxans konstruktion.

För fraktstyckegods tillämpades tidigare i 1929 års taxa i likhet med för vagnslastgods en värdetariffering eller varuslagstariffering. Denna tariffering ersattes den 1 januari 1934 som följd av den ökande konkurrensen

från biltrafiken med en vikttarifiering med skilda tariffer för sändningar med godsvikt under 500 kg (tariff 1) och för sändningar med godsvikt om 500 kg och däröver (tariff 2). Den 1 januari 1935 infördes dessutom en småfraktgodstariff, utformad som en frakttabell för sändningar upp till 50 kg.

Systemet för fraktstyckegodstariffernas konstruktion har därefter varit i stort sett oförändrat. Däremot har taxehöjningar företagits under 1940- och 1950-talen.

Småfraktgodstariffens avgifter har höjts olika för olika godsvikter och avstånd och 1946 bestämdes de övre gränserna för taxans fyra viktclasser till 22, 33, 44 och 55 kg. Härmed avsågs att ge rum för ett pålägg av 10 % emballagevikt. Avgiftshöjningarna har varit betydligt kraftigare procentuellt sett på korta avstånd än på långa, som *tabell 32* visar.

*Tabell 32. Nuvarande<sup>1</sup> avgifter för småfraktgods jämförda med 1935 års*

Km	Frakt		Höjning procent
	1935	Nuvarande	
kronor			
Sändning om högst 20 kg			
1— 60	0,60	2,50	317
201— 300	0,90	3,50	289
401— 600	1,50	4,50	200
1 201—1 500	2,50	6,50	160
Sändning om 41—50 kg			
1— 60	0,60	3,00	400
201— 300	2,20	4,50	105
401— 600	3,50	7,50	114
1 201—1 500	6,30	12,00	90

Den kraftigare höjningen av småfraktgodstariffen för den kortväga trafiken har bestämts av kostnadsutvecklingen och en strävan att bättre anpassa fraktavgifterna efter driftkostnadsförhållandena för järnvägstrafik. Samma motiv har förelegat, då fraktsatserna i tarifferna 1 och 2, som gäller för övrigt fraktstyckegods, höjts procentuellt mer på de korta transportavstånden. *Tabell 33* kan belysa avgiftshöjningarna i dessa tariffer.

Den genomsnittliga taxehöjningen för fraktstyckegods uppgår sedan 1934 till cirka 110 %, medan den för vagnslastgods stannar vid knappt 90 %.

Vid införandet av 1929 års taxa gällde ilgodstariff 1i för samtliga ilstyckegodssändningar under 2 500 kg. Tariffen erhöi därvid på alla avstånd dubbelt så höga fraktsatser som fraktstyckegodstariff 1, d v s man följde samma princip, som gällt för ilstyckegodstariffens uppbyggnad sedan 1889 års taxa. Den inskrivningsavgift om 20 öre per kolti, som tidigare uttagits,

<sup>1</sup> Med nuvarande avgifter och fraktsatser avses de vid SJ under tiden 1. 6. 1955—31. 10. 1956 gällande avgifterna och fraktsatserna.



Tabell 33. Nuvarande<sup>1</sup> fraktsatser i tarifferna 1 och 2 jämförda med 1935 års

Km	Fraktsats		Höjning procent
	1935	Nuvarande	
	öre		
Tariff 1			
25	68	230	238
200	369	776	110
500	715	1 408	97
1 500	1 395	2 649	90
Tariff 2			
25	58	170	193
200	297	522	76
500	577	935	62
1 500	1 177	1 821	55

slopades emellertid i 1929 års taxa. Nämda relation mellan ilstykke- och fraktstykkegodstariff blev bestående endast till början av 1930-talet, då tariff 1 men icke tariff 1i sänktes på kortare transportavstånd. För sändningar under 500 kg kom ilstykkegodstariffen därmed att ligga rätt väsentligt över dubbla fraktstykkegodstariffen på avstånd upp till omkring 300 km. Den 1 januari 1934 infördes nuvarande tariff 2i för sändningar om minst 500 kg. Ilstykkegodstarifferna har därefter icke undergått någon systematisk förändring. Däremot har avgifterna höjts under 1940- och 1950-talen. I likhet med fraktstykkegodstarifferna har ilstykkegodstarifferna höjts relativt kraftigare på kortare transportsträckor, vilket framgår av tabell 34.

Tabell 34. Nuvarande<sup>1</sup> fraktsatser i tarifferna 1i och 2i jämförda med 1935 års

Km	Fraktsats		Höjning procent
	1935	Nuvarande	
	öre		
Tariff 1i			
25	176	480	173
200	932	1 858	99
500	1 514	2 921	93
1 500	2 914	5 435	87
Tariff 2i			
25	116	300	159
200	593	996	68
500	1 153	1 813	57
1 500	2 353	3 584	52

Höjningarna av ilstykkegodstarifferna har procentuellt sett varit något mindre än höjningarna av motsvarande fraktstykkegodstariffer, vilket med-

<sup>1</sup> Se not på föregående sida.

verkat till att fraktavgifterna för egentligt ilgods numera icke står i ett bestämt förhållande till fraktavgifterna för fraktgods på alla transportavstånd.

Det nuvarande avgiftsförhållandet mellan tariff 1i och tariff 1 varierar särskilt kraftigt på avstånden upp till 300 km. På de kortaste avstånden ligger tariff 1i endast omkring 70 % över tariff 1. Skillnaden mellan de båda tarifferna ökar sedan successivt upp till 100 km, där tariff 1i ligger cirka 180 % över tariff 1, för att därefter ånyo minska. På avstånd över 300 km ligger tariff 1i tämligen konstant drygt 100 % över tariff 1. Tariff 2i ligger också ungefär 70 % över tariff 2 på de kortaste avstånden. Skillnaden mellan dessa tariffer ökar emellertid sedan kontinuerligt genom hela taxans avståndstabell, dock icke så mycket, att tariff 2i kommer fullt 100 % över tariff 2.

Lättfördärvligt ilgods intager ur fraktsynpunkt en särställning i taxan. Den enligt *fraktgodstarifferna* beräknade frakten *förhöjes* för lättfördärvligt ilstykkegods med 10 eller 20 %, beroende på det i sändningen ingående varuslaget. Vid befordring med snälltåg uttages dessutom ett särskilt tillägg med 50 % av grundfrakten (före de angivna förhöjningarna). I godstaxan är de varuslag uppräknade, som betraktas som lättfördärvliga. Den låga ilgodsfrakten motiveras här av att ifrågavarande varor kräver snabb transport för att icke förstöras eller förlora i värde.

Fraktavgiften för en styckegodssändning beräknas i nuvarande godstaxa i allmänhet på grundval av godsets vikt och transportavståndet (»tariffavståndet») och efter ovannämnda tariffer. För vissa varuslag (mjölk och grädde, dyrbarheter och explosiva varor) och för gods av viss beskaffenhet (skrymmande gods, gods av stort omfång eller stor längd, emballage, parti-gods m m) gäller likväl vissa specialbestämmelser i taxan, innebärande att godset fraktberäknas efter ovannämnda tariffer men med viss förhöjning, efter specialtariff etc.

För småfraktgods och paketgods är fraktavgifterna angivna i tabellform i godstaxan och i detta skick fastställda av Kungl. Maj:t. För övrigt styckegods uträknas de efter i godstaxan intagna fraktsatser per 100 kg av godsets vikt. Dessa fraktsatser uträknas av järnvägsstyrelsen efter ett fraktsats-schema, som fastställes av Kungl. Maj:t.

Vid uträkningen av frakten avrundas godsvikten i erforderliga fall uppåt till 10-tal kg med undantag för paketgods. I fråga om småfraktgods har det medgivandet gjorts, att godsvikt om 21 och 22 kg avrundas nedåt till fraktberäkningsvikten 20 kg, 31—33 kg till 30 kg, 41—44 kg till 40 kg och 51—55 kg till 50 kg.

Skulle den uträknade frakten enligt en dyrare tariff bli högre än den uträknade frakten för en större viktmängd enligt en billigare tariff, skall enligt godstaxans bestämmelser den senare frakten gälla. Detta innebär vid nuvarande tariff läge för fraktgodstarifferna 1 och 2, att frakten redan för en godsvikt om 330—390 kg blir densamma som för en godsvikt om



500 kg. För egentligt ilgods blir av samma orsak 500 kg-frakten enligt ilstykkegodstariff 2i på vissa avstånd tillämplig redan vid en godsvikt om 240 kg.

En olikhet i tariffkonstruktionen mellan de olika befordringssätten förekommer i indelningen i avståndsgrupper. För småfraktgods och paketgods är fraktavgiftstabellernas avståndsintervaller mycket stora (minst 100 km). För tarifferna 1 och 2 samt 1i och 2i är de däremot i vissa fall mycket små. De omfattar sålunda endast 2 km på avstånden 10—100 km, 5 km på avstånden 100—200 km samt 10 km på avstånden över 200 km. Även om nämnda olikheter ej i någon högre grad påverkar förhållandet mellan fraktavgifterna för de olika befordringssätten, förekommer likväl vid ändringar i transportavstånden sådana variationer i avgiftsförhållandet, som mer är beroende av olikhet i tariffkonstruktionen än av olikhet i transportkostnadsstrukturen.

Tabell 35. Nuvarande avståndsgrupper för de olika styckegodsslagen

Ilgods och fraktgods	Småfraktgods	Paketgods	Expressgods
1— 10 km	1— 200 km	1— 100 km	1— 25 km
11— 12 »	201— 300 »	101— 200 »	26— 50 »
o s v med 2 km:s inter- vall till 100 km	301— 400 »	201— 300 »	51— 75 »
101—105 km	401— 600 »	301— 400 »	76—100 »
106—110 »	601— 800 »	401— 600 »	101—150 »
o s v med 5 km:s inter- vall till 200 km	801—1 000 »	601— 800 »	o s v med 50 km:s inter- vall till 500 km
201—210 km	1 001—1 200 »	801—1 000 »	501—600 km
211—220 »	1 201—1 500 »	1 001—1 200 »	o s v med 100 km:s inter- vall till 1 000 km
o s v med 10 km:s inter- vall till 2 200 km	1 501—1 800 »	över 1 200 »	1 001—1 200 km
	över 1 800 »		o s v med 200 km:s inter- vall till 2 000 km
			över 2 000 km

## 2. Styckegodstrafikens struktur och kostnadsförhållanden

I tabell 36 har vissa uppgifter sammanställts, vilka kan anses ge en representativ bild av de olika befordringssättens nuvarande relativa betydelse inom styckegodstrafiken på SJ.

Småfraktgodstrafikens utveckling sedan förkrigstiden skiljer sig väsentligt från det övriga fraktstyckegodsets. Medan den förstnämnda trafiken på hela det svenska järnvägsnätet uppnådde toppvärden åren närmast efter krigsslutet och därefter minskat till förkrignivå, ligger trafiken med övrigt fraktstyckegods, trots någon nedgång sedan dess toppår 1951—52, cirka 70 % över förkrigstidens trafik, mätt i godstonkilometer (jfr Första delen, kapitel III). Till viss del torde denna skillnad i utvecklingen sammanhänga med den relativt kraftigare höjningen av fraktavgifterna för småfraktgods under efterkrigstiden.

Tabell 36. Styckegodsslagens relativa betydelse 1955

Befordringssätt	Ton		Tonkm		Intäkt	
	i tusental	%	i tusental	%	i tusental kr	%
Småfraktgods .....	164,6	9,4	46 419	9,8	20 157	11,0
Övrigt fraktstyckegods .....	1 148,5	65,8	311 234	65,4	77 814	42,4
Paketgods .....	121,4	6,9	33 614	7,1	37 011	20,2
Ilstyckegods .....	302,6	17,3	80 260	16,9	42 058	22,9
Expressgods .....	11,1	0,6	3 631	0,8	6 311	3,5
Summa	1 748,2	100,0	475 158	100,0	183 351	100,0

Ilstyckegodstrafiken på hela det svenska järnvägsnätet är, mätt i tonkilometer, för närvarande ungefär tre gånger så omfattande som under senare hälften av 1930-talet. Ilstyckegodstrafiken uppdelas icke i statistiken på egentligt och lättfördärligt ilstyckegods, och det saknas därför uppgifter om olika slag av ilgods. Man har dock anledning förmoda, att trafiken med lättfördärligt ilgods ökat starkare än trafiken med egentligt ilgods. Delvis sammanhänger detta med att vissa varor, som tidigare ur taxesynpunkt ej betraktades som lättfördärliga, under mellantiden upptagits som sådana.

Tabell 37. Antalet styckegodssändningars relativa fördelning på godsvikter 1952—1953

Vikt per sändning kg	Fraktstycke- gods inkl småfraktgods	Egentligt ilstyckegods		Lättfördärv- ligt ilstycke- gods	Expressgods
		exkl	inkl		
		paketgods			
Av totala antalet sändningar faller nedanstående procent inom resp viktgrupp					
1— 20	30,7	11,5	90,2	14,5	86,5
21— 100	44,8	78,9	8,7	67,4	12,5
101— 200	12,5	6,8	0,8	12,4	0,9
201— 300	4,9	1,6	0,2	2,8	0,1
301— 400	2,3	0,6	0,1	1,1	—
401— 500	1,3	0,3	0,0	0,5	—
501— 700	1,6	0,3	0,0	0,7	—
701— 900	0,7	0,0	0,0	0,2	—
901—1 100	0,5	0,0	0,0	0,1	—
över 1 100	0,7	0,0	0,0	0,2	—
Summa	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1— 20	31	11	90	15	87
1— 100	76	90	99	82	99
1— 200	88	97	100	94	100
1— 300	93	99	100	97	100
1— 400	95	99	100	98	100
1— 500	97	100	100	99	100
1— 700	98	100	100	99	100
1— 900	99	100	100	100	100
1—1 100	99	100	100	100	100



Sålunda hänföres exempelvis färskt kött och fläsk samt färska köttvaror (färskas charkuterivaror) fr o m år 1946 till lättfördärvliga varor. En annan orsak är, att grönsaks- och fiskkonsumtionen ökat väsentligt.

Taxekommittén har ansett det angeläget att få kännedom om styckegods- trafikens struktur. Statistiska uppgifter härom utarbetas icke löpande, men på kommitténs begäran har järnvägsstyrelsen låtit utföra vissa stick- provsundersökningar för åren 1952—1953. Dessa uppgifter redovisas dels i tabellerna 37—40, dels i *bilaga 2* till detta betänkande.

*Tabell 37* visar, att huvudparten av styckegodssändningarna är »smäsänd- ningar» upp till 100 kg. Införandet av avgiftstabeller för sådant »smågod» skulle med säkerhet innebära betydande rationaliseringsvinster inom ex- peditionsarbetet. Emellertid förekommer de större sändningarna i sådant

*Tabell 38. Antalet styckegodssändningars relativa fördelning på avstånd 1952—1953*

Avstånd km	Fraktstycke- gods inkl småfraktgods	Egentligt ilstyckegods exkl paket- gods	Paketgods	Lättfördärv- ligt ilstycke- gods	Expressgods
Av totala antalet sändningar faller nedanstående procent inom resp avståndsgrupp					
1— 49	13,3	15,1	16,0	24,4	7,9
50— 99	15,7	15,3	15,3	19,6	13,2
100— 149	13,1	11,4	11,7	12,0	11,4
150— 199	9,4	8,3	8,6	8,2	7,8
200— 299	15,5	15,0	15,6	12,5	14,5
300— 399	10,8	10,8	11,1	9,9	12,5
400— 499	7,9	9,8	} 14,6	4,8	14,0
500— 599	4,9	6,4		4,5	9,0
600— 699	2,1	2,0	} 3,0	1,1	2,6
700— 799	1,4	1,2		0,7	1,4
800— 899	1,1	1,0	} 1,6	0,6	1,4
900— 999	1,0	0,8		0,4	1,0
1 000—1 199	1,7	1,4	1,1	0,6	2,0
1 200—1 499	1,6	1,1	} 1,2	0,5	1,2
1 500 och däröver	0,4	0,2		0,2	0,2
Summa	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1— 49	13	15	16	24	8
1— 99	29	30	31	44	21
1— 149	42	42	43	56	32
1— 199	51	50	52	64	40
1— 299	67	65	67	77	55
1— 399	78	76	78	87	67
1— 499	86	86	..	91	81
1— 599	91	92	93	96	90
1— 699	93	94	..	97	93
1— 799	94	95	96	98	94
1— 899	95	96	..	98	96
1— 999	96	97	98	99	97
1—1 199	98	99	99	99	99
1—1 499	100	100	..	100	100

antal, att man även för dem bör förenkla fraktberäkningen genom avgiftstabeller.

Ur omnämnda stickprov har en sammanställning för berörda befordringsätt gjorts även med avseende på avståndsfördelningen. Denna redovisas i sammandrag i *tabell 38*.

1942 års järnvägskostnadsutredning framhåller i sitt betänkande<sup>1</sup> bl a angelägenheten av att SJ styckegodstaxa blir bättre avvägd med hänsyn till järnvägsföretagets kostnader för styckegodstransport, vilka påverkas icke blott av sändningens vikt utan i hög grad även av dess volym.

Järnvägskostnadsutredningen framhåller, att nuvarande taxa endast för ett fåtal såsom skrymmande angivna varuslag, vilka kräver mycket stort volymutrymme per viktenhet (har hög specifik lastningsvolym), bestämmer ett skrymningstillägg (sändningens vikt fördubblas som regel vid fraktberäkning). Emellertid finnes flera andra skrymmande varuslag, som fraktberäknas utan höjning av godsvikten. Variationsbredden för den specifika lastningsvolymen är dessutom enligt järnvägskostnadsutredningen så stor, att skrymningsbestämmelsen i godstaxan förefaller godtycklig med hänsyn till skillnaden i transportkostnader för järnvägsföretaget.

Biltrafik- och samlastningsföretagen tillämpar taxor, som i högre grad än SJ taxa tar hänsyn till vederbörande företags kostnader för transport av olika slag av styckegods. Järnvägskostnadsutredningen framhåller därför, att SJ taxa icke blott av kostnadsskäl utan även med hänsyn till konkurrensförhållandena framstår som »för hög» för styckegods med låg specifik lastningsvolym och som »för låg» för styckegods med hög specifik lastningsvolym. Biltrafik- och samlastningsföretagen konkurrerar därför framför allt om godstransporter av förstnämnda slag, medan de som regel icke önskar eller kan konkurrera om transporter av det senare slaget.

Enligt järnvägskostnadsutredningen bestämmas kostnaderna för en viss transport i huvudsak av

- a) antalet kollin i sändningen
- b) de enskilda kollinas vikt
- c) de enskilda kollinas volym
- d) de enskilda kollinas lastningsvolym, d v s det utrymme de upptager under olika moment av transporten (i järnvägsvagnar, i magasin, på transportredskap i magasin).

Järnvägskostnadsutredningen nämner vidare som kostnadspåverkande *styckegodstrafikens organisation* ifråga om magasinsbehandling, transportplaner, transportmateriel m m. En förkortning av transporttiderna, som med hänsyn till de ökade kraven på snabba transporter och den växande transportkonkurrensen måste åstadkommas, kan exempelvis medföra ökade kostnader för styckegodstrafiken.

<sup>1</sup> »Principer och metoder för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar», SOU 1949:5.



De enskilda *kollinas form* liksom *kollislaget* är också enligt järnvägs-kostnadsutredningen kostnadspåverkande genom sin betydelse för godsets »hanterlighet» under transporten, för dess lastningsvolym och för skade- och förlustrisken. *Godsets värde* påverkar kostnaderna antingen genom att särskild omsorg kräves vid behandlingen och stuvningen av godset eller emedan ersättning måste utbetalas för skada på eller förlust av gods. Vissa ömsesidiga substitutionsmöjligheter föreligger mellan å ena sidan hanteringskostnader, i huvudsak personalkostnader, och å andra sidan kostnader för skadat och förlorat gods. Liknande substitutionsmöjligheter finnes t ex mellan stuvningskostnader och kostnader för den spårbundna transporten. Man kan sålunda med noggrann och därmed dyrbar stuvning utnyttja styckegodsvagnarnas volymutrymme väl, vilket är viktigt vid vagnbrist och medför minskade kostnader för den spårbundna transporten. Under tider av vagnöverskott kan det emellertid vara ekonomiskt mera fördelaktigt att minska stuvningskostnaderna och låta styckegodsvagnarna gå sämre utnyttjade.

Slutligen nämner järnvägs-kostnadsutredningen att *kolliantalet* i en sändning inverkar på kostnaderna exempelvis vid vägning, mottagningskontroll och prickning och även påverkar sändningens hanterlighet. Denna och andra hanterlighetspåverkande faktorer har en i viss mån avståndsberoende inverkan på kostnaderna, vilket beror på att antalet omlastningar varierar med transportavståndet.

Taxekommittén har för att få en uppfattning om dessa förhållanden undersökt fraktstyckegodsets fördelning på kollislag samt styckegodstrafikens struktur med avseende på kolliantal m fl i samband härmed intressanta

Tabell 39. Fraktstyckegodsets fördelning på kollislag, medelvikt per sändning och kolli samt medeltal kollin per sändning (inklusive småfraktgods) 1952—1953

Kollislag (Emballageslag)	Procentuell fördelning av vikten	Vikt i kg, per		Antal kollin per sändning
		sändning	kolli	
1. Oemballerat . . . . .	24,5	132	31	4,3
2. Låda . . . . .	22,6	126	51	2,5
3. Kartong . . . . .	16,2	48	16	3,0
4. Paket . . . . .	7,7	43	17	2,5
5. Häck . . . . .	7,5	147	70	2,1
6. Säck . . . . .	8,6	128	40	3,2
7. Plåtflaska . . . . .	1,6	125	38	3,3
8. Damejeanne . . . . .	0,3	113	43	2,6
9. Fat, tunna . . . . .	3,3	174	69	2,5
10. Gastub . . . . .	2,0	167	65	2,6
11. Blandat . . . . .	5,7	138	27	5,2
Totalt	100,0	92	30	3,1

Tabell 40. Styckegodstrafikens struktur med avseende på kolliantal och verklig vikt per sändning samt den genomsnittliga verkliga kollvikten 1952—1953

Styckegodsslag	Medeltal per sändning av		Genomsnittlig verklig vikt per kolli, kg
	antal kollin	verklig vikt, kg	
Fraktstyckegods, vanligt .....	5,67	199	35
» , skrymmande .....	5,84	109	19
» , isolering .....	4,52	377	83
» , återgående emballage .....	3,98	85	21
Småfraktgods, vanligt .....	1,58	25	16
» , skrymmande .....	1,61	17	11
Fraktstyckegods med småfraktgods, vanligt .....	3,20	94	29
» » , skrymmande .....	4,17	73	17
Ilstyckegods, vanligt .....	2,08	52	25
» , skrymmande .....	2,16	33	15
» , lättfördärligt .....	2,83	73	26
Paketgods .....	1,00	5	5
Expressgods .....	1,11	10	9

faktorer. Vid undersökningen, som bygger på uppgifter ur tidigare nämnda stickprovsundersökning, har bl a i *tabellerna 39 och 40* redovisade värden framräknats.

Av *tabellerna* framgår att cirka en fjärdedel av fraktstyckegodset transporteras oemballerat samt att de vanligaste emballageslagen är låda och kartong, vilka sammanlagt användes för närmare 40 % av styckegodset. Det genomsnittliga antalet kollin per sändning är för vanligt fraktstyckegods 5,7 med en genomsnittlig verklig vikt per kolli av 35 kg. Motsvarande värden är för vanlig småfraktgods 1,6 resp 16 kg och för vanligt ilstyckegods 2,1 resp 25 kg.

I Norge och Nederländerna har viktтарifferingen för styckegods kompletterats med en volymtariffering.

I den norska godstaxan stadgas, att frakt för styckegods alltid skall erläggas för minst 1 kg för varje 5 dm<sup>3</sup> av godsets volym. Bestämmelsen innebär, att sändning med större volym än 5 dm<sup>3</sup> per kg icke fraktberäknas enligt vanliga viktтарiffer utan enligt volymtariff.

I den nordiska godstariff, som införts från den 1 januari 1953 i gods-samtrafik mellan Sverige, Norge och Danmark, har de nordiska länderna enat sig om att införa den norska godstaxans bestämmelser om volymtariffering. Gränsen för övergång till sådan tariffering har dock satts vid minst 1 kg för varje påbörjat 8-tal dm<sup>3</sup> av sändningens rymd.

Enligt den nederländska godstaxan skall sändning, som väger mindre än 30 kg per m<sup>3</sup> (motsvarande 1 kg per 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> dm<sup>3</sup>) fraktberäknas efter en skala av 60 kg för varje m<sup>3</sup> (motsvarande 1 kg per 16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> dm<sup>3</sup>) av i järnvägs-vagnen upptagen rymd. Som en komplettering till denna allmänna bestämmelse är ett flertal varuslag i godsindelningen betecknade som skrym-



mande, exempelvis möbler, glas och glasvaror, badkar, plåtarbeten, papparbeten och madrasser. Som regel gäller dock att dylikt gods skall betraktas som skrymmande endast om godsets vikt understiger 80 kg per m<sup>3</sup> (motsvarande 1 kg per 12,5 dm<sup>3</sup>). Vid försändning som ilgods beräknas frakten för dessa varor efter godsets verkliga vikt förhöjd med 150 %.

Det kan även nämnas, att man inom sjöfarten vid bestämningen av fraktavgiften tar viss hänsyn till förhållandet mellan godsets volym och dess vikt. Det förekommer sålunda allmänt, att man för mer utrymmeskrävande varor uttager högre fraktavgifter än för mindre utrymmeskrävande varor.

### **3. Förhållandet mellan tarifferna för fraktstycke gods och tarifferna för ilstycke gods**

I avsikt att erhålla en grund för bedömningen av hur tarifferna för fraktstycke gods och ilstycke gods bör förhålla sig till varandra, har taxekommittén under hand begärt uppgifter från järnvägsstyrelsens trafikbyrå angående skiljaktigheter i transporttider och transportorganisation mellan berörda befordringssätt. Av dessa uppgifter har bl a följande inhämtats.

I stationsförbindelser med så stark trafik, att direkt vagn kan utställas för fraktstycke gods, är de transportplanenliga befordringstiderna för fraktstycke gods och ilstycke gods i många fall likvärdiga. I praktiken torde det emellertid förhålla sig så, att ilstycke gods även i dessa relationer vanligen kan utlämnas tidigare än fraktstycke gods. Detta beror på, att ilstycke godsvagnar i allmänhet växlas till magasin före fraktstycke godsvagnar samt att lossningen av ilstycke gods går snabbare, då detta gods förekommer i mindre omfattning och är mera lätthanterligt.

I stationsförbindelser på långa avstånd blir skillnaden i transporttid mellan ilgods och fraktgods relativt stor. Befordring av ilstycke gods tar i allmänhet på långa avstånd endast hälften eller tredjedelen så lång tid som befordring av fraktstycke gods. Härtill bidrager att ilgods omlastas först och oftast blir klart för vidarebefordring med närmast följande lägenhet, vilket kan innebära en tidsvinst på ett halvt dygn eller mera.

Helt allmänt torde om transporttiderna kunna sägas, att ilstycke gods befordras i genomsnitt minst dubbelt så snabbt som fraktstycke gods och mera sällan drabbas av förseningar överstigande ett halvt dygn. Befordringstiden anses därvid omfatta även lossningen och sträcker sig alltså ända till tiden för aviseringen eller hemforslingen.

För själva befordringen av ilstycke gods användes ilgodståg, persontåg samt i mindre utsträckning snälltåg. För närvarande köres 14 ilgodståg på SJ linjer. Dessa tåg användes emellertid i stor utsträckning även för befordring av annat gods — fraktstycke gods, vagnslaster, sommartid cyklar samt post.



Fraktstyckegodsvagnar befordras huvudsakligen i direktgodståg, fjärrgodståg och lokalgodståg. Även ilgodståg och i stigande omfattning gods-expresser kommer ifråga för befordringen och på många linjer, särskilt på sidolinjerna, också persontåg. På vissa linjer, där vagnslasttrafiken är ringa, har man ersatt lokalgodstågen med sk kretstrafikbilar, i huvudsak för ombesörjande av styckegodstrafik.

Expedieringsarbetet på stationerna ställer sig något dyrare för ilstyckegods än för fraktstyckegods räknat per viktenhet av godset. Detta sammanhänger främst med att sändningsvikterna för ilgods som regel är avsevärt lägre än sändningsvikterna för fraktgods, medan tiden för expedieringen är ungefär densamma. Det torde relativt sett åtgå något mer personal för sortering och handhavande i övrigt av ilstyckegodshandlingarna.

Hanteringen (mottagning, forsling till vagn, lastning, omlastning, lossning, forsling till vederbörande magasinsplats, utlämning etc) av godset torde vid nuvarande organisation och trafikstruktur i vissa fall bli relativt dyrare för fraktstyckegods än för ilstyckegods. Fraktstyckegodset är tyngre och mera svårhanterligt och kräver förhållandevis mer personal och större och dyrbarare anordningar, ehuru det lättare kan transporteras på lastpallar. För fraktstyckegodset är antalet omlastningar under vägen i allmänhet något högre än för ilstyckegodset. I motsats till fraktstyckegodset kan ilstyckegodset på de mindre och medelstora stationerna oftast mottagas, förvaras och utlämnas i resgodsmagasinet.

Fraktstyckegods är i det övervägande antalet stationsrelationer koncentrerat till endast en lägenhet per vardag. För ilstyckegodset finnes däremot i regel minst två à tre förbindelser per dag.

#### **4. Taxekommittén**

Taxekommittén föreslår av skäl som utvecklats i kapitel XI, avd A att viktgränsen för styckegodssändningar ändras från 2 500 till 5 000 kg per vagn. Vagnslasttariffer skulle sålunda finnas först från och med 5 000 kg. Som vagnslast kommer dock — fränsett fraktberäkningen — tills vidare enligt kommitténs förslag att betraktas en sändning om minst 3 ton per vagn. Bestämmelser härom har intagits i förslaget till godstaxa under 1 §.

I flera avseenden medför de olikheter, som förekommer i de nuvarande styckegodstariffernas konstruktion och för vilka ovan redogjorts, att fraktberäkningsarbetet blir onödigt komplicerat. Med hänsyn härtill och till att arbetet med expedieringen och fraktberäkningen av styckegods utgör en så väsentlig del av det arbete, som utföres på stationernas godsexpeditioner, anser taxekommittén det angeläget att söka finna ett enklare, enhetligt system för denna fraktberäkning. Med ett sådant system skulle också önskemålet från trafikant håll om enkelt utformade frakttariffer tillmötesgåas. Samtidigt borde fraktavgifterna kunna anpassas bättre efter rådande kostnadsför-



hållanden än för närvarande. Kommittén har funnit, att nämnda behov och önskemål bäst skulle kunna tillgodoses, om enkla frakttabeller införes för fraktgods och ilgods med frakter angivna för vissa vikter (viktgrupper) och vissa transportavstånd (avståndsgrupper). Man skulle härigenom bl a vinna, att all uträkning av frakter och all fraktjämförelse med tariff för högre godsvikt skulle bortfalla.

Taxekommitténs synpunkter på en rationalisering av styckeodstarifferna kan sammanfattas på följande sätt:

1. Tarifferna bör vara enkelt utformade och fraktbestämmelserna enkla och enhetliga för olika befordringssätt. Tarifferna bör uppställas i lätt avläsbara frakttabeller.

2. Avståndsintervallerna bör vara lämpligt avpassade i förhållande till varandra. Vidare bör de kunna göras tämligen vida, särskilt på långa avstånd, med hänsyn till att järnvägens kostnader för styckeodstransporter stiger ganska långsamt vid ökande transportavstånd. Med vida avståndsintervaller vinner man också, att antalet fraktbelopp, som trafikanterna och stationerna skall röra sig med, minskas väsentligt.

3. Nuvarande viktgrupper om 10-tal kg bör med hänsyn till de sjunkande kostnaderna per viktenhet vid ökande sändningsvikt, särskilt när denna kommer upp till 1 000 kg och däröver, sammanföras till större viktgrupper. Förslagsvis bör dessa bestå av 20-tal kg för sändningar om 201—1 000 kg, av 50-tal kg för sändningar om 1 001—4 000 kg och av 100-tal kg för sändningar om 4 001—5 000 kg. Även på detta sätt vinner man, att antalet fraktbelopp kan minskas.

4. Frakterna bör i stort avvägas med hänsyn till järnvägens kostnadsförhållanden för transport av olika slag av styckeodsgods. Frakterna bör stiga kontinuerligt med stigande godsvikt, likväl med de mindre avvikelser som betingas av viktgruppernas storlek (punkt 3). Nuvarande fraktsatssystem, som endast skiljer på godsvikter över och under 500 kg, är alltför schematiskt i förhållande till kostnadernas förändringar vid variationer i godsvikten. Med de fraktavgiftstabeller, som taxekommittén föreslår, erhålles bättre anpassning i detta avseende.

5. För allt styckeodsgods bör eftersträvas en enhetlig taxa, enligt vilken frakterna för fraktgods, egentligt ilgods och lättfördärvligt ilgods står i samma relativa förhållande till varandra på alla avstånd och vid alla godsvikter, vilket icke är fallet för närvarande.

6. Fraktbeloppen för styckeodssändningar bör bestämmas så, att de slutar på 50 öre eller hel krona.

Som ovan berörts är fraktberäkningsarbetet med nuvarande tariffsystem onödigt invecklat för såväl stationerna som trafikanterna. Betydelsen av kommitténs förslag ur förenklingssynpunkt framgår av *tabell 41*.

Tabell 41. Jämförelse mellan nuvarande antal fraktbelopp för fraktgodssändningar mellan 1 och 1 000 kg och motsvarande antal i förslaget

	Antal avståndsgrupper	Antal viktgrupper	Antal fraktbelopp
<i>Nuvarande fraktstycke- godstaxor</i>			
Småfraktgods .....	10	4	40
Fraktstycke- gods 51—100 kg ....	266	5	1 330
Fraktstycke- gods 101—1000 kg ..	266	90	23 940
		Summa	25 310
<i>Taxekommitténs förslag</i>			
Sändningar 1—100 kg .....	21	9	189
Sändningar 101—1000 kg .....	40	50	2 000
		Summa	2 189

Som synes innebär taxekommitténs förslag, att antalet fraktbelopp för fraktstycke-  
gods i sändningar om 1—1 000 kg skäres ned till mindre än tiondedelen.

För ilstykke-  
gods föreslår taxekommittén, att frakterna för vikter över 100 kg beräknas på grundval av frakterna i frakttabellerna för fraktstycke-  
gods. Förslaget innebär sålunda, att särskilda frakttabeller ej behöver uppställas för sådant ilstykke-  
gods. För ilstykke-  
gods med sändningsvikter upp till 100 kg skall frakterna angivas i särskild frakttabell för ilgods.

Stationerna har för närvarande som hjälpmedel vid fraktberäkningen ett antal »fraktkort», på vilka samtliga fraktbelopp för fraktgods upp till 1 000 kg och för ilgods upp till 500 kg finnes angivna. Dessutom finnes på korten fraktbelopp efter tillägg av 1 resp 2 övergångsavgifter (för övergång mellan statens och enskilda järnvägar) för fraktgods upp till 500 kg och för ilgods upp till 400 kg. Det sammanlagda antalet fraktbelopp på fraktkorten uppgår för närvarande till cirka 80 000, medan motsvarande antal belopp i de av kommittén föreslagna frakttabellerna endast blir cirka 2 000, under förutsättning att nuvarande övergångsavgifter, som är utformade som fraktsatstillägg per 100 kg oberoende av avstånd, samtidigt ersättes med vissa i förhållande till vikten bestämda avgiftstillägg. I samband därmed torde nämnda fraktkort kunna förenklas avsevärt eller eventuellt ersättas med separatträck av taxans frakttabeller, kompletterade med av varje station uppgjord tabell över fraktberäkningsavstånd till vanligen förekommande bestämmelsestationer.

Järnvägens kostnader för en stycke-  
godssändning påverkas av en rad olika faktorer, för vilka ovan närmare redogjorts (avdelning A2), bl a av antalet kollin i sändningen, de enskilda kollinas vikt och volym samt kollinas stuvningsegenskaper. Det torde emellertid enligt taxekommitténs mening icke vara praktiskt möjligt att uppställa en sådan stycke-  
godstaxor, att hänsyn tages till samtliga på en transport inverkan-  
de kostnadsfaktorer.



En dylik styckegodstaxa skulle bli synnerligen svårhanterlig och därmed medföra ökade expeditionskostnader för såväl trafikanterna som järnvägen.

Taxekommittén har övervägt huruvida icke volymtarifiering som komplement till viktтарifieringen skulle kunna innebära vissa fördelar, bl a rättvisare taxering. Sändningens volym påverkar nämligen vagnkostnaderna. Det är icke viktkapaciteten utan volymkapaciteten hos den använda vagnen, som i allmänhet är avgörande för hur stor mängd styckegods man kan lasta däri. Godsvagnarnas lastförmåga i ton utnyttjas som regel till mycket liten del vid styckegodstransporter. Även kostnaderna för magasinsarbetet påverkas i viss utsträckning av kollinas volym. Med hänsyn till det merarbete i magasinerna vid taxeringen, som en volymtarifiering måste medföra och som kan innebära förseningar vid godsets inlämning, har taxekommittén dock ej velat föreslå en övergång till allmän volymtarifiering. Kommittén har sålunda i sitt förslag stannat vid att nuvarande förteckning över skrymmande gods i stort sett bibehålles.

Förhållandet mellan ilgodstrafik och fraktgodstrafik bör bestämmas med hänsyn till transporttider, transportservice och transportkostnader för ifrågakommande befordringssätt. Som framgår av den ovan (avdelning A3) lämnade redogörelsen är det praktiskt taget omöjligt att göra någon mera bestämd jämförelse mellan fraktstyckegods och ilstyckegods vad gäller järnvägens arbete och kostnader. Det synes dock klart, att ilstyckegods i flera fall icke drager så mycket större kostnader per viktmängd än fraktstyckegods att det motiverar nuvarande stora avgiftsskillnader. Man kan därför fråga sig, om icke ilstyckegodsbehandling genom lämpliga taxebestämmelser borde göras mera attraktiv i förhållande till fraktstyckegodsbehandling.

En minskning av den nuvarande spännvidden i avgiftshänseende mellan fraktstyckegods och ilstyckegods genom sänkning av avgifterna för det senare bör enligt taxekommitténs mening genomföras i den mån den är företagsekonomiskt motiverad. Redan nuvarande ilgodstrafik är emellertid av stor omfattning, och svårigheterna att ombesörja trafiken är särskilt på huvudlinjerna tidvis betydande. Ilgodset befordras ofta med viktiga personförande tåg, som gör korta uppehåll på stationerna. En mera betydande ökning av ilgodstrafiken kan bl a medföra, att dessa uppehåll måste förlängas med ökade kostnader och sämre service för persontrafiken som följd.

Taxekommittén vill med hänsyn härtill föreslå, att i nuvarande läge endast en måttlig reducering av ilgodstrafikerna genomföres.

## **B. Taxekommitténs förslag till fraktstyckegodstariff**

Taxekommittén har ovan i avdelning A av detta kapitel utvecklat sina synpunkter på en rationellt konstruerad styckegodstaxa och redogjort för i vilka avseenden nuvarande avgiftsbestämmelser m m bör ändras. Kom-

mittén föreslår i anslutning härtill, att nuvarande tre tariffer för fraktstyckegods, en för småfraktgods, en för sändningar under 500 kg och en för sändningar om 500 kg och däröver, sammanföres till en enda tariff, utformad så att lätt avläsbara frakttabeller kan uppställas. Nuvarande vagnslast-tariff 3 för 2,5 ton föreslås slopad av skäl som anföres i kapitel XI, avd A. Styckegodstariffen föreslås gälla för sändningsvikter intill 5 000 kg.

Taxekommittén söker i sitt förslag tillmötesgå allmänna önskemål om lägre frakter för långa transportavstånd. Nuvarande frakter på dessa avstånd föreslås som regel sänkta. En viss verkan får också kommitténs förslag att en öppen avståndsgrupp av liknande slag som i nuvarande småfraktgodstaxa, införes för styckegodssändningar redan på avstånd över 1 500 km.

De föreslagna fraktavgifterna för vikter upp till 100 kg är i stort sett lika med nuvarande avgifter. Inom viktintervallen 100—200 kg införes successivt den mera markerade avståndsdegression — minskande avgift per km vid ökande avstånd — som kommittén funnit motiverad med hänsyn till kostnadernas förändring vid ökande transportavstånd. Det förhållande, som uppnås i detta avseende vid 200 kg, har tagits som utgångspunkt för beräkningen av avgifter för samtliga högre vikter. Dessa avgifter är nämligen konstruerade så att avgiften per viktenhet över 200 kg utgör viss procent av

Tabell 42. Exempel på avstånds- och viktdegressionen i nuvarande och föreslagen fraktstyckegodstariff

Transport- avstånd km	Avgiften per km i procent av motsvarande avgift vid 100 km transportavstånd (avståndsdegressionen) vid en fraktdragande vikt om				Avgiften per kg i procent av motsvarande avgift för en sändning om 100 kg (viktdegressionen) vid en sändningsvikt om			
	100 kg		1000 kg		1000 kg		2000 kg	
	Nuv	Försl	Nuv	Försl	Nuv	Försl	Nuv	Försl
50	132	164	136	155	70	53	70	46
100	100	100	100	100	68	56	66	49
150	88	79	88	88	68	63	66	55
200	83	68	82	77	67	64	65	55
250	80	62	78	73	66	66	65	57
300	78	58	75	68	66	66	64	58
350	72	57	70	66	66	65	66	56
400	69	55	66	63	66	65	66	57
500	60	49	58	56	66	64	66	56
600	55	44	53	51	66	66	66	57
700	50	40	50	48	67	67	67	58
800	47	38	47	45	67	68	67	59
900	45	36	45	43	67	67	67	58
1 000	43	35	43	41	68	67	68	58
1 500	38	29	38	34	69	67	69	58
2 000	35	23	35	26	69	65	69	57



motsvarande avgift vid 200 kg, nämligen för 201—300 kg 85 %, 301—400 kg 65 %, 401—1 000 kg 55 % och över 1 000 kg 50 %. Härigenom erhålles framför allt på kortare avstånd en kraftigare viktdegression — minskande avgift per kg vid ökande godsvikt — än den nu rådande. Exempel på avstånds- och viktdegressionen i nuvarande och föreslagen taxa redovisas i tabell 42.

I tabellerna 43 och 44 samt diagram 15 jämföres nuvarande och föreslagna avgifter för fraktstycke gods.

Tabell 43. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna

Avgift i kronor för sändning

Transport- avstånd km	1—20 kg			21—30 kg			31—40 kg			41—50 kg			51—60 kg		
	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln
1— 40	2,50	2,50	—	3,00	3,00	—	3,00	3,00	—	3,00	3,00	—	3,00	3,00	—
41— 80	2,50	2,50	—	3,00	3,00	—	3,00	3,00	—	3,00	3,50	+ 0,50	3,00	3,50	+ 0,50
81— 120	2,50	2,50	—	3,00	3,00	—	3,00	3,50	+ 0,50	3,00	3,50	+ 0,50	3,00	3,50	+ 0,50
121— 160	2,50	3,00	+ 0,50	3,00	3,50	+ 0,50	3,00	3,50	+ 0,50	3,00	4,00	+ 1,00	3,20	4,00	+ 0,80
161— 200	2,50	3,00	+ 0,50	3,00	3,50	+ 0,50	3,00	4,00	+ 1,00	3,00	4,00	+ 1,00	3,30	4,00	+ 0,70
													4,00	4,00	—
													4,00	4,50	+ 0,50
													4,70	4,50	- 0,20
201— 250	3,50	3,50	—	3,50	4,00	+ 0,50	4,00	4,00	—	4,50	4,50	—	4,90	5,00	+ 0,10
													5,60	5,00	- 0,60
251— 300	3,50	3,50	—	3,50	4,00	+ 0,50	4,00	4,50	+ 0,50	4,50	4,50	—	5,80	5,50	- 0,30
													6,60	5,50	- 1,10
													6,70	6,00	- 0,70
301— 350	4,00	4,00	—	4,50	4,50	—	5,00	5,00	—	5,50	5,00	- 0,50	7,20	6,00	- 1,20
													7,30	7,00	- 0,30
351— 400	4,00	4,00	—	4,50	4,50	—	5,00	5,50	+ 0,50	5,50	5,50	—	7,70	7,00	- 0,70
													7,70	7,00	- 0,70
401— 500	4,50	4,50	—	5,50	5,00	- 0,50	6,50	6,00	- 0,50	7,50	7,00	- 0,50	7,80	8,50	+ 0,70
													8,50	8,50	—
501— 600	4,50	4,50	—	5,50	5,50	—	6,50	6,50	—	7,50	8,00	+ 0,50	8,60	9,00	+ 0,40
													9,20	9,00	- 0,20
													9,30	10,00	+ 0,70
601— 700	5,00	5,00	—	6,00	6,00	—	8,00	7,50	- 0,50	9,00	9,00	—	10,00	10,00	—
													10,10	11,00	+ 0,90
701— 800	5,00	5,00	—	6,00	6,50	+ 0,50	8,00	8,00	—	9,00	9,50	+ 0,50	10,70	11,00	+ 0,30
													10,80	11,50	+ 0,70
801— 900	5,50	5,50	—	7,00	7,00	—	9,00	8,50	- 0,50	10,00	10,00	—	11,50	11,50	—
													11,50	12,50	+ 1,00
901—1000	5,50	5,50	—	7,00	7,50	+ 0,50	9,00	9,00	—	10,00	10,50	+ 0,50	12,20	12,50	+ 0,30
													12,30	13,00	+ 0,70
1001—1100	6,00	6,00	—	8,00	8,00	—	10,00	10,00	—	11,00	11,50	+ 0,50	13,00	13,00	—
													13,00	13,50	+ 0,50
1101—1200	6,00	6,00	—	8,00	8,00	—	10,00	10,00	—	11,00	12,00	+ 1,00	13,70	13,50	- 0,20
													13,80	14,50	+ 0,70
1201—1300	6,50	6,50	—	9,00	8,50	- 0,50	11,00	10,50	- 0,50	12,00	12,50	+ 0,50	14,40	14,50	+ 0,10
													14,50	15,50	+ 1,00
1301—1400	6,50	7,00	+ 0,50	9,00	9,00	—	11,00	11,50	+ 0,50	12,00	13,50	+ 1,50	15,20	15,50	+ 0,30
													15,30	16,00	+ 0,70
1401—1500	6,50	7,50	+ 1,00	9,00	9,50	+ 0,50	11,00	12,00	+ 1,00	12,00	14,00	+ 2,00	15,90	16,00	+ 0,10
													16,00	16,00	—
över 1500	8,00	8,00	—	10,00	10,00	—	12,00	12,00	—	14,00	14,00	—	21,10	16,00	- 5,10
	9,00	8,00	- 1,00	11,00	10,00	- 1,00	13,00	12,00	- 1,00	15,00	14,00	- 1,00	21,10	16,00	- 5,10



## avgifter för fraktstyckegods upp till 100 kg

med nedanstående vikt

61—70 kg			71—80 kg			81—90 kg			91—100 kg			Transport- avstånd km
Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	
3,00	3,00	—	3,00	3,50	+ 0,50	3,00	3,50	+ 0,50	3,00	3,50	+ 0,50	1— 40
3,00	3,50	+ 0,50	3,00	4,00	+ 1,00	3,00	4,00	+ 1,00	3,00	4,50	+ 1,50	41— 80
3,00	4,00	+ 1,00	3,20	4,80	+ 0,80	3,60	4,00	+ 0,40	4,00	4,50	+ 0,50	
3,70	4,00	+ 0,30	3,30	4,50	+ 1,20	3,70	5,00	+ 1,30	4,10	5,50	+ 1,40	81— 120
3,80	4,50	+ 0,70	4,20	5,00	+ 0,80	4,80	5,50	+ 0,70	5,30	6,50	+ 1,20	
4,60	5,00	+ 0,40	4,40	5,00	+ 0,60	4,90	5,50	+ 0,60	5,50	6,50	+ 1,00	121— 160
4,70	5,00	+ 0,30	5,30	6,00	+ 0,70	5,90	6,50	+ 0,60	6,60	7,50	+ 0,90	
5,50	5,00	- 0,50	5,40	6,00	+ 0,60	6,00	6,50	+ 0,50	6,70	7,50	+ 0,80	161— 200
			6,30	6,00	- 0,30	7,00	6,50	- 0,50	7,80	7,50	- 0,30	
5,70	6,00	+ 0,30	6,50	7,00	+ 0,50	7,30	7,50	+ 0,20	8,10	8,50	+ 0,40	201— 250
6,60	7,00	+ 0,40	7,50	7,50	- 0,50	8,50	8,50	- 1,00	9,40	9,50	- 0,90	
6,80	7,00	+ 0,20	7,80	7,50	- 0,30	8,70	8,50	- 0,20	9,70	9,50	- 0,20	251— 300
7,70	7,50	- 0,20	8,80	8,50	- 0,30	9,90	10,00	- 0,10	11,00	11,00	- 0,00	
7,80	7,50	- 0,30	8,90	8,50	- 0,40	10,00	10,00	- 0,00	11,10	11,00	- 0,10	301— 350
8,40	7,50	- 0,90	9,50	8,50	- 1,00	10,70	10,00	- 0,70	11,90	11,00	- 0,90	
8,50	8,50	—	9,70	9,50	- 0,20	10,90	11,00	+ 0,10	12,10	12,00	- 0,10	351— 400
9,00	9,50	+ 0,50	10,30	11,00	+ 0,70	11,60	12,00	+ 0,40	12,90	13,00	+ 0,10	
9,10	9,50	+ 0,40	10,40	11,00	+ 0,60	11,70	12,00	+ 0,30	13,00	13,50	+ 0,50	401— 500
9,90	9,50	- 0,40	11,30	11,00	- 0,30	12,70	12,00	- 0,70	14,10	13,50	- 0,60	
10,00	10,50	+ 0,50	11,40	12,00	+ 0,60	12,80	13,00	+ 0,20	14,20	14,50	+ 0,30	501— 600
10,80	11,50	+ 0,70	12,30	13,00	+ 0,70	13,80	14,00	+ 0,20	15,40	15,50	+ 0,10	
10,90	11,50	+ 0,60	12,40	13,00	+ 0,60	13,90	14,00	+ 0,10	15,50	15,50	- 0,00	601— 700
11,60	12,50	+ 0,90	13,30	14,00	+ 0,70	14,90	15,00	+ 0,10	16,60	16,50	- 0,10	
11,70	12,50	+ 0,80	13,40	14,00	+ 0,60	15,10	15,00	- 0,10	16,70	16,50	- 0,20	701— 800
12,50	13,00	+ 0,50	14,30	14,50	+ 0,20	16,10	16,00	- 0,10	17,80	18,00	+ 0,20	
12,60	13,00	+ 0,40	14,40	14,50	+ 0,10	16,20	16,00	- 0,20	18,00	18,00	- 0,00	801— 900
13,40	14,00	+ 0,60	15,30	15,50	+ 0,20	17,20	17,00	- 0,20	19,10	19,00	- 0,10	
13,50	14,00	+ 0,50	15,40	15,50	+ 0,10	17,30	17,00	- 0,30	19,20	19,00	- 0,20	901—1000
14,20	14,00	- 0,20	16,30	15,50	- 0,80	18,30	17,00	- 1,30	20,30	19,00	- 1,30	
14,30	15,00	+ 0,70	16,40	16,50	+ 0,10	18,40	18,00	- 0,40	20,40	20,00	- 0,40	1001—1100
15,10	15,50	+ 0,40	17,30	17,50	+ 0,20	19,40	19,00	- 0,40	21,60	21,00	- 0,60	
15,20	15,50	+ 0,30	17,40	17,50	+ 0,10	19,50	19,00	- 0,50	21,70	21,00	- 0,70	1101—1200
16,00	16,50	+ 0,50	18,30	18,50	+ 0,20	20,50	20,00	- 0,50	22,80	22,00	- 0,80	
16,10	16,50	+ 0,40	18,40	18,50	+ 0,10	20,60	20,00	- 0,60	22,90	22,00	- 0,90	1201—1300
16,80	17,50	+ 0,70	19,20	19,50	+ 0,30	21,60	21,50	- 0,10	24,00	23,00	- 1,00	
16,90	17,50	+ 0,60	19,30	19,50	+ 0,20	21,80	21,50	- 0,30	24,20	23,00	- 1,20	1301—1400
17,70	18,00	+ 0,30	20,20	20,00	- 0,20	22,80	22,00	- 0,80	25,30	24,00	- 1,30	
17,80	18,00	+ 0,20	20,30	20,00	- 0,30	22,90	22,00	- 0,90	25,40	24,00	- 1,40	1401—1500
18,60	18,00	- 0,60	21,20	20,00	- 1,20	23,90	22,00	- 1,90	26,50	25,00	- 1,50	
18,70	18,00	- 0,70	21,30	20,00	- 1,30	24,00	22,00	- 2,00	26,70	25,00	- 1,70	över 1500
24,70	18,00	- 6,70	28,20	20,00	- 8,20	31,70	22,00	- 9,70	35,20	25,00	- 10,20	



Tabell 44. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna avgifter  
för fraktstyckegods över 100 kg

Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt

Transport- avstånd km	150 kg			200 kg			250 kg			300 kg		
	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln
25	3,50	4,50	+ 1,00	4,60	6,00	+ 1,40	5,80	8,00	+ 2,20	6,90	9,00	+ 2,10
50	4,60	5,50	+ 0,90	6,10	7,00	+ 0,90	7,70	9,00	+ 1,30	9,20	10,00	+ 0,80
75	5,90	6,50	+ 0,60	7,80	8,00	+ 0,20	9,70	10,50	+ 0,80	11,70	11,50	- 0,20
100	7,00	7,50	+ 0,50	9,30	9,00	- 0,30	11,60	11,50	- 0,10	13,90	13,00	- 0,90
125	8,20	9,00	+ 0,80	10,90	11,00	+ 0,10	13,60	14,00	+ 0,40	16,30	16,00	- 0,30
150	9,30	9,50	+ 0,20	12,40	12,00	- 0,40	15,50	15,50	—	18,60	17,50	- 1,10
175	10,50	10,50	—	14,00	13,00	- 1,00	17,50	16,50	- 1,00	21,00	19,00	- 2,00
200	11,70	11,00	- 0,70	15,60	14,00	- 1,60	19,40	18,00	- 1,40	23,30	20,00	- 3,30
225	13,10	12,00	- 1,10	17,50	15,50	- 2,00	21,80	19,50	- 2,30	26,20	22,50	- 3,70
250	14,10	12,50	- 1,60	18,70	16,50	- 2,20	23,40	21,00	- 2,40	28,10	24,00	- 4,10
275	15,50	13,50	- 2,00	20,60	17,50	- 3,10	25,70	22,00	- 3,70	30,90	25,00	- 5,90
300	16,40	14,00	- 2,40	21,90	18,50	- 3,40	27,30	23,50	- 3,80	32,80	26,50	- 6,30
400	19,30	18,00	- 1,30	25,70	23,00	- 2,70	32,10	29,00	- 3,10	38,50	33,00	- 5,50
500	21,20	20,00	- 1,20	28,20	25,50	- 2,70	35,20	32,50	- 2,70	42,30	36,50	- 5,80
600	23,00	21,50	- 1,50	30,70	28,00	- 2,70	38,30	35,50	- 2,80	46,00	40,00	- 6,00
800	26,70	25,00	- 1,70	35,60	33,00	- 2,60	44,50	41,50	- 3,00	53,40	47,50	- 5,90
1000	30,50	28,50	- 2,00	40,60	37,50	- 3,10	50,70	47,50	- 3,20	60,90	53,50	- 7,40
1200	34,20	31,50	- 2,70	45,60	42,00	- 3,60	56,90	53,00	- 3,90	68,30	60,00	- 8,30
1500	39,80	35,50	- 4,30	53,00	47,00	- 6,00	66,30	59,00	- 7,30	79,50	67,00	-12,50
1800	45,40	36,50	- 8,90	60,50	48,00	-12,50	75,60	60,50	-15,10	90,70	68,50	-22,20

Transport- avstånd km	400 kg			500 kg			600 kg			800 kg		
	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln
25	8,50	10,50	+ 2,00	8,50	12,50	+ 4,00	10,20	14,00	+ 3,80	13,60	17,50	+ 3,90
50	10,90	12,50	+ 1,60	10,90	14,50	+ 3,60	13,10	16,50	+ 3,40	17,50	20,00	+ 2,50
75	13,60	14,00	+ 0,40	13,60	16,50	+ 2,90	16,30	18,50	+ 2,20	21,70	23,00	+ 1,30
100	16,00	16,00	—	16,00	18,50	+ 2,50	19,20	21,00	+ 1,80	25,60	26,00	+ 0,40
125	18,50	19,50	+ 1,00	18,50	22,50	+ 4,00	22,20	25,50	+ 3,30	29,60	31,50	+ 1,90
150	21,10	21,00	- 0,10	21,10	24,50	+ 3,40	25,30	28,00	+ 2,70	33,70	34,50	+ 0,80
175	23,60	23,00	- 0,60	23,60	26,50	+ 2,90	28,30	30,00	+ 1,70	37,70	37,50	- 0,20
200	26,10	24,50	- 1,60	26,10	28,50	+ 2,40	31,40	32,50	+ 1,10	41,80	40,00	- 1,80
225	29,20	27,50	- 1,70	29,20	31,50	+ 2,30	35,00	36,00	+ 1,00	46,70	44,50	- 2,20
250	31,20	29,00	- 2,20	31,20	33,50	+ 2,30	37,40	38,00	+ 0,60	49,90	47,50	- 2,40
275	34,20	31,00	- 3,20	34,20	35,50	+ 1,30	41,10	40,50	- 0,60	54,80	50,00	- 4,80
300	36,20	32,50	- 3,70	36,20	37,50	+ 1,30	43,50	43,00	- 0,50	58,00	53,00	- 5,00
400	42,30	40,50	- 1,80	42,30	47,00	+ 4,70	50,80	53,00	+ 2,20	67,70	66,00	- 1,70
500	46,80	45,00	- 1,80	46,80	52,00	+ 5,20	56,10	59,00	+ 2,90	74,80	73,00	- 1,80
600	51,20	49,00	- 2,20	51,20	57,00	+ 5,80	61,40	64,50	+ 3,10	81,90	80,00	- 1,90
800	60,00	58,00	- 2,00	60,00	67,00	+ 7,00	72,00	76,00	+ 4,00	96,00	94,50	- 1,50
1000	68,90	66,00	- 2,90	68,90	76,00	+ 7,10	82,70	86,50	+ 3,80	110,30	107,00	- 3,30
1200	77,80	73,50	- 4,30	77,80	85,50	+ 7,70	93,30	97,00	+ 3,70	124,40	120,00	- 4,40
1500	91,10	82,50	- 8,60	91,10	95,50	+ 4,40	109,30	108,50	- 0,80	145,70	134,00	-11,70
1800	104,30	84,00	-20,30	104,30	97,50	- 6,80	125,20	110,50	-14,70	166,90	137,00	-29,90

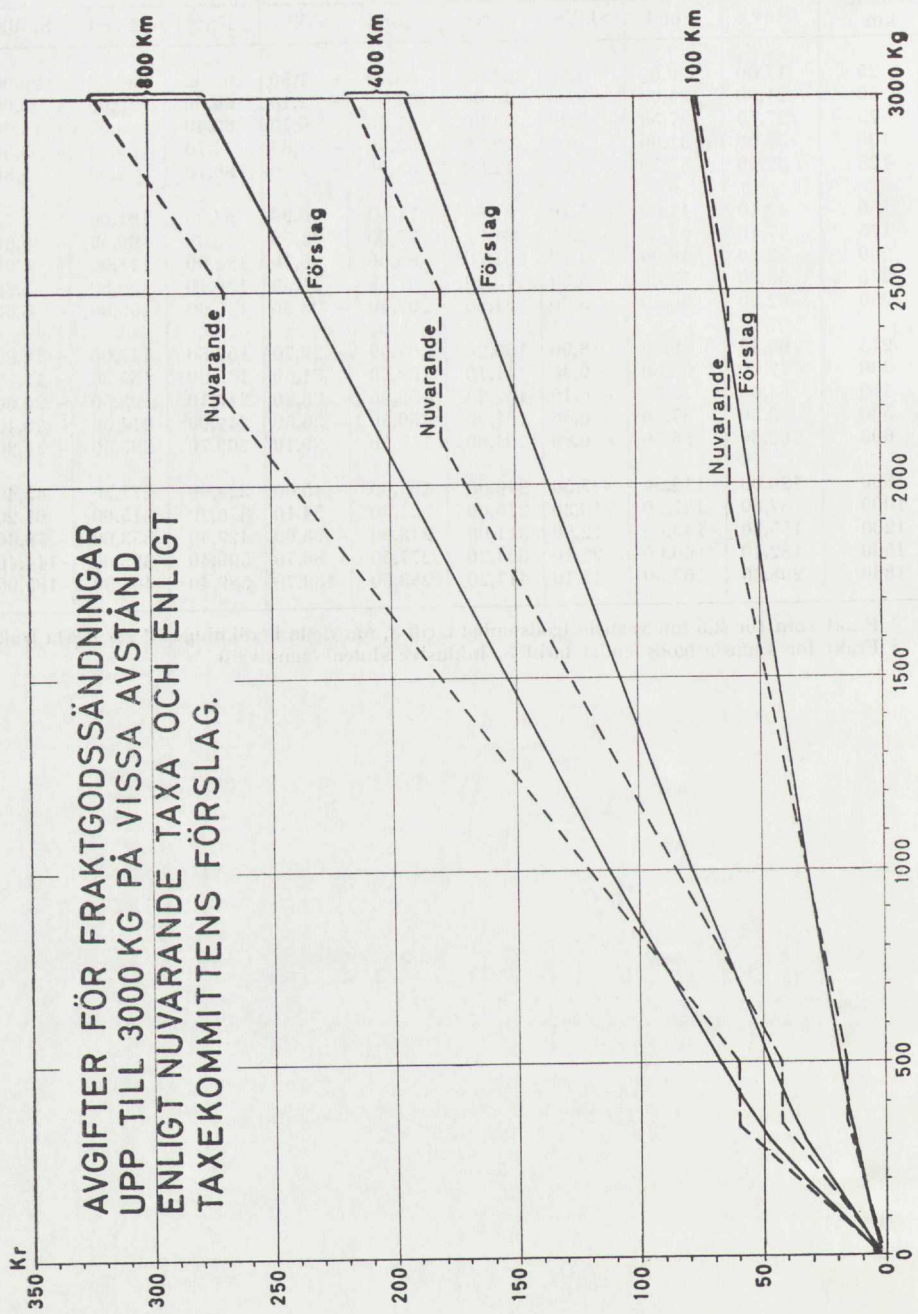


Transport- avstånd km	1000 kg			2000 kg			3000 kg		
	Nuv	Försl	Skilln	Nuv <sup>1</sup>	Försl	Skilln	Nuv <sup>2</sup>	Försl	Skilln
25	17,00	20,50	+ 3,50	34,00	35,50	+ 1,50	60,00	80,00	+ 20,00
50	21,80	24,00	+ 2,20	43,60	41,50	- 2,10	60,00	80,00	+ 20,00
75	27,10	27,50	+ 0,40	54,20	47,50	- 6,70	63,40	80,00	+ 16,60
100	32,00	31,00	- 1,00	62,30	53,50	- 8,80	74,70	80,00	+ 5,30
125	37,00	37,50	+ 0,50	72,30	65,00	- 7,30	86,70	92,50	+ 5,80
150	42,10	41,00	- 1,10	81,90	71,00	- 10,90	98,30	101,00	+ 2,70
175	47,10	44,50	- 2,60	91,90	77,00	- 14,90	110,30	109,50	- 0,80
200	52,20	48,00	- 4,20	101,70	83,00	- 18,70	122,00	118,00	- 4,00
225	58,30	53,00	- 5,30	113,40	91,50	- 21,90	136,10	130,50	- 5,60
250	62,30	56,50	- 5,80	121,30	97,50	- 23,80	145,60	139,00	- 6,60
275	68,40	59,50	- 8,90	133,20	103,50	- 29,70	159,80	147,00	- 12,80
300	72,40	63,00	- 9,40	141,10	109,50	- 31,60	169,20	155,50	- 13,70
400	84,60	78,50	- 6,10	169,20	136,00	- 33,20	216,10	193,50	- 22,60
500	93,50	87,00	- 6,50	187,00	150,50	- 36,50	242,90	214,50	- 28,40
600	102,30	95,50	- 6,80	204,60	165,50	- 39,10	269,70	235,50	- 34,20
800	120,00	112,50	- 7,50	240,00	195,00	- 45,00	322,90	277,50	- 45,40
1000	137,80	127,50	-10,30	275,60	221,50	- 54,10	376,20	315,00	- 61,20
1200	155,50	143,00	-12,50	311,00	248,00	- 63,00	429,40	353,00	- 76,40
1500	182,10	160,00	-22,10	364,20	277,50	- 86,70	509,40	395,00	-114,40
1800	208,60	163,50	-45,10	417,20	283,50	-133,70	589,40	403,50	-185,90

<sup>1</sup> Frakt som för 2,5 ton vagnslastgods enligt tariff 3, när detta beräkningssätt ger lägsta frakt.

<sup>2</sup> Frakt för vagnslastgods enligt tariff 3, inklusive sluten-vagn-avgift.

Diagram 15





### C. Taxekommitténs förslag till ilstykkegodstariff

Den relation mellan ilstykkegodsfraakt och fraktstykkegodsfraakt, som infördes i 1929 års taxa — dubbel fraktgodsfraakt för ilgodset — föreslår kommittén i princip återställd. Särskilda frakttabeller för ilgods med sändningsvikter över 100 kg behöver då ej uppställas, eftersom man kan använda motsvarande tabeller för fraktgods och fördubbla fraktgodsfraakten.

För ilstykkegodssändningar med låga vikter kan däremot fraktberäkningsfrågan icke lösas på detta sätt, emedan en fördubbling i dessa fall leder till för höga avgifter. Småsändningar upp till 100 kg föreslås därför fraktberäknade efter en särskild frakttabell. Ur fraktberäkningssynpunkt måste en sådan tabell vara rationell även av det skälet, att icke mindre än 90 % av antalet ilstykkegodssändningar väger under 100 kg.

I följande tabeller 45 och 46 jämföres nuvarande och föreslagna avgifter för egentligt ilstykkegods.

Taxekommittén anser, att transportformen »lättfördärvligt ilgods» bör finnas kvar, då färskvaror av detta slag eljest icke skulle kunna avsättas till så stora konsumtionsområden inom Sverige, som nu sker. Kommittén föreslår också, att till nuvarande två varugrupper med 10 resp 20 % tilllägg till fraktgodsfraakten lägges en tredje med 50 % tilllägg. I denna grupp kan bl a en del varuslag av något mindre lättfördärvligt slag placeras.

Praktiska synpunkter talar för att frakttabeller införas även för lättfördärvligt ilgods. Då även detta gods till 90 % transporteras i sändningar om mindre än 100 kg, torde det vara tillfyllest att uppställa frakttabeller för sådana småsändningar. För sändningar med godsvikter över 100 kg anses nuvarande system med fraktberäkning på grundval av fraktgodsfraakterna kunna bibehållas. Fraktgodsfraakten skall sålunda höjas med 10, 20 resp 50 % beroende på varuslag, hänförda till grupper med beteckning a, b resp c. I taxan angivna allmänna avrundningsregler skall tillämpas.

Förslaget med tre grupper av lättfördärvligt ilgods, grupp a—c, innebär i huvudsak följande skiljaktigheter gentemot nu gällande gruppindelning:

Under grupp b har mjölk och grädde samt färsk fisklever upptagits.

Stekt fisk och andra färdigberedda fiskrätter samt skaldjur, levande eller kokta, har flyttats från grupp 2 (b) till nya gruppen c.

Under grupp c har i övrigt upptagits bl a följande nya varuslag:

lutad fisk och inläggningar av fisk (ej helkonserver)

äppelmust och »jus»

glass

kolsyreis

maträtter, färdiglagade och andra bearbetade eller färdigberedda maträtter (ej konserver)

ost och ostmassa

Tabell 45. Jämförelse mellan nuvarande och

Avgift i kronor för sändning

Transport- avstånd km	Högst 30 kg			31—40 kg			41—50 kg			51—60 kg		
	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln
1— 40	3,50	3,50	—	3,50	4,00	+ 0,50	3,50	4,50	+ 1,00	3,50	4,50	+ 1,00
										3,80		+ 0,70
41— 80	3,50	4,00	+ 0,50	3,50	4,50	+ 1,00	3,50	5,50	+ 2,00	4,00	6,00	+ 2,00
				4,30		+ 0,20	5,40		+ 0,10	6,50		- 0,50
81— 120	3,50	4,50	+ 1,00	4,40	5,50	+ 1,10	5,50	6,00	+ 0,50	6,60	7,00	+ 0,40
	4,30		+ 0,20	5,70		- 0,20	7,10		- 1,10	8,50		- 1,50
121— 160	4,30	5,00	+ 0,70	5,80	6,00	+ 0,20	7,20	7,00	- 0,20	8,60	8,50	- 0,10
	4,90		+ 0,10	6,60		- 0,60	8,20		- 1,20	9,80		- 1,30
161— 200	5,00	5,50	+ 0,50	6,70	7,00	+ 0,30	8,30	8,00	- 0,30	10,00	9,50	- 0,50
	5,60		- 0,10	7,50		- 0,50	9,30		- 1,30	11,20		- 1,70
201— 250	5,70	6,00	+ 0,30	7,60	7,50	- 0,10	9,50	9,00	- 0,50	11,40	11,00	- 0,40
	6,30		- 0,30	8,30		- 0,80	10,40		- 1,40	12,50		- 1,50
251— 300	6,40	6,50	+ 0,10	8,50	8,50	—	10,60	10,00	- 0,60	12,70	12,00	- 0,70
	6,90		- 0,40	9,20		- 0,70	11,50		- 1,50	13,70		- 1,70
301— 350	7,00	7,00	—	9,30	9,00	- 0,30	11,60	11,00	- 0,60	14,00	13,00	- 1,00
	7,50		- 0,50	9,90		- 0,90	12,40		- 1,40	14,90		- 1,90
351— 400	7,60	7,50	- 0,10	10,10	10,00	- 0,10	12,60	12,00	- 0,60	15,10	14,50	- 0,60
	8,00		- 0,50	10,70		- 0,70	13,40		- 1,40	16,00		- 1,50
401— 500	8,10	8,50	+ 0,40	10,80	11,50	+ 0,70	13,50	14,00	+ 0,50	16,20	16,50	+ 0,30
	8,80		- 0,30	11,70		- 0,20	14,70		- 0,70	17,60		- 1,10
501— 600	8,90	9,50	+ 0,60	11,80	12,50	+ 0,70	14,80	15,00	+ 0,20	17,70	18,00	+ 0,30
	9,60		- 0,10	12,80		- 0,30	15,90		- 0,90	19,10		- 1,10
601— 700	9,70	10,00	+ 0,30	12,90	13,00	+ 0,10	16,10	16,00	- 0,10	19,30	19,00	- 0,30
	10,30		- 0,30	13,80		- 0,80	17,20		- 1,20	20,60		- 1,60
701— 800	10,40	11,00	+ 0,60	13,90	14,00	+ 0,10	17,30	17,50	+ 0,20	20,80	21,00	+ 0,20
	11,10		- 0,10	14,80		- 0,80	18,40		- 0,90	22,10		- 1,10
801— 900	11,20	11,50	+ 0,30	14,90	15,00	+ 0,10	18,60	18,50	- 0,10	22,30	22,00	- 0,30
	11,80		- 0,30	15,80		- 0,80	19,70		- 1,20	23,60		- 1,60
901—1000	11,90	12,00	+ 0,10	15,90	16,00	+ 0,10	19,80	19,50	- 0,30	23,80	23,00	- 0,80
	12,60		- 0,60	16,80		- 0,80	21,00		- 1,50	25,10		- 2,10
1001—1100	12,70	13,00	+ 0,30	16,90	17,00	+ 0,10	21,10	21,00	- 0,10	25,30	24,50	- 0,80
	13,30		- 0,30	17,80		- 0,80	22,20		- 1,20	26,60		- 2,10
1101—1200	13,40	13,50	+ 0,10	17,90	17,50	- 0,40	22,30	22,00	- 0,30	26,80	26,00	- 0,80
	14,10		- 0,60	18,80		- 1,30	23,50		- 1,50	28,10		- 2,10
1201—1300	14,20	14,00	- 0,20	18,90	18,50	- 0,40	23,60	23,00	- 0,60	28,30	27,50	- 0,80
	14,80		- 0,80	19,80		- 1,30	24,70		- 1,70	29,60		- 2,10
1301—1400	14,90	15,00	+ 0,10	19,90	19,50	- 0,40	24,80	24,00	- 0,80	29,80	28,50	- 1,30
	15,60		- 0,60	20,80		- 1,30	26,00		- 2,00	31,20		- 2,70
1401—1500	15,70	15,50	- 0,20	20,90	20,50	- 0,40	26,10	25,00	- 1,10	31,30	30,00	- 1,30
	16,40		- 0,90	21,80		- 1,30	27,20		- 2,20	32,70		- 2,70
över 1500	16,40	16,00	- 0,40	21,90	21,00	- 0,90	27,30	26,00	- 1,30	32,80	31,00	- 1,80
	21,60		- 5,60	28,80		- 7,80	36,00		- 10,00	43,20		- 12,20



## föreslagna avgifter för ilstyckegods upp till 100 kg

med nedanstående vikt

61—70 kg			71—80 kg			81—90 kg			91—100 kg			Transport- avstånd km
Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	
3,50	5,00	+ 1,50	3,50	5,50	+ 2,00	3,50	6,00	+ 2 50	3,50	6,50	+ 3,00	1— 40
4,50		+ 0,50	5,10		+ 0,40	5,70		+ 0,30	6,40		+ 0,10	
4,60	6,50	+ 1,90	5,30	7,50	+ 2,20	5,90	8,00	+ 2,10	6,60	8,50	+ 1,90	41— 80
7,50		- 1,00	8,60		- 1,10	9,70		- 1,70	10,80		- 2,30	
7,70	8,00	+ 0,30	8,80	9,00	+ 0,20	9,90	10,00	+ 0,10	11,00	10,50	- 0,50	81— 120
9,90		- 1,90	11,30		- 2,30	12,70		- 2,70	14,10		- 3,60	
10,10	9,50	- 0,60	11,50	11,00	- 0,50	12,90	12,00	- 0,90	14,40	13,00	- 1,40	121— 160
11,50		- 2,00	13,10		- 2,10	14,70		- 2,70	16,40		- 3,40	
11,70	11,00	- 0,70	13,30	12,50	- 0,80	15,00	13,50	- 1,50	16,60	15,00	- 1,60	161— 200
13,10		- 2,10	14,90		- 2,40	16,80		- 3,30	18,60		- 3,60	
13,30	12,50	- 0,80	15,20	14,00	- 1,20	17,10	15,50	- 1,60	19,00	17,00	- 2,00	201— 250
14,50		- 2,00	16,60		- 2,60	18,70		- 3,20	20,70		- 3,70	
14,80	14,00	- 0,80	16,90	15,50	- 1,40	19,10	17,50	- 1,60	21,20	19,00	- 2,20	251— 300
16,00		- 2,00	18,30		- 2,80	20,60		- 3,10	22,90		- 3,90	
16,30	15,50	- 0,80	18,60	17,50	- 1,10	20,90	19,50	- 1,40	23,20	21,50	- 1,70	301— 350
17,30		- 1,80	19,80		- 2,30	22,30		- 2,80	24,80		- 3,30	
17,60	17,00	- 0,60	20,10	19,50	- 0,60	22,60	22,00	- 0,60	25,10	24,00	- 1,10	351— 400
18,70		- 1,70	21,30		- 1,80	24,00		- 2,00	26,70		- 2,70	
18,90	19,00	+ 0,10	21,60	21,50	- 0,10	24,20	24,50	+ 0,30	26,90	27,00	+ 0,10	401— 500
20,50		- 1,50	23,40		- 1,90	26,30		- 1,80	29,30		- 2,30	
20,70	21,00	+ 0,30	23,60	23,50	- 0,10	26,60	26,50	- 0,10	29,50	29,00	- 0,50	501— 600
22,30		- 1,30	25,50		- 2,00	28,60		- 2,10	31,80		- 2,80	
22,50	22,00	- 0,50	25,70	25,00	- 0,70	28,90	28,00	- 0,90	32,10	31,00	- 1,10	601— 700
24,00		- 2,00	27,50		- 2,50	30,90		- 2,90	34,30		- 3,30	
24,20	24,00	- 0,20	27,70	27,00	- 0,70	31,10	30,50	- 0,60	34,60	33,50	- 1,10	701— 800
25,80		- 1,80	29,50		- 2,50	33,20		- 2,70	36,80		- 3,30	
26,00	25,50	- 0,50	29,70	29,00	- 0,70	33,40	32,50	- 0,90	37,10	36,00	- 1,10	801— 900
27,60		- 2,10	31,50		- 2,50	35,40		- 2,90	39,40		- 3,40	
27,70	27,00	- 0,70	31,70	30,50	- 1,20	35,60	34,50	- 1,10	39,60	38,00	- 1,60	901—1000
29,30		- 2,30	33,50		- 3,00	37,70		- 3,20	41,90		- 3,90	
29,50	28,50	- 1,00	33,70	32,50	- 1,20	37,90	36,50	- 1,40	42,10	40,00	- 2,10	1001—1100
31,10		- 2,60	35,50		- 3,00	39,90		- 3,40	44,40		- 4,40	
31,20	30,00	- 1,20	35,70	34,00	- 1,70	40,20	38,00	- 2,20	44,60	42,00	- 2,60	1101—1200
32,80		- 2,80	37,50		- 3,50	42,20		- 4,20	46,90		- 4,90	
33,00	31,50	- 1,50	37,70	36,00	- 1,70	42,40	40,00	- 2,40	47,10	44,00	- 3,10	1201—1300
34,60		- 3,10	39,50		- 3,50	44,50		- 4,50	49,40		- 5,40	
34,80	33,00	- 1,80	39,70	37,50	- 2,20	44,70	42,00	- 2,70	49,60	46,50	- 3,10	1301—1400
36,30		- 3,30	41,50		- 4,00	46,70		- 4,70	51,90		- 5,40	
36,50	34,50	- 2,00	41,70	39,00	- 2,70	46,90	44,00	- 2,90	52,10	48,50	- 3,60	1401—1500
38,10		- 3,60	43,50		- 4,50	49,00		- 5,00	54,40		- 5,90	
38,30	36,00	- 2,30	43,70	41,00	- 2,70	49,20	45,50	- 3,70	54,60	50,50	- 4,10	över 1500
50,40		-14,40	57,60		-16,60	64,80		-19,30	72,00		-21,50	



Tabell 46. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna avgifter  
för ilstykkegodis över 100 kg

Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt

Transport- avstånd km	150 kg			200 kg			250 kg			300 kg		
	Nuv	Försł	Skilln	Nuv	Försł	Skilln	Nuv	Försł	Skilln	Nuv	Försł	Skilln
25	7,20	9,00	+ 1,80	9,60	12,00	+ 2,40	12,00	16,00	+ 4,00	14,40	18,00	+ 3,60
50	11,20	11,00	- 0,20	14,90	14,00	- 0,90	18,60	18,00	- 0,60	19,80	20,00	+ 0,20
75	15,50	13,00	- 2,50	20,60	16,00	- 4,60	25,00	21,00	- 4,00	25,00	23,00	- 2,00
100	19,40	15,00	- 4,40	25,90	18,00	- 7,90	29,80	23,00	- 6,80	29,80	26,00	- 3,80
125	21,50	18,00	- 3,50	28,70	22,00	- 6,70	34,80	28,00	- 6,80	34,80	32,00	- 2,80
150	23,70	19,00	- 4,70	31,50	24,00	- 7,50	39,40	31,00	- 8,40	39,80	35,00	- 4,80
175	25,80	21,00	- 4,80	34,40	26,00	- 8,40	42,90	33,00	- 9,90	44,80	38,00	- 6,80
200	27,90	22,00	- 5,90	37,20	28,00	- 9,20	46,50	36,00	- 10,50	49,80	40,00	- 9,80
225	29,80	24,00	- 5,80	39,70	31,00	- 8,70	49,70	39,00	- 10,70	55,80	45,00	- 10,80
250	31,10	25,00	- 6,10	41,40	33,00	- 8,40	51,80	42,00	- 9,80	59,80	48,00	- 11,80
275	33,00	27,00	- 6,00	44,00	35,00	- 9,00	54,90	44,00	- 10,90	65,80	50,00	- 15,80
300	34,30	28,00	- 6,30	45,70	37,00	- 8,70	57,10	47,00	- 10,10	68,50	53,00	- 15,50
400	40,00	36,00	- 4,00	53,30	46,00	- 7,30	66,60	58,00	- 8,60	79,90	66,00	- 13,90
500	43,90	40,00	- 3,90	58,50	51,00	- 7,50	73,10	65,00	- 8,10	87,70	73,00	- 14,70
600	47,70	43,00	- 4,70	63,60	56,00	- 7,60	79,50	71,00	- 8,50	95,40	80,00	- 15,40
800	55,20	50,00	- 5,20	73,60	66,00	- 7,60	92,00	83,00	- 9,00	110,40	95,00	- 15,40
1000	62,80	57,00	- 5,80	83,70	75,00	- 8,70	104,60	95,00	- 9,60	125,50	107,00	- 18,50
1200	70,30	63,00	- 7,30	93,70	84,00	- 9,70	117,10	106,00	- 11,10	140,50	120,00	- 20,50
1500	81,60	71,00	- 10,60	108,70	94,00	- 14,70	135,90	118,00	- 17,90	163,10	134,00	- 29,10
1800	92,90	73,00	- 19,90	123,80	96,00	- 27,80	154,70	121,00	- 33,70	185,70	137,00	- 48,70

Transport- avstånd km	400 kg			500 kg			600 kg			1 000 kg		
	Nuv	Försł	Skilln	Nuv	Försł	Skilln	Nuv	Försł	Skilln	Nuv	Försł	Skilln
25	15,00	21,00	+ 6,00	15,00	25,00	+ 10,00	18,00	28,00	+ 10,00	30,00	41,00	+ 11,00
50	19,80	25,00	+ 5,20	19,80	29,00	+ 9,20	23,80	33,00	+ 9,20	39,60	48,00	+ 8,40
75	25,00	28,00	+ 3,00	25,00	33,00	+ 8,00	30,00	37,00	+ 7,00	50,00	55,00	+ 5,00
100	29,80	32,00	+ 2,20	29,80	37,00	+ 7,20	35,80	42,00	+ 6,20	59,60	62,00	+ 2,40
125	34,80	39,00	+ 4,20	34,80	45,00	+ 10,20	41,80	51,00	+ 9,20	69,60	75,00	+ 5,40
150	39,80	42,00	+ 2,20	39,80	49,00	+ 9,20	47,80	56,00	+ 8,20	79,60	82,00	+ 2,40
175	44,80	46,00	+ 1,20	44,80	53,00	+ 8,20	53,80	60,00	+ 6,20	89,60	89,00	- 0,60
200	49,80	49,00	- 0,80	49,80	57,00	+ 7,20	59,80	65,00	+ 5,20	99,60	96,00	- 3,60
225	55,80	55,00	- 0,80	55,80	63,00	+ 7,20	67,00	72,00	+ 5,00	111,60	106,00	- 5,60
250	59,80	58,00	- 1,80	59,80	67,00	+ 7,20	71,80	76,00	+ 4,20	119,60	113,00	- 6,60
275	65,80	62,00	- 3,80	65,80	71,00	+ 5,20	79,00	81,00	+ 2,00	131,60	119,00	- 12,60
300	69,80	65,00	- 4,80	69,80	75,00	+ 5,20	83,80	86,00	+ 2,20	139,60	126,00	- 13,60
400	81,80	81,00	- 0,80	81,80	94,00	+ 12,20	98,20	106,00	+ 7,80	163,60	157,00	- 6,60
500	90,70	90,00	- 0,70	90,70	104,00	+ 13,30	108,80	118,00	+ 9,20	181,30	174,00	- 7,30
600	99,60	98,00	- 1,60	99,60	114,00	+ 14,40	119,50	129,00	+ 9,50	199,10	191,00	- 8,10
800	117,30	116,00	- 1,30	117,30	134,00	+ 16,70	140,70	152,00	+ 11,30	234,50	225,00	- 9,50
1000	135,00	132,00	- 3,00	135,00	152,00	+ 17,00	162,00	173,00	+ 11,00	269,90	255,00	- 14,90
1200	152,70	147,00	- 5,70	152,70	171,00	+ 18,30	183,20	194,00	+ 10,80	305,30	286,00	- 19,30
1500	179,20	165,00	- 14,20	179,20	191,00	+ 11,80	215,10	217,00	+ 1,90	358,40	320,00	- 38,40
1800	205,80	168,00	- 37,80	205,80	195,00	- 10,80	247,00	221,00	- 26,00	411,60	327,00	- 84,60



smör, margarin, matolja och annat matfett och talg  
färska sydfrukter  
ägg och äggmassa.

Bestämmelserna om bin i kupa eller annan bibostad har sammanförts med bestämmelserna för levande djur.

Det bör ankomma på järnvägsstyrelsen att vid behov i varugrupsförteckningen tillfälligt eller mer permanent införa även andra »lättfördärvliga» varor.

Bl a med hänsyn till utbyggnaden av tariffen med ytterligare en varugrupp föreslår kommittén, att beteckningen »lättfördärvligt ilgods» utbytes mot beteckningen »rabattilgods». Beteckningen »egentligt ilgods» bör i samband därmed kunna utgå och föreslås ersatt av det i fortsättningen tillräckliga »ilgods». För båda formerna av ilgods bör samma bestämmelser som för fraktgods tillämpas angående skrymmande gods.

Taxekommittén föreslår en särskild transportform, benämnd »förtursilgods». Härför redogöres i kapitel XI, avd E.

#### D. Paketgodstariffen

Paketgods som befodringsform kan sägas ha tillkommit med tanke på det stora behovet av snabb beföring av små godskollin till relativt billigt pris. Paketgodstariffen — till skillnad från övriga styckegodstariffer — innehåller fraktavgifter, förutom för kollin om högst 10, 15 och 20 kg, för så små kollin som 3 och 5 kg och är för dessa lägre än småfraktgodstariffen. Paketgodstariffen omfattade ursprungligen endast enstaka kollin med vikter om högst 10 kg. Den 1 oktober 1930 utvidgades den emellertid till att gälla kollivikter upp till 20 kg.

Behovet av paketgodstariffen är mycket stort, vilket framgår bl a därav att enligt den särskilda stickprovsundersökningen icke mindre än omkring 53 000 paketgodssändningar per dag expedierades på SJ åren 1952—53. Paketgodstrafiken på de svenska järnvägarna har liksom ilstyckegods- trafik i det närmaste tredubblats sedan slutet av 1930-talet.

Paketgods fraktberäknas *per kolli* under det att allt annat gods, även expressgods, fraktberäknas *per sändning*, d v s för den sammanlagda vikten av i sändningen ingående kollin. Bestämmelsen om att varje kolli, som uppföres på en fraktsedel för paketgods, får väga högst 20 kg och ha en största volym av 150 dm<sup>3</sup> har visat sig rationell med hänsyn till järnvägens expeditions- och transportarbete. De relativt låga fraktavgifterna för paketgods kan till viss del förklaras av detta förhållande.

En viss konkurrens föreligger mellan postverkets och SJ pakettransporttjänst. Avgiftssättningen i postverkets pakettariff har ett visst inflytande på omfattningen av järnvägens paketgodstrafik och vice versa. Postverkets

pakettariff uppvisar i konstruktion väsentliga olikheter mot järnvägens pakettariff. Postverket följer sålunda samma avgiftssystem för paket som för brev och korsband, vilket innebär, att avgiften är oberoende av transportavståndet. Järnvägen följer däremot systemet med avstånds beroende fraktavgifter. Postverkets paketavgifter är vidare i högre grad differentierade efter kollvikten än järnvägens paketavgifter.

### Taxekommittén

Taxekommittén föreslår inga större ändringar av paketavgifterna med undantag för avgifterna på avstånd upp till 300 km, vilka som regel höjts något med hänsyn till de relativt höga kostnaderna för hantering och terminalbehandling. Antalet avståndsgrupper i paketgodstariffen föreslås vidare reducerat från nio till sju. Då antalet sändningar på avstånd över 1 200 km omfattar endast 1 procent av totala antalet paketgodssändningar, föreslår kommittén i syfte att något underlätta långväga paketgodstrafik att denna avståndsgrupp slopas. Avståndsgruppen »1 001—1 200 km» ändras följaktligen till »över 1 000 km». Avståndsgrupperna »201—300 km» och »301—400 km» bör enligt kommitténs åsikt slås samman till en avståndsgrupp.

En jämförelse mellan nuvarande och föreslagna paketgodsvavgifter redovisas i efterföljande tabell 47.

Tabell 47. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna avgifter för paketgods

Avstånd km		A v g i f t i k r o n o r f ö r														
		kollen med högst 50 kubikdecimeters rymd och vägande														
		högst 3 kg			3,1—5 kg			5,1—10 kg			10,1—15 kg			15,1—20 kg		
		kollen med över 50 men högst 150 kubikdecimeters rymd och vägande														
		—			högst 3 kg			3,1—5 kg			5,1—15 kg			15,1—20 kg		
		Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln
1—100	1,20	1,50	+0,30	1,70	1,90	+0,20	2,40	2,60	+0,20	3,00	3,10	+0,10	3,50	3,50	—	
101—200	1,40	1,60	+0,20	1,80	2,00	+0,20	2,80	3,00	+0,20	3,50	3,70	+0,20	4,00	4,20	+0,20	
201—300	1,60	1,70	+0,10	1,90	2,10	+0,20	3,20	3,40	+0,20	4,30	4,40	+0,10	5,00	5,40	+0,40	
301—400	1,70	—	—	2,00	—	—	3,60	—	—	4,80	—	—	6,10	—	—	
401—600	1,80	1,80	—	2,20	2,20	—	3,90	3,80	-0,10	5,30	5,30	—	6,80	6,60	-0,20	
601—800	1,90	1,90	—	2,40	2,40	—	4,20	4,20	—	5,80	5,90	+0,10	7,50	7,70	+0,20	
801—1000	2,10	2,00	-0,10	2,80	2,60	-0,20	4,40	4,50	+0,10	6,40	6,50	+0,10	8,50	8,50	—	
1001—1200	2,30	—	—	3,20	—	—	4,70	—	—	6,90	—	—	9,00	—	—	
över 1200	2,50	2,20	-0,30	3,70	3,00	-0,70	5,30	5,00	-0,30	7,50	7,00	-0,50	9,50	9,00	-0,50	



### E. Expressgodstariffen

Expressgods infördes första gången i 1929 års taxa på grundval av ett förslag av 1907 års järnvägstaxekommitté. Avsikten var att skapa möjlighet till speciellt snabb befordring av gods, för vilka fraktavgiftens storlek var av mer underordnad betydelse i jämförelse med angelägenheten av att godset snabbt kom mottagaren tillhanda. I expressgodstrafiken på de svenska järnvägarna har godsmängden sedan slutet av 1930-talet ungefär femfaldigats.

Fraktbestämmelserna för expressgods är för närvarande intagna i persontaxan och i viss mån knutna till de bestämmelser, som gäller för resgods (resgodsövertikt). »Fraktavgiften» är för närvarande densamma som för resgodsövertikt, medan däremot »inskrivningsavgiften» beräknas helt olika, vilket medför, att de totala fraktbeloppen för expressgods och resgods skiljer sig rätt avsevärt från varandra (även bortsett från »frivikten» för resgods).

De relativt högre fraktavgifterna för expressgods än för paketgods—ilgods beror i huvudsak på olikheter i transportsätten. Expressgods sändes med snabbaste möjliga tåglägenhet. Befordring kan ske med samtliga personförande tåg, som medför inskrivet resgods. Avsändare kan bestämma med vilket tåg godset skall sändas och kan avlämna detsamma till befordring på de tider, då resgodsexpeditionen är öppen (sålunda även på de tider, då ilgodsexpeditionen är stängd). Vidare utlämnas expressgods på bestämmelsestationen snarast möjligt efter tågets ankomst.

Järnvägens kostnader är på grund av den mer individuella hanteringen och den snabbare befordringen givetvis högre för expressgods än för ilgods. De är också förhållandevis mindre beroende av expressgodssändningens vikt än av sändningen som sådan.

#### *Taxekommittén*

Nuvarande avgiftssystem, som bygger på zontariff, anser kommittén böra ersättas med kilometertariff. Fraktavgifterna för sändningar med godsvikt till och med 100 kg föreslås intagna i en frakttabell. Fraktberäkningen kommer därmed att kunna ske snabbare och säkrare än enligt nuvarande system med sammanläggning av en inskrivningsavgift och en fraktavgift. För expressgodssändningar med godsvikter över 100 kg, som omfattar mindre än en procent av expressgodstrafiken, är behovet ur förenklings-synpunkt av i en tabell fastställda fraktavgifter synnerligen ringa, och kommittén har därför ansett, att man för sändningar över 100 kg lämpligen kan beräkna befordringsavgiften efter avgiften för 100 kg med tillägg av en avgift per 10 kg av den vikt, som överskjuter 100 kg. Storleken av denna tilläggsavgift framgår av *frakttabell 9.5* i förslaget till godstaxa.

Nuvarande expressgodstaxa innefattar särskilda fraktavgifter upp till 2 200 km. Taxekommittén anser, att fraktavgifternas storlek på de mycket långa transportavstånden bör minskas även för expressgods och föreslår därför, att fraktavgifterna för samtliga avstånd över 1 500 km skall vara desamma, oberoende av avstånd.

Taxekommitténs förslag till fraktavgifter för expressgods återfinnes i *tabell 48*, där de föreslagna avgifterna jämföres med nuvarande fraktavgifter. Som därav framgår, föreslås avgifterna för expressgods i vissa fall höjda, vilket kommittén anser vara kommersiellt motiverat.

Taxekommittén föreslår, att fraktberäkningsbestämmelser och avgifter för expressgods slopas i persontaxan och att bestämmelser därom, liknande dem för övrig godstrafik, intages i godstaxan. Detta innebär bl a, att fraktavgifterna för alla slag av styckegodstransporter kan samlas i en taxepublikation, vilket är till fördel vid valet mellan olika befordringssätt.

#### F. Fraktbetalningssystem för styckegods

Enligt nuvarande taxebestämmelser måste frakten för småfraktgods, paketgods och expressgods betalas på avsändningsstationen, medan frakten för vanligt fraktgods och ilgods kan betalas antingen på avsändningsstationen eller på bestämmelsestationen. Anvisas fraktavgiften till betalning på bestämmelsestationen (»att betala—sändningar») uttages en tilläggsavgift av 50 öre per sändning. Antalet »att betala—sändningar» utgör 40—45 % av totala antalet styckegodssändningar, för vilka valmöjlighet föreligger.

Expeditionsarbetet med sändningar, för vilka frakten betalas på avsändningsstationen, är rätt väsentligt enklare än motsvarande arbete med »att betala—sändningar». Med hänsyn härtill vore det fördelaktigast för järnvägen, att frakt för samtliga styckegodssändningar betalades på avsändningsstationen (frankaturtvång). Vissa rationaliseringar av expeditionstjänsten skulle kunna genomföras och kostnadsbesparingar uppnås, därest allmänt frankaturtvång infördes. En redogörelse för expeditionsarbetet på avsändnings- och bestämmelsestation lämnas i följande sammanställning.

#### *Frakt betald*

#### *Frakt att betala*

Arbete på avsändningsstationen

Fraktberäkning

Inkassering eller debitering.  
Frankering (i kassaapparat eller med fraktmärke).

Påförande av avsändningsredovisningar.  
Numrering. Summering vid månads slut och överföring av summan till »uppgiftsredovisning».



Tabell 48. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna avgifter  
för expressgods upp till 100 kg

Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt

Transport- avstånd km	10 kg			11—20 kg			21—30 kg			31—40 kg			41—50 kg		
	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln
1— 40	5,30 5,60	5,50	+ 0,20 - 0,10	5,60 6,20	7,50	+ 1,90 + 1,30	8,40 9,30	10,50	+ 2,10 + 1,20	11,20 12,40	13,00	+ 1,80 + 0,60	14,00 15,50	15,50	+ 1,50 —
41— 80	5,60 6,20	6,00	+ 0,40 - 0,20	6,20 7,40	8,50	+ 2,30 + 1,10	9,30 11,10	11,50	+ 2,20 + 0,40	12,40 14,80	15,00	+ 2,60 + 0,20	15,50 18,50	18,00	+ 2,50 - 0,50
81— 120	6,20 6,50	6,00	- 0,20 - 0,50	7,40 8,00	9,00	+ 1,60 + 1,00	11,10 12,00	12,50	+ 1,40 + 0,50	14,80 16,00	16,00	+ 1,20 —	18,50 20,00	19,50	+ 1,00 - 0,50
121— 160	6,50 6,80	6,50	— - 0,30	8,00 8,60	9,50	+ 1,50 + 0,90	12,00 12,90	13,50	+ 1,50 + 0,60	16,00 17,20	17,50	+ 1,50 + 0,30	20,00 21,50	21,50	+ 0,50 —
161— 200	6,80	6,50	- 0,30	8,60	10,00	+ 1,40	12,90	14,00	+ 1,10	17,20	18,50	+ 1,30	21,50	22,50	+ 1,00
201— 250	7,10	7,00	- 0,10	9,20	10,50	+ 1,30	13,80	15,00	+ 1,20	18,40	19,50	+ 1,10	23,00	24,00	+ 1,00
251— 300	7,40	7,00	- 0,40	9,80	11,00	+ 1,20	14,70	16,00	+ 1,30	19,60	20,50	+ 0,90	24,50	25,50	+ 1,00
301— 350	7,70	7,50	- 0,20	10,40	12,00	+ 1,60	15,60	17,00	+ 1,40	20,80	22,00	+ 1,20	26,00	27,00	+ 1,00
351— 400	8,00	8,00	—	11,00	12,50	+ 1,50	16,50	18,00	+ 1,50	22,00	23,50	+ 1,50	27,50	28,50	+ 1,00
401— 500	8,30 8,60	8,50	+ 0,20 - 0,10	11,60 12,20	13,50	+ 1,90 + 1,30	17,40 18,30	19,00	+ 1,60 + 0,70	23,20 24,40	25,00	+ 1,80 + 0,60	29,00 30,50	31,00	+ 2,00 + 0,50
501— 600	8,90	9,00	+ 0,10	12,80	14,50	+ 1,70	19,20	20,50	+ 1,30	25,60	27,00	+ 1,40	32,00	33,00	+ 1,00
601— 700	9,20	9,50	+ 0,30	13,40	15,50	+ 2,10	20,10	22,00	+ 1,90	26,80	28,50	+ 1,70	33,50	35,00	+ 1,50
701— 800	9,50	10,00	+ 0,50	14,00	16,00	+ 2,00	21,00	23,00	+ 2,00	28,00	29,50	+ 1,50	35,00	36,50	+ 1,50
801— 900	9,80	10,50	+ 0,70	14,60	17,00	+ 2,40	21,90	24,00	+ 2,10	29,20	31,00	+ 1,80	36,50	38,00	+ 1,50
901— 1000	10,10	11,00	+ 0,90	15,20	17,50	+ 2,30	22,80	25,00	+ 2,20	30,40	32,50	+ 2,10	38,00	39,50	+ 1,50
1001— 1100	10,40	11,00	+ 0,60	15,80	18,00	+ 2,20	23,70	25,50	+ 1,80	31,60	33,50	+ 1,90	39,50	41,00	+ 1,50
1101— 1200	10,40	11,50	+ 1,10	15,80	18,50	+ 2,70	23,70	26,00	+ 2,30	31,60	34,00	+ 2,40	39,50	42,00	+ 2,50
1201— 1300	10,70	11,50	+ 0,80	16,40	19,00	+ 2,60	24,60	26,50	+ 1,90	32,80	34,50	+ 1,70	41,00	42,50	+ 2,50
1301— 1400	10,70	12,00	+ 1,30	16,40	19,50	+ 3,10	24,60	27,50	+ 2,90	32,80	35,50	+ 2,70	41,00	43,50	+ 2,50
1401— 1500	11,00	12,00	+ 1,00	17,00	20,00	+ 3,00	25,50	28,00	+ 2,50	34,00	36,00	+ 2,00	42,50	44,00	+ 1,50
över 1500	11,00 11,60	12,50	+ 1,50 + 0,90	17,00 18,20	20,50	+ 3,50 + 2,30	25,50 27,30	28,50	+ 3,00 + 1,20	34,00 36,40	37,00	+ 3,00 + 0,60	42,50 45,50	45,00	+ 2,50 - 0,50

Transport- avstånd km	51—60 kg			61—70 kg			71—80 kg			81—90 kg			91—100 kg		
	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln	Nuv	Försl	Skilln
1— 40	16,80 18,60	18,50	+ 1,70 - 0,10	19,60 21,70	21,00	+ 1,40 - 0,70	22,40 24,80	23,50	+ 1,10 - 1,30	25,20 27,90	26,50	+ 1,30 - 1,40	28,00 31,00	29,00	+ 1,00 - 2,00
41— 80	18,60 22,20	21,00	+ 2,40 - 1,20	21,70 25,90	24,00	+ 2,30 - 1,90	24,80 29,60	27,00	+ 2,20 - 2,60	27,90 33,30	30,50	+ 2,60 - 2,80	31,00 37,00	33,50	+ 2,50 - 3,50
81— 120	22,20 24,00	23,50	+ 1,30 - 0,50	25,90 28,00	27,00	+ 1,10 - 1,00	29,60 32,00	30,50	+ 0,90 - 1,50	33,30 36,00	34,00	+ 0,70 - 2,00	37,00 40,00	37,50	+ 0,50 - 2,50
121— 160	24,00 25,80	25,00	+ 1,00 - 0,80	28,00 30,10	29,00	+ 1,00 - 1,10	32,00 34,40	33,00	+ 1,00 - 1,40	36,00 38,70	36,50	+ 0,50 - 2,20	40,00 43,00	40,50	+ 0,50 - 2,50
161— 200	25,80	26,50	+ 0,70	30,10	30,50	+ 0,40	34,40	35,00	+ 0,60	38,70	39,00	+ 0,30	43,00	43,00	—
201— 250	27,60	28,50	+ 0,90	32,20	33,00	+ 0,80	36,80	37,50	+ 0,70	41,40	41,50	+ 0,10	46,00	46,00	—
251— 300	29,40	30,00	+ 0,60	34,30	34,50	+ 0,20	39,20	39,50	+ 0,30	44,10	44,00	- 0,10	49,00	49,00	—
301— 350	31,20	32,00	+ 0,80	36,40	37,00	+ 0,60	41,60	42,00	+ 0,40	46,80	47,00	+ 0,20	52,00	52,00	—
351— 400	33,00	34,00	+ 1,00	38,50	39,50	+ 1,00	44,00	44,50	+ 0,50	49,50	50,00	+ 0,50	55,00	55,00	—
401— 500	34,80 36,60	36,50	+ 1,70 - 0,10	40,60 42,70	42,00	+ 1,40 - 0,70	46,40 48,80	48,00	+ 1,60 - 0,80	52,20 54,90	53,50	+ 1,30 - 1,40	58,00 61,00	59,50	+ 1,50 - 1,50
501— 600	38,40	39,50	+ 1,10	44,80	45,50	+ 0,70	51,20	51,50	+ 0,30	57,60	58,00	+ 0,40	64,00	64,00	—
601— 700	40,20	41,00	+ 0,80	46,90	47,50	+ 0,60	53,60	54,00	+ 0,40	60,30	60,50	+ 0,20	67,00	67,00	—
701— 800	42,00	43,00	+ 1,00	49,00	50,00	+ 1,00	56,00	56,50	+ 0,50	63,00	63,50	+ 0,50	70,00	70,00	—
801— 900	43,80	45,00	+ 1,20	51,10	52,00	+ 0,90	58,40	59,00	+ 0,60	65,70	66,00	+ 0,30	73,00	73,00	—
901— 1000	45,60	47,00	+ 1,40	53,20	54,00	+ 0,80	60,80	61,50	+ 0,70	68,40	68,50	+ 0,10	76,00	76,00	—
1001— 1100	47,40	48,50	+ 1,10	55,30	56,00	+ 0,70	63,20	64,00	+ 0,80	71,10	71,50	+ 0,40	79,00	79,00	—
1101— 1200	47,40	49,50	+ 2,10	55,30	57,50	+ 2,20	63,20	65,00	+ 1,80	71,10	73,00	+ 1,90	79,00	80,50	+ 1,50
1201— 1300	49,20	50,50	+ 1,30	57,40	58,50	+ 1,10	65,60	66,00	+ 0,40	73,80	74,00	+ 0,20	82,00	82,00	—
1301— 1400	49,20	51,50	+ 2,30	57,40	59,50	+ 2,10	65,60	67,50	+ 1,90	73,80	75,50	+ 1,70	82,00	83,50	+ 1,50
1401— 1500	51,00	52,50	+ 1,50	59,50	60,50	+ 1,00	68,00	68,50	+ 0,50	76,50	77,00	+ 0,50	85,00	85,00	—
över 1500	51,00 54,60	53,50	+ 2,50 - 1,10	59,50 63,70	61,50	+ 2,00 - 2,20	68,00 72,80	70,00	+ 2,00 - 2,80	76,50 81,90	78,00	+ 1,50 - 3,90	85,00 91,00	86,50	+ 1,50 - 4,50



*Frakt betald**Frakt att betala*

## Arbete på bestämmelsestationen

## Stickprovsgranskning av fraktberäkningen

Granskning av frankering.

Summering av antal sändningar (koli), vikter och frakter för utlösta sändningar för lämpliga tidsperioder, så att vid månadens slut slutsummor erhålles, som överföres till »uppgiftsredovisning».

Införande av sändningarna i mottagningsjournal.

Numrering.

Inkassering eller debitering.

Frankering (i kassaapparat eller med fraktmärken).

Avprickning i mottagningsjournalen.

Sortering av notiserna stationsvis i alfabetisk ordning och i nummerordning för varje avsändningsstation.

Samtidig kontroll av att inga notiser saknas i nummerföljden.

Uppgift över den 25 i följande månad icke utlösta sändningar, saknade notiser m m.

## Arbete på kontrollkontoret

Stickprovsgranskning av att insända notiser för större styckegodssändningar (ej paketgods och småfraktgods) är frankerade.

Omsortering av avsändningsspecifikationerna till bestämmelsestationsordning.

Stickprovsgranskning av att alla på specifikationerna upptagna notiser (fraktsedlar) är insända och rätt frankerade.

*Taxekommittén*

Med hänsyn till att det på trafikant håll synes finnas ett utbrett önskemål att frakten skall få erläggas på bestämmelsestationen, då detta befinnes lämpligt, föreslår taxekommittén, att denna möjlighet bibehålles, trots de i det föregående nämnda olägenheterna härmed. Kommitténs förslag innebär att frakten får erläggas på bestämmelsestationen även för småfraktgods. För paketgods och expressgods föreslår taxekommittén däremot fortsatt frankaturtvång.

Taxekommittén finner det rimligt, att trafikanterna får ersätta de med fraktbetalning på bestämmelsestationen förenade extra kostnaderna. Med hänsyn till dessa föreslås en höjning av tilläggsavgiften från 50 öre till en krona per sändning.

**G. Styckegodssändningar på korta sträckor (»lokalgods») utan fraktsedel**

Vid en del utländska järnvägar, t ex vid Danmarks och Norges statsbanor, får mindre kollin sändas med järnväg över korta sträckor utan fraktsedel.



I Danmark mottages enskilda godskollin av upp till 25 kg vikt till befordring som ilgods utan fraktsedel mellan alla stationer och hållplatser under förutsättning att de åsatts ett fraktmärke. Avgiften för ett sådant inbegriper även utkörning på godsets bestämmelsestation. Vissa varor mottages icke till befordring på detta sätt, såsom cyklar och långa föremål samt lådor och liknande med levande djur och ej heller vissa av de föremål som »endast på vissa villkor» mottages till befordring med järnväg. Gods utan fraktsedel befordras också med samma hastighet som expressgods, om särskilda fraktmärken utöver de ordinarie åsättes kollina. På kollina skall tydligt angivas avsändarens och mottagarens namn och adress, innehållets beskaffenhet samt den järnvägsstation, till vilken godset skall befordras. Adressen m m skall liksom fraktmärkena anbringas på själva kollit eller på tjocka pappstycken, träplattor e d som ordentligt fastsätts därpå.

Transportformen syns böra prövas även vid de svenska järnvägarna, då den torde vara rationell, i synnerhet för mer regelbundna sändningar på kortare sträckor. Det torde ligga inom järnvägsstyrelsens befogenhet att företaga ett sådant prov. Transportformen torde erbjuda fördelar ur expeditionssynpunkt för såväl trafikanter som järnväg.

Järnvägstrafikstadgans föreskrifter om järnvägens ansvarighet för godset torde icke kunna tillämpas för detta »lokalgods»-befordrade gods, utan särskilda bestämmelser måste förutsättas. Mottagaren bör icke kunna fordra att bli underrättad av järnvägen om godsets ankomst eller att få det utkört (hemkört) genom järnvägens försorg. Det förutsättes, att avsändaren under rättar mottagaren om att godset är under transport.

## KAPITEL XIII

**Andra avgiftsbestämmelser i godstaxan**

I detta kapitel behandlas sådana avgiftsbestämmelser och tarifferingsfrågor, som innebär ändringar av större betydelse gentemot nuvarande godstaxa och som icke tidigare berörts i betänkandet.

**A. Transporter av levande djur**

Trafiken med sändningar av levande djur har till skillnad från gods- och persontrafik minskat i omfattning sedan 1930-talet. Trafikinkomsterna uppgår numera endast till cirka en miljon kr per år. Särskilt har en icke ringa del av de kortväga transporterna försvunnit från järnvägarna i samband med att bilar insatts för att ombesörja djurtransporter.

Sändningar av levande djur i vagnslaster skall inlämnas med ilgodsfraktsedel. Transporterna utföres efter särskilda transportplaner, som uppgöres praktiskt taget i varje särskilt fall och innebär att de snabbaste godstransportlägenheterna utnyttjas och att transporterna sker som under sk avkopplingsförbud. Vagnslastsändningar av levande djur ges oftast företräde i befordringshänseende framför vanliga godstransporter, exempelvis vid övergångsstationer och rangerbangårdar. Med hänsyn härtill kan ilgodsfrakt för transporter av levande djur i vagnslaster motiveras. De allmänna skäl, som föreligger för att lättfördärliga varor skall få transporteras som ilgods med rabatterad frakt, har emellertid även ifråga om levande djur ansetts tala mot en sådan fraktberäkning.

*Taxekommittén*

Taxekommittén anser, att fraktberäkningen för levande djur bör anslutas till de allmänna fraktberäkningsbestämmelserna för gods. Styckegodssändningar av djur fraktberäknas redan i nuvarande godstaxa enligt de allmänna bestämmelserna för gods med vissa tillägg för skrymning. Levande djur i vagnslaster fraktberäknas däremot i nuvarande godstaxa enligt särskild djurtariff. Denna tariff föreslås ersatt av en föreskrift om att frakten för levande djur skall beräknas enligt bestämmelserna för fraktgodis i vagnslaster, varvid djuren hänföres till huvudklass A, och frakten beräknas efter en enhetlig fraktberäkningsvikt av 5 ton per vagn, om djuren transporteras lösa i vagnen (se taxeförslagets 22 §). Frakten för mindre sändningar kommer härvid att ökas, men för större sändningar innebär förslaget en fraktminskning. För vilda djur i emballage skall enligt förslaget



frakt likaså beräknas som för 5 ton per vagn. Vårdare, som medföljer en vagnslast djur, bör som hittills befordras avgiftsfritt. Bestämmelsen om att vårdare efter en fullgjord djurtransport äger få återresa på järnväg mot erläggande av halv biljettavgift föreslås däremot slopad, i likhet med vad som skett i andra liknande fall.

### B. Samlastning av gods

Frakten för en vagnslastsändning, som omfattar flera varuslag, tillhörande olika tariffer, får enligt nuvarande godstaxa under vissa förutsättningar beräknas särskilt för varje oliktarifferad del av sändningen enligt den tariff, som är fastställd för den vikt som svarar mot vagnslastens hela vikt. Yrkesmässiga samlastare får emellertid icke tillämpa detta fördelaktigare tarifferingssätt annat än för sändning av varuslag tillhörande samma, med romersk siffra betecknad grupp i godsindelningen. Avsikten med nämnda inskränkning för den yrkesmässiga samlastningen synes vara att något begränsa den yrkesmässiga samlastningsrörelsens omfattning. Speditörsföretagens verksamhet äger betydelse för järnvägen ur trafikvårdande synpunkt men anses även medföra vissa nackdelar för järnvägen. Dessa företag värvar nämligen också en del av den trafik, som järnvägen även eljest skulle ha erhållit, och detta i trafikförbindelser, där järnvägen ändå måste upprätthålla stycke godstrafik.

#### *Taxekommittén*

Taxekommittén anser för sin del, att den yrkesmässiga samlastningen ligger i linje med järnvägens egna strävanden till en rationalisering av järnvägstransporterna och att tiden nu är inne att upphäva nuvarande ogynnsamma undantagsställning för yrkesmässiga samlastare i fråga om fraktberäkning vid samlastning av gods. Kommitténs förslag innebär, att en speditör kan sammansätta sina vagnslaster av varuslag, tillhörande olika huvudklasser, och få dessa fraktberäknade var för sig efter den vikt-klass, som gäller för den sammanlagda vikten i vagnen, under samma förutsättningar som gäller för andra trafikanter.

### C. Transport i varm- eller kylvagn

Nuvarande tilläggsavgift för transport av vagnslast i varm- eller kylvagn är beroende av såväl transportavstånd som lastvikt och varuslag. Den består av dels avgiften för slutna vagn enligt godstaxans avgiftsbestämmelser härför, dels även en särskild vagnavgift, som varierar med transportavståndet. Sistnämnda avgift utgör för närvarande:

Avstånd	Vagnavgift per vagn
högst 200 km	30 kr
201—600 »	45 »
över 600 »	60 »

Om järnvägen skall ombesörja uppvärmning eller elektrisk avkylning under transporten, erlägges enligt nuvarande godstaxa utöver vagnavgiften enligt ovan en tilläggsavgift om 20 % av fraktgods- eller ilgodsfrakten, inkluderande avgiften för slutna vagnar. Tilläggsavgift för isning erlägges med 15 kr per begynnande 100 km, dock med minst 45 kr. För djupfrysningstransporter i högisolerade vagnar, sk köldvagnar, skall enligt en tilläggsbestämmelse i godstaxan utöver vagnavgiften, som för dessa vagnar utgör 60, 80 och 100 kr för ovannämnda avstånd, erläggas 40 % tillägg på frakten.

### *Taxekommittén*

Taxekommittén föreslår, att en endast av avståndet beroende, enhetlig tilläggsavgift per använd varm- eller kylvagn erlägges för transporter i dylika vagnar. Tilläggsavgiften föreslås insatt i en kolumn vid sidan av fraktsatstabellerna för fraktgods i vagnslaster, vilket torde förenkla fraktberäkningsarbetet.

De föreslagna vagnavgifterna torde för de mer allmänt förekommande transportfallen i stort sett motsvara summan av vagnavgifterna enligt det gällande systemet. I *tabell 49* exemplifieras förhållandet mellan nuvarande<sup>1</sup> avgifter och avgifterna enligt förslaget.

*Tabell 49. Exempel på förhållandet mellan nuvarande och föreslagna avgifter för varm- eller kylvagn*

Km	Nuvarande avgift (vagnavgift plus slutna-vagn-avgift) för sändning om 12 ton i tariff			Föreslagen vagnavgift
	6 A	8 A	11	
K r o n o r				
50	35,80	35,80	40,20	40,00
100	38,60	38,60	45,00	40,00
200	44,10	43,80	50,70	40,00
300	64,60	62,60	71,00	51,00
400	69,90	65,40	75,50	60,00
500	73,80	67,40	79,40	69,00
600	75,70	69,20	83,10	75,00
700	92,30	85,80	101,20	81,00
800	93,90	87,40	104,40	87,00
1 000	97,10	90,50	110,70	99,00
1 200	100,20	93,70	117,00	111,00

<sup>1</sup> Med nuvarande avgifter avses de, som gällde vid SJ under tiden 1.6 1955—31.10 1956.



Taxekommittén har icke funnit anledning föreslå ändring av isningsavgiften. Tilläggsavgifterna för uppvärmning eller elektrisk avkylning föreslås, med hänsyn till att de föreslagna vagnavgifterna inkluderar avgiften för sluten vagn men även med hänsyn till driftkostnaderna, ändrade enligt följande:

1. Vid transport under uppvärmning:  
10 % tillägg till fraktgods- eller ilgodsfrakten.
2. Vid transport under (elektrisk) avkylning:  
15 % tillägg till fraktgods- eller ilgodsfrakten.
3. Vid transport under djupfrysning:  
35 % tillägg till fraktgods- eller ilgodsfrakten och dubbel vagnavgift.

I fråga om styckegods föreslår taxekommittén ingen saklig ändring av gällande bestämmelser.

#### **D. Transporter enligt särskilda transportplaner**

Följande tre huvudslag av transporter utföres enligt särskilt uppgjorda transportplaner:

1. Vagnslasttransporter, som på trafikants begäran äger rum med vissa bestämda tåglägenheter (under s k avkopplingsförbud).
2. Transporter av explosiva varor av transportklass B och D.
3. Specialtransporter.

För vagnslaster, transporterade under avkopplingsförbud, erlades före den 1 juni 1953 en tilläggsavgift om 50 % av frakten. Denna avgift, som huvudsakligen skulle utgöra ersättning för extra planeringsarbete, ansågs emellertid vara för hög och sänktes därför fr o m nämnda dag till 20 %. Antalet transporter under avkopplingsförbud ökade därefter avsevärt.

Explosiva varor av transportklass B och D, vilka transporteras under transportförhållanden, likartade dem som förekommer för vagnslasttransporter under avkopplingsförbud, belades den 1 juni 1953 med 20 % tilläggsavgift.

Sändningar av följande slag av vagnslastgods är hänförliga till begreppet specialtransporter:

a. Gods, som överskrider den för vederbörande sträcka tillåtna lastprofilen eller som överskrider de föreskrivna breddinskränkningarna vid gång genom skarpa kurvor.

b. Gods, som ej kan lastas och lossas på vanligt sätt, exempelvis på grund av sin längd.

c. Gods, som uppplastats på vagnar av specialkonstruktion.

d. Transportabla omformare, transformatorer och ställverksvagnar, som är fast förbundna med vagnunderreden och befordras på egna hjul.

e. Fordon, som transporteras på egna hjul och som ej är inregistrerade i någon järnvägs vagnpark.

Specialtransporternas antal har ökat för varje år sedan mitten av 1940-talet och under de sista fem åren har antalet transportfall fördubblats. Järnvägsstyrelsens trafikbyrå handhar för närvarande omkring 500 specialtransporter per år, vartill kommer ett något mindre antal, där trafiksektionsföreståndarna lämnar transporttillstånd. De totala fraktinkomsterna av dessa transporter kan för närvarande beräknas vara av storleksordningen en miljon kronor per år.

Specialtransporterna är av mycket olika beskaffenhet och medför för järnvägen betydligt mer arbete än vanliga transporter. Vilken typ av specialtransporter det än gäller, måste bli en omfattande förundersökning ske i transportens väg, innan transporttillstånd utfärdas. Undersökningen syftar till att utreda och fastställa de speciella åtgärder, som kan komma att erfordras för transporten, och de villkor, varunder transporten måste utföras. Dyliga åtgärder och villkor kan exempelvis vara, att endast vissa spår på stationerna användes, att kontaktledningen är spänningslös utefter transportvägen, att vagnen placeras på särskild plats i tåget och att skiljevagnar tillkopplas, att transporten sker med nedsatt hastighet, att extra bevakning ordnas eller att omläggning sker till enkelspårsdrift på dubbelspår. Dessa olika åtgärder och villkor inverkar självfallet även på tågföringen och växlingsarbetet, som försvåras, med därav föranledda kostnader för järnvägen.

För närvarande erlägges frakt för specialtransporter enligt godstaxans ordinarie fraktbestämmelser, varjämte trafikanten debiteras kostnader i förekommande fall för extratåg, för skiljevagnar, för extra banbevakning, urkoppling av kontaktledning etc samt vagnanvändningsavgifter för specialvagnar, då sådana använts. Vid en del utländska järnvägsförvaltningar uttages förutom vanlig frakt och ersättning för speciella arrangemang ett generellt frakttillägg i form av visst procentuellt tillägg av frakten. Sistnämnda tillägg avser att täcka kostnaderna för erforderlig undersökning och planering.

#### *Taxekommittén*

Taxekommittén finner en tilläggsavgift av 20 % av frakten för transport av vagnslaster under avkopplingsförbud och för transport av explosiva varor av transportklass B och D lämpligt avvägd med hänsyn till det extra transportarbetet med uppgörandet och följandet av särskilda transportplaner.

Även specialtransporter medför som ovan framgått ett betydande extra arbete från järnvägens sida med förundersökningar utefter transportvägen och med uppläggning av transportplaner och fastställande av villkorsföre-



skrifter. Dylika transporter åtnjuter i många fall samma transportstandard som transporter under s k avkopplingsförbud. Tåglägenheterna måste nämligen som regel fastställas i förväg och meddelas telegrafiskt i transportens väg, så att erforderliga åtgärder på bl a omkopplingsstationer kan förberedas.

Taxekommittén anser det därför motiverat, att det även för här ifrågasvarande specialtransporter uttages ett procentuellt tillägg till den ordinarie järnvägsfrakten, och kommittén föreslår, att detta tillägg liksom tillägget för transporter under s k avkopplingsförbud och för explosiva varor sättes till 20 %.

Förutom det 20-procentiga frakttillägget skall enligt förslaget trafikanten för specialtransporter liksom hittills debiteras uppkommande extra kostnader, såsom för extratåg, monterings- och ändringsarbeten på anläggningar och rullande materiel, bevakningspersonal o d.

I samband med införandet av ett dyliskt frakttillägg anser kommittén, att den ansvarighetsförbindelse, som järnvägen nu begär av trafikanten för utförandet av en specialtransport, bör kunna slopas utom i mera vanskliga transportfall.

### E. Återgående emballage

Begagnat emballage och lastningstillbehör fraktberäknas vid fraktgodstransport efter särskild i godstaxan intagen tariff, som innebär icke oväsentligt nedsatta frakter i förhållande till vanlig fraktgodstransport. Förutsättningen för att denna tariff skall få tillämpas är bl a

att avsändaren styrker, att emballaget använts vid transport med järnväg från den avsändare och station, till vilken det skall återsändas,

att emballaget återsändes inom 30 dagar från den dag, då godssändningen ankommit till stationen,

att emballagefrakten för styckegods erlägges vid avsändningen.

Emballagetariffen är i nuvarande godstaxa uppställd som en enkel fraktsatstabell med endast en tariff för styckegods och två tariffer för vagnslastgods (minst 2,5 resp 5 ton per vagn). Till större delen återsändes begagnat emballage som styckegods.

#### *Taxekommittén*

Den låga emballagetaxan har utan tvivel bidragit till en förbättring av emballaget, vilket även ligger i järnvägens intresse, och till att emballage i större utsträckning än tidigare återsändes till avsändaren. För järnvägen medför transporterna av emballage rätt betydande kostnader, när emballage kräver avsevärt utrymme i förhållande till sin vikt. Tariffen innehåller emellertid en bestämmelse om att järnvägen för återgående emballage

och lastningstillbehör har dubbelt så lång leveransfrist som för fraktgods i allmänhet. Härigenom kan transportererna av emballage ekonomiseras och kostnaderna nedbringas. Järnvägen kan vidare begära, att även styckegodssändningar av emballage lastas av avsändaren själv. Med hänsyn härtill torde det vara motiverat att tillämpa lägre taxa för emballage än för annat gods. Dock torde fraktavgifterna icke böra understiga 50 % av fraktavgifterna för vanligt fraktgods.

Tariffen för återgående emballage som styckegods synes med fördel kunna anknytas till tariffen för vanligt fraktstyckegods, så att fraktavgifter för återgående emballage erlägges med hälften av fraktavgifterna för vanligt fraktstyckegods. Härigenom vinner man förutom en enkel fraktberäkning en anknytning till fraktsystemet för styckegods i allmänhet med dess avstånds- och viktindelning samt avstånds- och viktdegression. Minsta fraktavgiften föreslås utgöra 2 kr per sändning som för närvarande. Frakten för emballage som styckegods bör som hittills erläggas vid avsändningen.

För vagnslastgods av återgående emballage föreslår taxekommittén, att tariff E 10 tillämpas vid fraktbetalning för minst 5 ton per vagn. Fraktberäkningen för återgående emballage anslutes härmed även för vagnslastgodset till det allmänna fraktsystemet.

En jämförelse mellan de sålunda föreslagna frakterna för återgående emballage och nuvarande frakter göres i *tabellerna 50 och 51*.

Med hänsyn till att utrymme sparas i godsvagnen om lådor återsändes med hopfällda eller med isärtagna och hopbuntade sidor medger järnvägsstyrelsen för närvarande 50 % nedsättning av frakten för återgående emballage. Denna ytterligare avgiftslättnad förefaller vara ändamålsenlig och kommittén föreslår därför, att bestämmelser härom införes i godstaxan.

Önskemål har framförts från näringslivet om att tidsfristen för återsändningen utsträcker, förslagsvis till tre månader, med anledning av att svårigheter föreligger inom många branscher att hinna återsända emballaget inom 30 dagar. Från järnvägshåll har gjorts gällande, att möjligheterna till kontroll av att godset verkligen sänts med järnväg härigenom försämrats något. Även om så är fallet, finner taxekommittén det motiverat, att dessa önskemål tillmötesgås.

För återgående emballage, som *återsändes regelbundet i vissa kortare stationsförbindelser*, bör ett förenklat expeditionssätt kunna tillämpas, som innebär, att fraktsedel ej användes och att emballaget inlämnas till transport utan att järnvägen pålägges ansvar för godset. För på dylikt sätt befordrat emballage bör separata överenskommelser om fraktavgifter och transportsätt kunna träffas.



Tabell 50. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna fraktagifter för styckegodssändningar av begagnat emballage

Km	100 kg			1 000 kg		
	Nuvarande frakt	Föreslagen frakt	Skillnad	Nuvarande frakt	Föreslagen frakt	Skillnad
K r o n o r						
20	2,00	2,00	0	14,00	8,50	— 5,50
40	2,00	2,00	0	18,00	10,50	— 7,50
60	2,20	2,50	+ 0,30	22,00	12,00	— 10,00
80	2,60	2,50	— 0,10	26,00	14,00	— 12,00
100	2,60	3,00	+ 0,40	26,00	15,50	— 10,50
110	3,00	3,00	0	30,00	17,00	— 13,00
150	3,00	3,50	+ 0,50	30,00	20,50	— 9,50
200	3,00	4,00	+ 1,00	30,00	24,00	— 6,00
210	3,50	4,50	+ 1,00	35,00	26,50	— 8,50
300	3,50	5,00	+ 1,50	35,00	31,50	— 3,50
310	3,90	5,50	+ 1,60	39,00	34,00	— 5,00
400	3,90	6,00	+ 2,10	39,00	39,50	+ 0,50
410	4,30	7,00	+ 2,70	43,00	42,00	— 1,00
500	4,30	7,00	+ 2,70	43,00	43,50	+ 0,50
510	4,60	7,50	+ 2,90	46,00	46,00	0
600	4,60	7,50	+ 2,90	46,00	48,00	+ 2,00
610	5,20	8,00	+ 2,80	52,00	50,50	— 1,50
700	5,20	8,00	+ 2,80	52,00	52,00	0
800	5,20	8,50	+ 3,30	52,00	56,50	+ 4,50
900	5,80	9,00	+ 3,20	58,00	60,50	+ 2,50
1 000	5,80	9,50	+ 3,70	58,00	64,00	+ 6,00

Tabell 51. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna fraktagifter för vagnslastsändningar av begagnat emballage

Km	3 ton			5 ton		
	Nuvarande frakt	Föreslagen frakt	Skillnad	Nuvarande frakt	Föreslagen frakt	Skillnad
K r o n o r						
20	45,00	50,00	+ 5,00	45,00	50,00	+ 5,00
40	45,00	50,00	+ 5,00	45,00	50,00	+ 5,00
60	45,00	50,00	+ 5,00	55,00	50,50	— 4,50
80	51,00	50,00	— 1,00	65,00	58,50	— 6,50
100	51,00	50,00	— 1,00	65,00	66,00	+ 1,00
110	66,00	50,00	— 16,00	85,00	69,00	— 16,00
150	66,00	50,50	— 15,50	85,00	81,00	— 4,00
200	66,00	59,00	— 7,00	85,00	96,00	+ 11,00
210	81,00	65,50	— 15,50	110,00	98,50	— 11,50
300	81,00	78,00	— 3,00	110,00	121,00	+ 11,00
310	93,00	84,00	— 9,00	130,00	123,00	— 7,00
400	93,00	97,00	+ 4,00	130,00	141,00	+ 11,00
410	105,00	103,00	— 2,00	150,00	142,50	— 7,50
500	105,00	107,50	+ 2,50	150,00	156,00	+ 6,00
510	117,00	113,50	— 3,50	170,00	157,50	— 12,50
600	117,00	118,00	+ 1,00	170,00	171,00	+ 1,00
610	132,00	124,00	— 8,00	185,00	172,50	— 12,50
700	132,00	128,50	— 3,50	185,00	183,50	— 1,50
800	132,00	139,00	+ 7,00	185,00	196,00	+ 11,00
900	150,00	149,50	— 0,50	210,00	208,50	— 1,50
1 000	150,00	157,50	+ 7,50	210,00	221,00	+ 11,00

### F. Godsbehållare, pallboxar, lastpallar m m

Som ett led i utbyggnaden av järnvägens transportservice har SJ, särskilt under de senaste fyra åren, anskaffat bl a godsbehållare av olika standardtyper, köldboxar och lastpallar. Utvecklingen på detta område framgår av tabell 52.

Tabell 52. Antal godsbehållare, köldboxar och lastpallar vid olika tidpunkter 1953—1956

Transportredskap	1/1 1953	1/1 1954	1/1 1955	1/1 1956	1/10 1956
	A n t a l				
Godsbehållare A.....	381	776	2 176	2 676	3 021
» B.....	256	633	1 132	1 134	1 934
» C.....	—	—	65	165	200
Storbehållare.....	50	54	65	65	136
Köldboxar.....	60	60	560	662	1 552
Lastpallar.....	20 600	21 250	22 000	35 000	55 000

Dessa transportredskap tjänar i första hand att underlätta överförandet av gods mellan järnväg och bil och att minska trafikantens kostnader för emballage och för hantering av godset. I viss mindre utsträckning har även företag inom näringslivet anskaffat dylika transportredskap, delvis av andra typer och utföranden.

### Taxekommittén

Bestämmelser och avgifter för användning av järnvägens godsbehållare och lastpallar och för återsändning av tomma privata behållare har hittills meddelats i järnvägsstyrelsens cirkulär. Detta förfaringsätt har varit naturligt under den tid, som denna service varit under utbyggnad och bestämmelserna successivt ändrats och kompletterats.

Då denna första utbyggnadsfas nu kan anses vara passerad, anser taxekommittén, att avgiftsbestämmelser för ifrågavarande transportredskap bör intagas i godstaxan. Det förslag till avgifter m m, som kommittén kommit fram till med ledning av nu vunna erfarenheter, framgår av 19 § i kommitténs förslag till godstaxa.

### G. Privata godsvagnar

I den svenska vagnparken ingår ett icke ringa antal privata godsvagnar, huvudsakligen cisternvagnar. Dessa vagnar tillsammans med de järnvägs-



ägda cisternvagnar, som uthyres till trafikanter, är för närvarande något fler än 3 000. De vanligaste varuslagen, som transporteras i vagnarna, är eldningsolja, bensin och fotogen, men även stora mängder syror och andra kemikalier förekommer liksom komprimerade gaser.

Taxebestämmelserna för transport av lastade och tomma privata godsvagnar ändrades väsentligt från den 1 oktober 1953. Sålunda slopades »taraviktstillägget», som innebar, att för godsvagnar med en taravikt överstigande 15 ton fraktberäkningsvikten skulle ökas på visst sätt, om lastens vikt understeg vagnens taravikt. Vidare ersattes fraktbestämmelserna för tomma vagnar, som tidigare gick ut på att frakten skulle beräknas efter tariff 14 för en fjärdedel av vagnens egen vikt, med en förenklad, endast avståndsberoende enhetsfrakt per vagn.

Den 1 oktober 1953 infördes även för första gången bestämmelser om ersättning till privatvagnägare för vagnhållning. Införandet härav hade föregåtts av principiella beslut inom internationella järnvägsunionen (UIC) och av förhandlingar mellan Svenska Privatvagnsföreningen och järnvägsstyrelsen. Ersättningsbeloppen har sedermera höjts som framgår av följande tabell över den maximala ersättningen för varje lastlopp (sändning) för en lastad två- eller treaxlig vagn:

Avstånd	Ersättning fr o m	
	okt 1953	juni 1955
1—200 km	14 kr	18 kr
201—600 »	21 »	25 »
över 600 »	28 »	32 »

För fyraxlig vagn höjes ersättningen med 100 %.

### *Taxekommittén*

Nuvarande fraktberäkningsbestämmelser för privata godsvagnar finner taxekommittén enkla och lätta att tillämpa. Fraktavgifterna för tomma godsvagnar synes vara väl avvägda. Taxekommittén har sålunda icke funnit skäl föreslå ändring av dessa bestämmelser.

Att privatvagnägare erhåller ersättning för vagnhållning anser taxekommittén väl motiverat i de fall taxans ordinarie fraktavgifter tillämpas. Taxans fraktavgifter kan nämligen i princip anses innefatta bl a ersättning till järnvägen för hållande av vanlig öppen godsvagn för utförandet av transportererna. Därest trafikant själv tillhandahåller vagn för transporten, bör han sålunda äga att utfå ett belopp, som svarar mot nämnda kostnad för järnvägen.

Taxekommittén finner icke anledning ingå på frågan om ersättningens storlek, då kommittén förutsätter, att allmänna överläggningar härom som hittills äger rum mellan Svenska Privatvagnsföreningen och järnvägssty-

relsen och att med ledning härav överenskommelser om ersättning för privatvagnar träffas mellan trafikant och järnväg.

Taxekommittén vill i detta sammanhang även hänvisa till sitt förslag (kap XI, avd C) om införande av viss specialtariff för gods i cisternvagnar.

#### **H. Järnvägsfordon, maskiner och liknande, som transporteras på egna hjul**

Taxekommittén föreslår, att nuvarande tariffmässiga uppdelning av egentliga järnvägsfordon på materiel för ägande svensk järnvägs räkning och annan materiel slopas och att man i tariffhänseende endast skiljer på nya och begagnade järnvägsfordon. Nya järnvägsfordon föreslås fraktberäknade efter tariff E 15 för fordonets egen vikt, dock för minst 5 ton per fordon. För begagnade järnvägsfordon föreslås fraktberäkningen ske på liknande sätt men efter tariff G 15.

Även för maskiner, apparater och redskap m m, som är fast förbundna med underreden för transport på järnväg, föreslås nämnda uppdelning med hänsyn till vagnägare slopad. Fraktberäkning föreslås ske enligt tariff E 15. För justeringsvagnar för vågar föreslås dock taxans lägsta tariff, H 15, tillämpad.

Tillägget för transport som ilgods sänkes enligt förslaget från 100 till 50 %.

#### **I. Minsta fraktavgifter för vagnslastgods**

Godstaxans minsta fraktavgifter för vagnslastgods föreslår taxekommittén med hänsyn till järnvägstrafikens kostnader höjda för fraktgods till 80 kr per vagn och för allt ilgods till 120 kr per vagn.

#### **K. Spåravgifter**

De spåravgifter och/eller växlingsavgifter, som för närvarande erlägges till järnvägen för framförande av vagnar på vissa industrispår och hamnspår, är som regel betingade av de förhållanden, som rådde då spåren anlades. Till icke ringa del har nuvarande stora avgiftsvariationer sin förklaring häri. Även olika avgiftssystem förekommer emellertid. I en del fall uttages särskild fast tilläggsavgift och i några fall genomräknas frakten efter ett med vissa kilometer förlängt tariffavstånd.

#### *Taxekommittén*

Taxekommittén anser det lämpligt, att en översyn företages av nuvarande spåravgifter i syfte att uppnå enhetliga och lättberäknade tilläggsavgifter. Man bör överväga att generellt uttaga dylik avgift på så sätt att frakten genomräknas efter ett med vissa kilometer förlängt tariffavstånd. Taxekommittén föreslår, att järnvägsstyrelsen överväger här berörda frågor.



## KAPITEL XIV

## Taxa för transporter i godssamtrafik mellan olika järnvägar inom Sverige

För godstransporter i samtrafik mellan statens och enskilda järnvägar såväl som mellan enbart enskilda järnvägar tillämpas sedan länge en särskild taxa, benämnd »taxa för transporter i allmän godssamtrafik inom Sverige». För de fåtal enskilda järnvägar, som ej deltagar i denna samtrafik, tillämpas fraktberäkningssnitt vid övergångsstationen mellan de olika banorna, så att på ömse sidor därom den för vederbörande järnväg gällande taxan tillämpas.

Nu gällande samtrafikstaxa är upprättad av verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik på grundval av de av Kungl. Maj:t fastställda föreskrifterna angående godssamtrafik av den 27 juni 1929. Före denna taxa tillämpades 1882 års samtrafikstaxa. Nämnda samtrafikföreskrifter innehåller bestämmelser i följande tre huvudfrågor: fraktavgifternas beräkning, fördelningen av fraktavgifterna mellan vederbörande järnvägar samt regler för bestämmandet av transportvägar (samtrafiksvägar).

I fråga om fraktavgifternas beräkning gäller i huvudsak SJ godstaxas bestämmelser och godsindelning. SJ taxa tillämpas därvid på hela transportsträckan som om det vore enbart SJ järnvägssträcka. Till fraktsatserna för fraktgods och ilgods enligt SJ taxa lägges dock en övergångsavgift för varje övergång mellan olika järnvägar samt för vissa enskilda järnvägar en banavgift. För paketgods och småfraktgods tillämpas SJ taxas fraktavgifter utan nämnda tillägg.

Det i godssamtrafiken tillämpade systemet med genomgående fraktberäkning efter det sammanlagda avståndet från avsändnings- till bestämmelsestationen innebär för samtrafikssändningar att den fallande tariff, som innehålles i SJ taxa, gör sig gällande på hela transportsträckan. På långa avstånd uppkommer härigenom icke oväsentligt lägre frakter än om fraktberäkningen skett efter skilda taxor för de olika järnvägarna (s k bruten fraktberäkning).

Uttagandet av en övergångsavgift för övergång från en järnväg till en annan är motiverat av de kostnader, som uppstår för omlastning och överföring av styckegods och växling av vagnslastvagnar från ett tåg till ett annat. Vagnarna uppehålls dessutom som regel längre tid på övergångsstationen än vid transport på en och samma bana.

Banavgifterna är avsedda att i viss mån kompensera vederbörande enskilda järnvägar för de intäktsförluster, som uppkommer genom tillämpning av den lägre SJ-taxan i samtrafik.

### *Taxekommittén*

Taxekommittén vill först erinra om att godssamtrafiken mellan olika järnvägar fått en allt mindre betydelse allt eftersom enskilda järnvägar införlivats med statsbanenätet.

Taxekommittén finner icke anledning att föreslå någon ändring i nuvarande taxsystem, enligt vilket SJ godstaxa är grundläggande för fraktens beräkning. Taxekommittén förutsätter dock, att det förslag till ny SJ godstaxa, som taxekommittén framlägger, kommer att tillämpas även i godssamtrafiken. Detta innebär, att nuvarande godssamtrafikföreskrifter måste ändras. Lämpligen bör förslag härtill uppgöras gemensamt av järnvägstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen.



## TREDJE DELEN

### *SJ Persontaxa*

#### KAPITEL XV

#### Grundtaxa

##### A. Allmänna synpunkter

###### *1. Den taxepolitiska målsättningen*

Mot bakgrunden av de senare årens utveckling synes det sannolikt, att persontrafiken på järnvägarna fortsätter att tendera nedåt. Utvecklingen är dock givetvis beroende av åtskilliga omständigheter, av vilka endast en del kan påverkas av järnvägen själv. Bland dessa senare intar taxepolitiken en framträdande plats, men även andra åtgärder kan påverka persontrafiken i positiv riktning. Ökad snabbhet i förbindelserna, större bekvämlighet och förbättrad allmän service, skärpt vaksamhet på tidtabellens ändamålsenlighet på de skilda linjerna, motverkan av förseningar, effektiv trafikvärvning m fl åtgärder är otvivelaktigt ägnade att stimulera efterfrågan i persontrafik. Åtgärder av hithörande slag kan sammanfattningsvis sägas bygga upp persontransporternas standard, och denna är uppenbarligen av största betydelse i konkurrensen med andra transportmedel, kollektiva såväl som enskilda.

Inom ramen för en taxepolitik, som baseras på kostnadstäckning och förräntning av statskapitalet, synes det vara möjligt att motverka nedgången av persontrafiken genom i första hand trafikvärvande nedsättningar av mera speciell natur och inriktade på att skapa trafik, där ledig kapacitet finnes, på såväl korta som långa avstånd.

###### *2. Olika huvudtyper av tariffer för personbefordring*

Järnvägsförvaltningarna i olika länder har använt och använder fortfarande flera olika tariffsystem för prissättning av biljetter. En kort redogörelse för de vanligast förekommande följer här nedan.

Alla järnvägar av betydelse tillämpar *avståndstariffer*, enligt vilka biljettpriset beräknas på grundval av avståndet i den aktuella stationsförbindelsen. Avståndstariffer kan utformas på olika sätt; några typexempel nämnes här nedan.

Vid den raka avståndstariffen, vanligen benämnd *rak kilometertariff*, ökar biljettpriset med samma belopp på alla avstånd. Priset är alltså direkt proportionellt mot avståndet. Den raka tariffen kan också utformas på så sätt, att kilometeravstånden sammanföres i grupper med lika biljettpris för alla avstånd inom en och samma grupp. Avgiften inom varje grupp beräknas efter längsta avståndet. Kilometergruppernas storlek varierar ofta efter reseavståndet: mindre storlek på kortare resavstånd, större på längre avstånd.

Om man sänker priset per kilometer från ett avsnitt av en tariff till ett annat, får man en fallande avståndstariff, vanligen benämnd *fallande kilometertariff*. Gruppindelning av avstånden kan förekomma liksom i den raka tariffen.

*Zontariff* benämnes en tariff, där storleken av avståndsgrupperna, zoner, kan varieras, men priset per zon är konstant. En zontariff göres oftast fallande, vilket ernås genom att zonlängden ökas.

En fallande zontariff infördes den 1 januari 1906 på SJ och tillämpades med vissa ändringar till den 1 maj 1951. Zoner, gjordes ganska små, från 8 km till högst 22 km, sedermera ökade till högst 32 km. Det stora flertalet enskilda järnvägar tillämpade i allmänhet kortare zoner än SJ.

Zontariffen ersattes den 1 maj 1951 av tariffer, som närmast kan karakteriseras som fallande kilometertariffer. Resavstånden sammanföres i grupper, omfattande för enkla biljetter 2 km på de kortaste avstånden och sedan successivt ökande, så att grupperna på de allra längsta resavstånden omfattar ända till 50 km. Avståndsgrupperingen ger i likhet med zonindelningen möjlighet att på samma biljett upptaga flera bestämmelsestationer belägna inom en och samma avståndsgrupp. Grupperingen underlättar även avrundningen av biljettpriserna. Om en fallande tariff skall utformas som zontariff eller som kilometertariff är vid detta förfaringssätt strängt taget likgiltigt. Dock har kilometertariffen en fördel, i det att den är smidigare att arbeta med vid taxeändringar.

### **3. Nuvarande taxesystem i persontrafik**

Det nuvarande taxesystemet kan indelas i två huvudavdelningar, grundtaxan och nedsättningarna.

*Grundtaxan* innehåller grunderna för avgiftsberäkning samt reglementariska bestämmelser för de vanliga biljettslagen, såsom enkla, tur- och retur-, månads-, snälltågstilläggs-, sovplats- och barnbiljetter, samt för befordring av resgoods och expressgoods.

*Nedsättningarna* utgör differentieringar av grundtaxans tariffer. De nedsättningar, som järnvägsstyrelsen äger bevilja, måste vara företagsekonomiskt motiverade. För övriga nedsättningar, av sociala eller andra motiv, erfordras medgivande av Kungl Maj:t.



Bland viktigare företagsekonomiskt motiverade nedsättningar må nämnas endagsbiljetter, familjebiljetter, mötesnedsättning, rabattkort, semesterbiljetter och sällskapsresor. Nedsättningar av andra skäl avser resor för skolbarn, studerande och föreningsungdom, lärjungar vid blind- eller dövstumsskolor m fl.

En redogörelse för nuvarande nedsättningar finnes i kapitel XVI.

Slutligen får taxekommittén erinra om att enligt överenskommelse mellan de europeiska järnvägsförvaltningarna inom Internationella järnvägsunionen framföres sedan den 3 juni 1956 endast två vagnklasser, 1 och 2 klass, tidigare 2 respektive 3 klass. Vid resa i sovvagn finnes möjlighet att få disponera enbäddskupé, betecknad single, mot erläggande av dels sovplatsavgift, dels ett särskilt tillägg. I det följande användes de nya vagnklassbeteckningarna, där ej annat uttryckligen säges eller framgår av sammanhanget.

## **B. Grundtaxans olika tariffer**

### ***1. Tariffer för tur- och returbiljetter och enkla biljetter***

#### **a) Tariffernas utformning**

Vid den genomgripande reform av persontaxan, som genomfördes 1906, slopades de befintliga tur- och returbiljetterna liksom flertalet övriga biljettslag till nedsatt pris. Detta kunde ske genom att tariffen för enkla biljetter sattes så lågt, att priset för två enkla biljetter icke blev nämnvärt högre än det tidigare priset för en tur- och returbiljett. Därefter förflöt 18 år, innan tur- och returbiljetterna åter infördes. Till en början inrättades de nya biljetterna endast i sådana stationsförbindelser, där förhållandena ansågs kräva detta, och endast på avstånd om högst 70 km. År 1925 infördes tur- och returbiljetter generellt i alla stationsförbindelser med högst 366 km avstånd och år 1933 ökades detta till 496 km. Fr o m den 1 maj 1951 tillhandahålles tur- och returbiljetter på alla avstånd.

Även beträffande giltighetstiden för tur- och returbiljetter har man gått försiktigt fram. Ursprungligen gällde biljetterna två dagar, men tiden utsträcktes senare att omfatta två vardagar jämte mellanliggande eller anslutande sön- och helgdagar. År 1935 förlängdes giltighetstiden till 10 dagar, 1948 till 20 dagar och slutligen 1952 till en månad.

Före den 1 maj 1951 medförde tur- och returbiljett 25 % rabatt på priset för två enkla biljetter på avstånd upp till omkring 200 km; på längre avstånd minskade rabatten kontinuerligt för att helt upphöra vid 496 km. Enligt nuvarande<sup>1</sup> tariff är tur- och returbiljetter cirka 23 % billigare än två enkla biljetter på avstånd upp till 300 km; rabatten sjunker på avstånd däröver för att vid 500—1 000 km utgöra 15—16 %. Den stiger sedan åter

<sup>1</sup> Med nuvarande tariff eller 1955/56 års tariff avses här och i fortsättningen befordringsavgifter som gällde vid SJ under tiden 1.6. 1955—31.10. 1956.

till cirka 20 % på de allra längsta avstånden. Inom avståndsområdet 400—700 km faller några stationsförbindelser med stor resefrekvens, såsom Stockholm—Malmö 599 km, Stockholm—Göteborg 456 km, Stockholm—Charlottenberg 431 km, Malmö/Hälsingborg—Kornsjö 487/431 km. Järnvägsstyrelsen torde av denna anledning ha ansett det företagsekonomiskt motiverat att på dessa avstånd tillämpa en något lägre tur- och returrabatt. Nuvarande tariffer för enkla och tur- och returbiljetter i 2 klass åskådliggöres i *diagram 16*.

I och med att tur- och returbiljetter år 1951 infördes på alla avstånd, fick tur- och returtariffen en långt större betydelse från inkomstsynpunkt än tidigare, vilket framgår av *tabell 53*. Endags- och semesterbiljetterna, som försöksvis inrättades 1952, är nya biljettformer för tur- och returesor och bör även redovisas i detta sammanhang.

*Tabell 53. Inkomster av enkla och tur- och returbiljetter till ordinarie pris jämte endags- och semesterbiljetter*

Biljettslag	1949	1953	1954	1955	1955 Procentuell fördelning
	M i l j o n e r k r o n o r				
Enkla .....	108,5	65,2	66,0	63,8	23,1
Tur- och retur .....	155,3	189,3	180,5	180,8	65,6
Endags .....	—	2,3	2,7	3,4	1,3
Semester .....	—	18,3	23,5	27,2	10,0
Summa	263,8	275,1	272,7	275,2	100,0

*Tabell 54* visar resefrekvens och intäkter 1954 av tur- och returbiljetter till ordinarie pris.

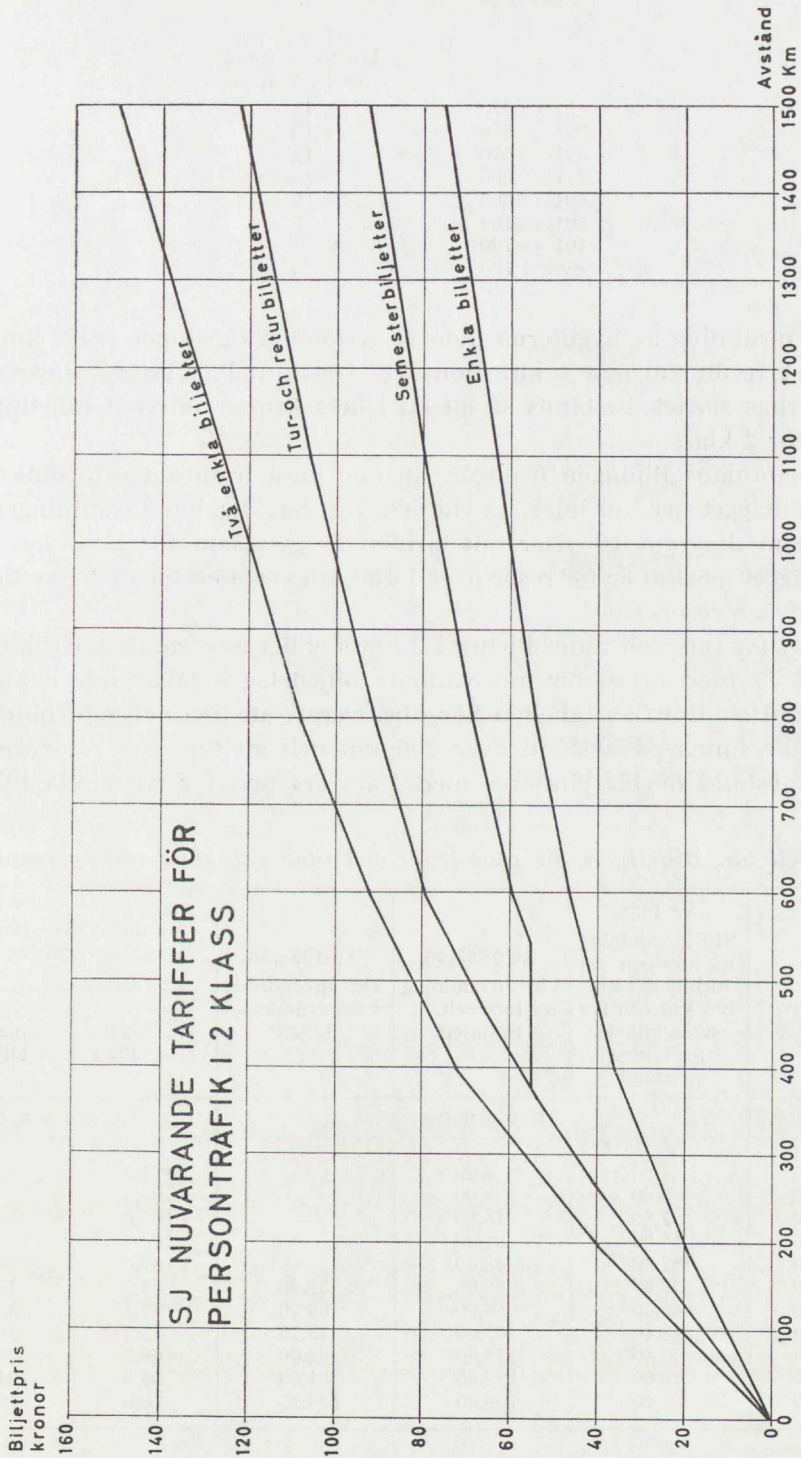
*Tabell 54. Tur- och returbiljetter till ordinarie pris:  
Avstånds-fördelning för resor och intäkter 1954*

Res- avstånd km	A n t a l r e s o r				I n t ä k t e r			
	1 kl	2 kl	Summa	Procentuell fördelning	1 kl	2 kl	Summa	Procentuell fördelning
	t u s e n t a l				m i l j o n e r k r o n o r			
1—120	383	39 220	39 603	88,6	1,5	78,2	79,7	44,1
121—400	292	3 578	3 870	8,6	6,6	49,0	55,6	30,8
401—700	235	798	1 033	2,3	10,4	23,3	33,7	18,7
över 700	44	202	246	0,5	2,7	8,8	11,5	6,4
Summa	954	43 798	44 752	100,0	21,2	159,3	180,5	100,0

Enligt nuvarande taxa beräknas avgifterna för 2 klass tur- och returbiljetter enligt följande konstruktionsschema (sid. 258).



Diagram 16



Kilometer	Pris per km, öre
1— 50	16
	Pristillägg per km för avstånd över 50 km, öre
51— 270	15
271— 370	13
371— 470	12
471— 600	10
601— 800	6
801—1 100	5
1 101—1 700	4
över 1 700	3

Vid uträkning av avgifterna indelas avstånden i grupper om 2 km inom området 1—50 km och 4 km inom 51—166 km. På avstånd däröver har gruppernas storlek bestämts så att ett i hela kronor uttryckt biljettpris erhålles för 2 klass.

Av sammanställningen framgår, att den mest framträdande sänkningen av pristillägget per km inträffar vid 600 km. Såväl sammanställningen här-  
ovan som diagram 16 visar, att tariffen är gynnsam för långväga resor; pristillägget per km är för resor över 1 100 km cirka en fjärdedel av tillägget för kortväga resor.

Priset för tur- och returbiljetter i 2 klass enligt nuvarande tariff jämföres i *tabell 55* med priset för motsvarande biljettslag i dåvarande 3 klass år 1938. Vid studium av tabellen bör observeras, att tur- och returbiljetter år 1938 icke fanns på avstånd över 496 km och att tur- och returpriset på längre avstånd därför jämföres med 1938 års pris för två enkla biljetter.

*Tabell 55. Biljettpris för resa fram och åter i 2 klass med persontåg*

Res- avstånd	År 1938 Vid användning av tur- och re- turbiljett t o m 496 km och två enkla biljetter på längre avstånd	År 1955/56 Vid användning av tur- och re- turbiljett	År 1955/56 Vid användning av semester- biljett	Ökning 1938—1955/56 vid användning av	
				tur- och returbiljett	semester- biljett
Km	K r o n o r			P r o c e n t	
25	1,90	4,20	—	121,1	—
50	3,90	8,00	—	105,1	—
100	7,80	15,80	—	102,6	—
200	15,00	31,00	—	106,7	—
300	22,80	45,00	—	97,4	—
500	37,60	69,00	55,00	85,5	46,3
750	49,60	88,00	66,00	77,4	33,1
1 000	58,40	101,00	75,75	72,9	29,7
1 250	66,40	112,00	84,00	68,7	26,5
1 500	73,60	122,00	91,50	65,8	24,3
2 000	86,40	139,00	104,25	60,9	20,7



Med hänsyn till att semesterbiljetterna numera i stor utsträckning ersätter tur- och returbiljetter på avstånd över cirka 400 km har även detta biljettslag tagits med i tabellen.

### *Taxekommittén*

Taxekommittén har närmast av tekniska skäl övervägt möjligheten att i stället för nuvarande separata tariffer för enkla och för ur- och returbiljetter införa en enda tariff för enkel resa, vilken skulle motsvara halva priset för tur- och returbiljetter enligt 1955/56 års tariff. Detta skulle innebära, att en resa fram och åter på sådana enkla biljetter skulle kosta ungefär lika mycket som en resa, prisberäknad enligt tur- och returtariffen, men att den vid användning av tur- och returbiljett gällande inskränkningen om återresa inom en månad bortföller, eftersom resorna i båda riktningarna företogs på enkla biljetter. Priset för en enkel resa bleve därvid ganska mycket lägre. För trafikanternas del skulle alltså vissa förbättringar inträda, ehuru de beträffande den vanligaste typen av resor, fram- och återresor, bleve ganska obetydliga. Däremot torde järnvägen göra en viss ekonomisk förlust på ett sådant system. Den omständigheten, att enkla biljetter bleve billigare, skulle sannolikt icke åstadkomma någon större trafikökning, enär längre resor endast i en riktning vanligen är relativt okänsliga för biljettprisändringar. Tekniskt sett skulle systemet medföra vissa fördelar, i det att arbetet med redovisning, kontroll etc skulle underlättas. Å andra sidan skulle biljettexpeditionernas arbete ökas, emedan trafikanterna vid fram- och återresa på enkla biljetter måste vända sig till biljettexpeditionerna två gånger — såvida dubbelbiljetter ej infördes — mot en gång vid köp av tur- och returbiljetter. Det bör även framhållas, att rabatt vid köp av tur- och returbiljett lämnas av många trafikföretag, och denna anordning synes vara till fördel både för de resande och för företagen, vilka senare kan betrakta rabatten även som ett försäljningsargument. Taxekommittén har av anförda skäl funnit, att systemet med enkla och tur- och returbiljetter bör bibehållas.

Inom taxekommittén har också diskuterats möjligheten att ändock ha endast en tariff, exempelvis genom att med hjälp av ett taxesystem, liknande finska statsjärnvägarnas, eliminera den särskilda tariffen för tur- och returbiljetter. Nämnda järnvägsföretag beräknar priset för tur- och återresa på så sätt att avståndet mellan avrese- och bestämmelsestationerna fördubblas, varefter priset för det erhållna avståndet beräknas enligt tariffen för enkla biljetter. Eftersom tariffen för enkla biljetter är fallande med avståndet, erhålles rabatt på det sammanlagda priset för en enkel biljett för framresan och en likadan biljett för återresan. Skulle samma princip tillämpas på SJ med nuvarande tariff för enkla biljetter, skulle först vid omkring 320 km resavstånd samma biljettpris uppnås som enligt tur- och returtariffen. På avstånd därutöver skulle priset efterhand bli avsevärt lägre. Rabattens storlek skulle givetvis kunna justeras genom att tariffen för enkla



biljetter omarbetades. Prisberäkning enligt detta system skulle dock ej för- enkla expediering och kontroll — både enkla och tur- och returbiljetter måste bibehållas — ehuru tariffen vore gemensam. Tariffen för enkla bil- jetter måste dessutom uppenbarligen sättas så låg, att tur- och returpriset uppnåddes på mycket kortare resavstånd än 320 km. Även med detta system skulle sålunda en kraftig inkomstminskning uppstå för järnvägen. Taxekommittén har icke funnit detta tarifferingssätt medföra några fördelar vid konstruktion av grundtariffen.

Genom att variera biljettprisen med beaktande av föreliggande olikheter i resefrekvensen och konkurrensens intensitet inom olika avståndsgrupper, innebärande i vissa fall höjningar och i andra sänkningar i förhållande till nuvarande tariffer, skulle i flera fall kunna erhållas ökad nettointäkt vid bibehållen trafikfrekvens eller ökad trafikfrekvens vid bibehållen netto- intäkt. Detta skulle dock kunna innebära, att pristillägget per kilometer i vissa fall ökade med avståndet i stället för att såsom nu normalt minska. En sådan tariffbildning är icke alldeles unik. Den tillämpades vid öster- rikiska statsbanorna före år 1936 och gick där framför allt ut på att få så stora intäkter som möjligt av den internationella genomgångstrafik, som berörde landet. Taxekommittén har diskuterat en sådan tariffutformning, innebärande en uppdelning av den nuvarande tariffen på fyra deltariffer, en för vart och ett av avståndsområdena 1—120, 121—400, 401—700 och över 700 km. Även med sådana deltariffer skulle man emellertid endast på ett mycket schematiskt sätt kunna taga hänsyn till den varierande efter- frågeelasticiteten och trafikintensiteten inom vederbörande avståndsområ- den. De med detta system inom vissa avståndsområden motiverade stigande tilläggen per kilometer skulle i inrikestrafik kunna medföra, att resande dela upp ressträckan i lämpliga mindre biljettsträckor för att därigenom vinna billigare sammanlagt pris. Riskerna för att avsikten med systemet på detta sätt skulle förfelas torde dock knappast vara särskilt stora. Viktigare synes vara att en sådan utformning av den ordinarie tariffen sannolikt icke skulle motsvara allmänhetens gängse rättviseföreställningar på detta område och därmed verka till nackdel för järnvägen i konkurrensen på transportmark- naden. Taxekommittén har av dessa anledningar icke ansett sig kunna tillstyrka en tariff av ifrågavarande typ utan förordar, att en tur- och retur- tariff av i huvudsak nuvarande struktur bibehålles.

Med hänsyn till att tur- och returtariffen efter taxeändringen år 1951 spelar en dominerande roll (jfr tabell 53), är det naturligt att vid behand- lingen av persontaxan denna tariff får bilda grundvalen.

Vid utformningen av taxekommitténs förslag till tur- och returtariff har främst följande överväganden legat till grund.

Vad beträffar tur- och returbiljetterna faller 88,6 % av antalet och 44,1 % av intäkterna på avstånd upp till 120 kilometer. Dessa siffror visar, att de relativt kortväga resorna spelar en väsentlig roll för SJ ekonomi. Taxe-



kommittén har i annat sammanhang<sup>1</sup> framhållit önskvärdheten av att resefrekvensen ökas på relativt korta resavstånd, om järnvägen därigenom bättre kan utnyttja befintlig ledig kapacitet. I det syftet har försöken med endagsbiljetter tillkommit. Av samma anledning föreslår kommittén i ett följande avsnitt, att partibiljetter införes för enkla resor i valfri riktning, medförande rabatt även på tur- och returpriset. Då dessutom andra rabattformer förekommer inom denna avståndsgrupp anser kommittén det vara obehövt att ändra grundtariffen för resavstånd upp till 100 à 120 km.

På avstånd däröver torde skälen för en sänkning vara starkare. Sålunda möter järnvägen på avstånden 100—400 km en icke obetydlig konkurrens av beställningstrafik på landsväg. Järnvägen torde dock ha möjligheter att genom sina olika rabattformer för sällskapsresor m m hävda sig i denna konkurrens utan sänkning av grundtariffen. Taxekommittén vill emellertid förordad en mindre nedjustering av tariffen från 271 km resavstånd, närmast för att anknyta tariffkurvan till en i det följande förordad sänkning på avstånd över 400 km.

Inom avståndsområdet 401—700 km faller bl a den relativt betydelsefulla trafiken mellan landets största städer Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö. Tariffen för tur- och returbiljetter visade inom detta område ända till taxeändringen 1955 i det närmaste lika stora pristillägg per kilometer upp till 500 km resavstånd. Först över 500 km började kilometer-tilläggen och därmed tariffen att falla starkare. Genom denna konstruktion erhöill tariffkurvan en »puckel» vid nämnda avstånd. Vid taxeändringen den 1 juni 1955 differentierades höjningarna efter resavstånden, så att endast obetydliga höjningar vidtogs inom intervallen 450—550 km samt på avstånd däröver. Därav följer att »puckeln» blivit mindre framträdande.

Med hänsyn till den aktuella och potentiella konkurrensen från andra trafikmedel framstår enligt taxekommitténs mening en ytterligare relativ sänkning av tariffkurvan på de medellånga avstånden som motiverad. Även rent kostnadsmässigt kan vissa skäl anföras härför, i det att resor på medellånga avstånd i huvudsak äger rum på elektrifierade och starkt trafikerade huvudlinjer, där kostnaden per trafikenhet är relativt låg och där ökad trafik ofta kan ombesörjas utan mera väsentliga kostnadsökningar. Trafikunderlaget torde ofta vara så stort, att den föreslagna relativa avgifts-sänkningen kan väntas få tillräcklig trafikvärvande effekt.

På långa resavstånd däremot synes icke samma skäl föreligga för ytterligare sänkningar av tariffkurvan utöver dem som skett som följd av införandet dels av tur- och returbiljetter även på längre avstånd år 1951, dels av semesterbiljetter år 1952. Som framgår av tabell 55, har prishöjningen för tur- och returbiljetter på dessa längre resavstånd varit mycket moderat sedan förkrigstiden. Pristilläggen per kilometer är också jämförelsevis små: för tur- och returbiljetter 4 öre på avstånden 1 101—1 700 km

<sup>1</sup> I skrivelser till järnvägsstyrelsen den 17 mars 1952 och den 16 februari 1954.

och 3 öre över 1 700 km, mot 16 öre per km på avstånden 1—50 km. Få järnvägsförvaltningar har så starkt avståndsdegressiva tariffer som SJ. Taxepolitiskt kan det sålunda icke anses angeläget att ytterligare reducera priset för tur- och returbiljetter på långa avstånd och ur kostnads- och företagsekonomiska synpunkter kan en sådan åtgärd icke heller anses motiverad.

Efter att sålunda ha övervägt skälen för och emot olika ändringar av tur- och returtariffen har taxekommittén stannat för att förorda en sänkning av tariffen inom avståndsområdet 271—900 km. Kommittén har därvid tänkt sig att priset för 2 klass tur- och returbiljett inom ifrågavarande avståndsområde skulle uppgå till de belopp som exemplifieras i följande tabell 56.

Tabell 56. Uträknade priser för tur- och returbiljetter i 2 klass persontåg på vissa avstånd enligt kommitténs förslag, jämförda med nuvarande priser

Reseavstånd km	Biljettpris enligt		Sänkning kronor
	kommitténs förslag kronor	nuvarande tariff kronor	
300	44	45	1
350	49	52	3
400	54	58	4
450	59	64	5
500	64	69	5
600	73	79	6
700	82	85	3
750	86	88	2
800	89	91	2
850	93	94	1

Eftersom priset för semesterbiljetter utgör 75 % av priset för tur- och returbiljetter, inträder prissänkning även för semesterbiljetter i den mån dessa tillhandahålles inom ifrågavarande avståndsområden.

Konstruktionen av den sänkta tariff, som ligger till grund för de i tabell 56 uträknade avgifterna, framgår av följande tabell 57 och återgives grafiskt i diagram 17.

Tabell 57. Konstruktionsschema för den av kommittén föreslagna 2 klass tur- och returtariffen

Kilometer	Pris öre/km
1— 50	16
	Pristillägg öre/km
51— 270	15
271— 500	10
501— 700	9
701— 900	7
901—1 100	5
1 101—1 700	4
över 1 700	3



Taxekommittén föreslår alltså, att den i tabell 53 upptagna tur- och retur-tariffen för 2 klass färdbiljetter införes vid SJ.

Som taxekommittén redan understrukt, är tariffen för tur- och retur-biljetter numera den i alla avseenden mest betydelsefulla, och kommittén har funnit det lämpligast att i fortsättningen låta denna tariff vara normerande och att till denna anpassa tariffen för enkla biljetter. Kommittén finner det också lämpligt att använda en fast relation mellan de båda tarifferna. Flera olika relationstal har prövats. Kommittén har stannat vid att avgifterna i tariffen för enkla biljetter bör utgöra 62,5 % av avgifterna i tur- och returtariffen. Två enkla biljetter skulle då kosta 125 % av priset för tur- och returbiljett. Tur- och returrabatten skulle sålunda genomgående bli 20 %.

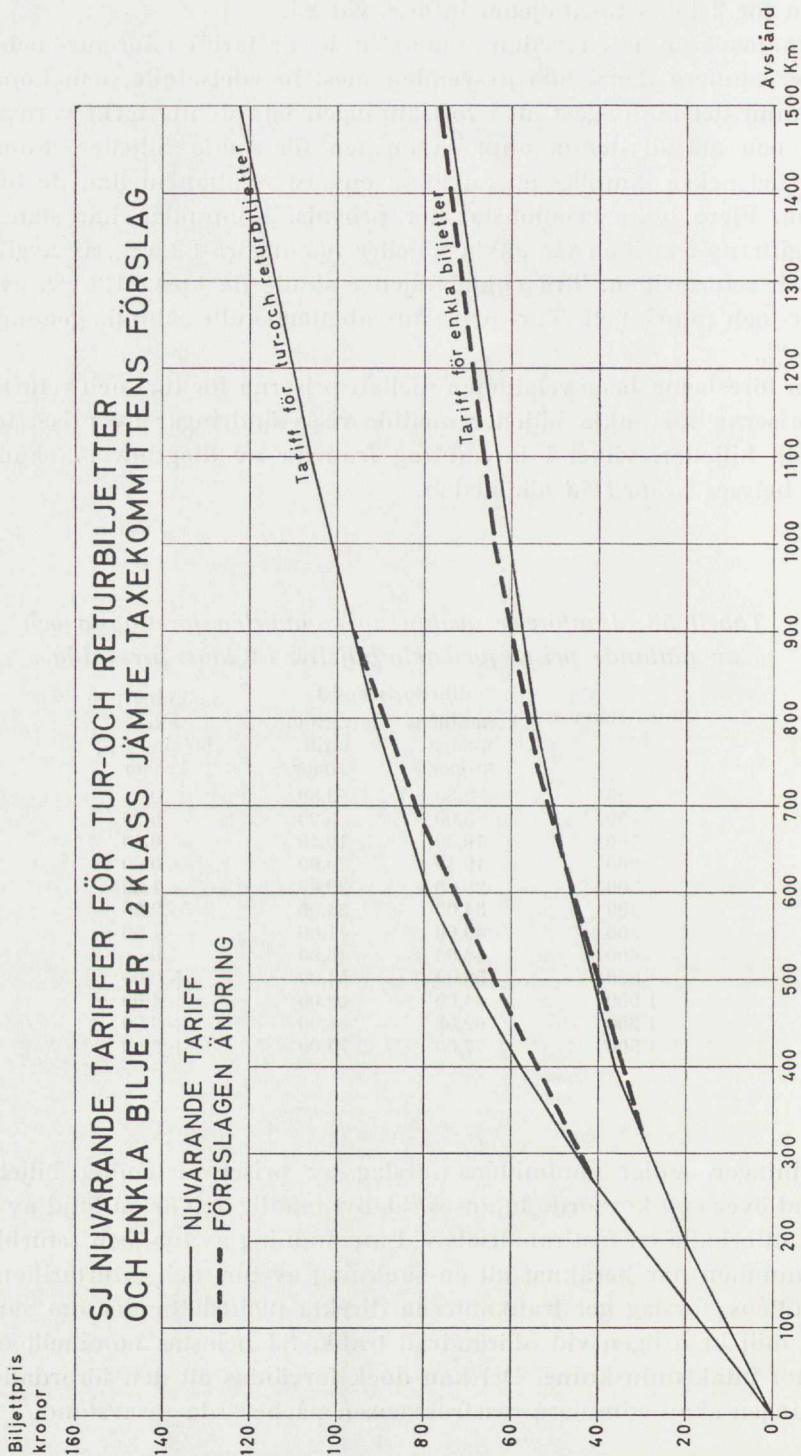
Den föreslagna fasta relationen mellan priserna för tur- och returbiljetter och priserna för enkla biljetter medför vissa ändringar av priset för sistnämnda biljetter, vilket i huvuddrag framgår av diagram 17 samt ytterligare belyses i *tabell 58* här nedan.

*Tabell 58. Jämförelse mellan av kommittén föreslagna och nu gällande priser för enkla biljetter i 2 klass persontåg*

Reseavstånd km	Biljettpris enligt		Sänkning (—) eller höjning (+) kronor
	kommitténs förslag kronor	nuvarande tariff kronor	
25	2,80	2,80	0
50	5,00	5,20	— 0,20
100	10,00	10,40	— 0,40
200	19,40	20,00	— 0,60
300	28,00	29,00	— 1,00
400	34,00	36,00	— 2,00
500	40,00	41,00	— 1,00
600	46,00	46,00	0
800	56,00	54,00	+ 2,00
1 000	64,00	60,00	+ 4,00
1 200	69,00	66,00	+ 3,00
1 500	77,00	75,00	+ 2,00

Höjningen enligt kommitténs förslag av priset för enkla biljetter på avstånd över 600 km torde få anses relativt måttlig och är en följd av önskemålet att erhålla en fast rabattsats vid användning av tur- och returbiljetter.

Kommittén har beräknat att en sänkning av tur- och returtariffen enligt kommitténs förslag ger trafikanterna direkta utgiftslättnader om sammanlagt 6 milj kr årligen vid oförändrad trafik. SJ belastas nominellt med en lika stor intäktsminskning. Det kan dock förväntas att den förordade taxer-sänkningen skall stimulera resefrekvensen på berörda reseavstånd.





### b) Förhållandet mellan 1 klass och 2 klass färdbiljettavgifter

Nu gällande relation mellan 1 klass och 2 klass färdbiljettavgifter vid SJ utgör 1,5 till 1.

Enskilda järnvägar i Sverige har tillämpat andra prisrelationer i syfte att värva ökad resandetrafik i den högre klassen. Sålunda tillämpade Nässjö—Oskarshamns järnväg och Stockholm—Roslagens järnvägar relationen 1,25 till 1 mellan dåvarande 2 och 3 klass. Även vissa utländska förvaltningar tillämpar mindre relativ skillnad mellan dessa avgifter än SJ, tex franska statsbanorna med 1,4 till 1. I övrigt synes den vanligaste prisrelationen vid europeiska förvaltningar vara 1,5 till 1.

Under senare år har det visat sig, att antalet resor i nuvarande 1 klass har ökat. Tendensen är fortfarande densamma. Särskilt synes antalet resande i 1 klass i de långgående tågen på de stora huvudlinjerna vara stigande. År 1954 utgjorde antalet tur- och returesande i dåvarande 2 klass på resavstånd över 400 km drygt 21 % av hela antalet resande på tur- och returbiljetter på nämnda avstånd. Expresståget »Göteborgaren» visar mången gång nästan lika stor beläggning i 1 klass som i 2 klass. Däremot är persontågens andel av 1 klass trafiken även på huvudlinjerna ganska liten. På många sidolinjer har 1 klass utrymmena helt indragits, och denna utveckling har under senare år påskyndats genom övergången till rälsbussdrift.

#### *Taxekommittén*

Taxekommittén har övervägt lämpligheten av att minska den relativa skillnaden mellan avgifterna i de två vagnklasserna. Med beaktande av kostnadsutredningar, som utförts inom järnvägsstyrelsen, och med hänsynstagande till förhållandena på efterfrågesidan har kommittén emellertid kommit till den uppfattningen att den nuvarande relationen i avgiftshänseende mellan de båda klasserna bör bibehållas.

### c) Giltighetstiden för tur- och returbiljetter och enkla biljetter

Enligt nu gällande grundtaxa är giltighetstiden för enkel biljett en månad, avstämplingsdagen inräknad. Giltighetstiden utlöper kl 24 sista giltighetsdagen. För tur- och returbiljett är giltighetstiden sedan den 1 april 1952 likaså en månad. Enligt gällande bestämmelser får biljett köpas i förväg, i allmänhet upp till fyra veckor. Vid längre förköp än tre dagar skall det resedagsdatum, som uppgives av den resande, angivas på biljetten. Resan skall anträdas den på biljetten angivna dagen eller någon av nästföljande tre dagar. För semesterbiljetter gäller särskilda bestämmelser.

#### *Taxekommittén*

Bestämmelserna om giltighetstiden är i jämförelse med utländska bestämmelser förmånliga för de resande, särskilt med tanke på att två uppehåll får göras vid resa på enkel biljett och två i vardera resriktningen på

tur- och returbiljetter och semesterbiljetter. Det alldeles övervägande antalet resor på tur- och returbiljetter företages emellertid enligt verkställda undersökningar inom så korta tidrymder som en eller annan dag. Behovet av tur- och returbiljetter för en längre tidsperiod torde till mycket stor del tillgodoses med de dessutom billigare semesterbiljetterna, vilka gäller längst tre månader. Då trafikanternas faktiska behov beträffande giltighetstiden synes vara väl tillgodosedda och en rimlig tidsgräns bör finnas, har taxekommittén icke funnit anledning föreslå någon ändring i detta hänseende.

Föreskriften om att framresan skall anträdas inom viss tid efter på biljetten angivet datum saknar enligt taxekommitténs mening bärande motiv och är icke sällan oläglig för de resande. Det har visserligen anförts, att möjligheterna att oegentligt använda biljetten skulle inskränkas genom en relativt kort tidsfrist för resans anträädande. Men såvitt kommittén kan bedöma, saknar denna invändning numera relevans, eftersom en så betydande del av resorna företages på tur- och returbiljetter med möjlighet till uppehåll och återresa när som helst inom en så vid tidrymd som en månad. Taxekommittén förordar alltså, att även framresan får anträdas när som helst inom biljettens giltighetstid. För semesterbiljetterna erfordras i vissa hänseenden avvikande bestämmelser.

#### d) Vägföreskrifter för biljett

Fastän biljettpriset beräknas efter avståndet får biljett dock icke utfärdas över vilken resroute som helst. Grundprincipen har sedan länge varit, att den kortaste resvägen skall vara den normala biljettvägen. Järnvägen skulle visserligen kunna sägas få högre inkomst i det enskilda fallet genom att sälja biljetter över en omväg än över den närmaste vägen, men från järnvägens sida befaras, att tillämpningen av den fallande avståndstariiffen för biljetter över omvägar skulle lända till inkomstminskning. Det förekommer nämligen en del resor över längre omvägar, och dessa resor måste enligt nu gällande bestämmelser delas upp på två eller kanske flera biljetter med bruten taxering. För dessa resor, som förutsatts ske med järnväg oavsett här ifrågavarande prissättning, erhåller järnvägen sålunda större inkomst än om en biljett tillhandahålles med genomgående, obruten taxering.

Emellertid har dessa vägföreskrifter blivit uppmjukade. För biljettsträcka om högst 200 km, inom vilket område tarifferna för såväl enkla som tur- och returbiljetter är i det närmaste raka, får biljett sålunda utfärdas över vilken omväg som helst. Detta medgivande följer av att inkomsten för järnvägen blir ungefär densamma inom området för en rak tariff, vare sig direkt biljett utställles eller om samma sträcka uppdelas på två eller flera biljetter. Vidare får biljett över omväg utfärdas även för resavstånd över 200 km, om omvägsavståndet icke är mer än dubbelt så långt som



motsvarande kortaste avstånd. Därvid får ej heller någon i omvägen ingående sträcka vara mer än dubbelt så lång som en på samma delsträcka eventuellt befintlig kortare väg.

Uppmjukningarna är motiverade av att det kan finnas omvägar med snabbare och bekvämare förbindelser än den kortaste vägen. Önskemålen om obruten taxering över en omväg kan i många fall tillgodoses efter nämnda uppmjukningar. I vissa andra fall har järnvägsstyrelsen medgivit särskilda undantag, så att direkt biljett kan utfärdas.

#### *Taxekommittén*

Det har framförts önskemål om att restriktionerna beträffande omvägsbiljetter skall helt slopas, så att den resande får lösa biljett med obruten prisberäkning över vilken väg han önskar. Taxekommittén medger, att flera omständigheter talar för en sådan ändring. Den skulle vara till fördel för trafikanter, som avsåge att göra längre affärs- eller andra rundresor i landet, och skulle väl i viss mån verka trafikvärvande. Å andra sidan skulle emellertid en sådan ändring kunna få mindre lämpliga konsekvenser. Enkla biljetter, över mycket långa omvägar, skulle i vissa fall bli billigare än tur- och returbiljetter för kortaste väg. Vidare skulle expediering och kontroll av biljetter över mera invecklade omvägar föranleda svårigheter.

Med hänsyn till konsekvenserna anser taxekommittén, att en viss spärr bör bibehållas. Nuvarande bestämmelser torde dock kunna mjukas upp ytterligare. Sålunda synes det enligt kommitténs mening vara fullt tillräckligt att bestämma, att den totala resvägen får vara högst dubbelt så lång som motsvarande kortaste resväg. Hänsyn bör alltså icke tagas till att delsträckor kan innefatta omvägar som är mer än dubbelt så långa som motsvarande kortaste avstånd. Vidare anser kommittén, att man bör kunna utsträcka den nämnda gränsen för fri rätt till lösen av omvägsbiljett från 200 km till 400 à 500 km. Kommittén förutsätter att järnvägsstyrelsen överväger ytterligare uppmjukningar av gällande bestämmelser i anslutning till vad här anförts.

#### **e) Alternativa giltighetsvägar för biljetter**

Såsom i föregående avdelning nämnts, skall en biljett principiellt utställas över den väg, som den resande ämnar fara, och den resande är därefter bunden till denna resväg, dock med vissa undantag. Sålunda gäller biljett för färd en alternativ väg som är lika lång eller kortare än den väg över vilken den innehavda biljetten prisberäknats. Eftersom den kortaste resvägen i regel är den billigaste, önskar huvudparten av de resande självfallet lösa biljett över närmaste väg. För järnvägen kan det emellertid av kapacitets-, tidtabells- eller andra skäl vara önskvärt att framföra tågen över en längre väg än den kortaste. Som exempel kan nämnas Stockholm—

Norrköping, i vilket fall kortaste vägen leder över Nyköping men flera tågförbindelser dock lagts över Katrineholm. Då järnvägen av tekniska eller ekonomiska skäl förlägger tågförbindelser till en längre väg än den kortaste, har det ansetts, att detta förhållande, som ligger utanför den enskilde resenärens bestämmande, icke skall fördyra biljettpriset. I många sådana fall prisberäknas därför biljetten den kortare vägen men gäller alternativt för resa även den längre vägen. Som ytterligare exempel må nämnas trafiken mellan Stockholm och övre Norrland. Biljetterna prisberäknas den kortaste vägen över Gävle—Härnösand men gäller alternativt över Krylbo—Ånge (50 km längre) eller över Gävle—Ockelbo—Ånge (11 km längre), eftersom de genomgående tågen trafikerar endera av dessa vägar. För den allmänna trafiken tillämpas sammanlagt på hela SJ ett 70-tal medgivanden om alternativa resvägar. Det förekommer emellertid i en del fall, att viktiga tågförbindelser, särskilt sovvagnsförbindelser, förlägges till en längre väg utan att biljett för en kortare väg är giltig för resa en längre.

#### *Taxekommittén*

Taxekommittén finner principen att medge alternativt val av resväg lämplig och anser att den kan ha en viss trafikvärvande effekt. Även driftekonomiska synpunkter talar för en sådan alternativ giltighet, särskilt om den längre vägen men icke den kortare är elektrifierad. Kommittén vill även hänvisa till det förhållandet att alternativ giltighet på vissa håll i utlandet tillämpas i stor omfattning. Emellertid har frågan om alternativa resvägar ett intimt sammanhang med driften och tidtabellens utformning, varför det torde böra ankomma på järnvägsstyrelsen att med beaktande av de på berörda spörsmål inverkan faktorerna meddela bestämmelser för varje särskilt fall. Taxekommittén föreslår därför, att järnvägsstyrelsen verkställer en inventering av de alternativa resvägar, som av praktiska skäl kan komma ifråga, och med ledning av denna inventering samt med hänsyn till tidtabeller och övrig driftplanering i största möjliga utsträckning medger alternativa resvägar. Ifråga om sällskapsresor kan det ifrågasättas om icke trafikinspektörerna borde få viss befogenhet att medgiva resa över en längre väg än den, för vilken biljett blivit prisberäknad, om resgruppen därigenom skulle kunna anlita en bättre tågförbindelse.

I detta sammanhang vill taxekommittén också nämna att kommittén uppmärksammat att, när prisskillnad för resa en längre väg skall erläggas, avgiftsberäkningen kan ske efter olika grunder. Ur praktisk synpunkt och med hänsyn till önskemål om fasta avgifter är det önskvärt att avgiftsberäkningen sker enligt ensartade grunder. Kommittén har erfarit, att järnvägsstyrelsen nyligen har infört en enhetlig metod för beräkning av prisskillnad för resa en längre väg, och anser sig därför icke behöva precisera något förslag i denna fråga.



## 2. Tariffer för månadsbiljetter

Nuvarande system med månadsbiljetter, gällande en kalendermånad, infördes 1941. Tidigare hade månadsbiljetter tillhandahållits, gällande från visst datum i en viss månad. Om biljetter löstes i följd månad för månad, erhöles därvid 50 % rabatt på avgifterna från och med femte månaden. Vid övergången till kalendermånadssystemet sattes biljettpriset lika med 1/12 av det pris, som enligt det gamla systemet betalats sammanlagt för resor under 12 månader i följd.

Priset för kalendermånadsbiljetterna bibehölls oförändrat från 1941 till 1948, men därefter har flera höjningar vidtagits. Priset per km i jämförelse med motsvarande för enkla och tur- och returbiljetter enligt nuvarande tariffer framgår av *tabell 59*.

*Tabell 59. Avgift per kilometer enligt nuvarande tariffer vid färd på olika biljettslag i 2 klass persontåg*

Res- avstånd km	B i l j e t t s l a g			
	Enkel	Tur- och retur-	Endags-	Månads-
	ö r e p e r k m			
5	16	12	8	8
10	12	8	6	4
15	12	8,7	6	3,3
20	11	8	5,5	3
30	10,7	8	5,3	2,7
40	10,5	8	5,2	2,5
50	10,4	8	5,2	2,4

*Anm.* Månadsbiljett beräknas bli använd för i genomsnitt 50 enkla resor.

Konstruktionen av nuvarande tariff för månadsbiljetter i 2 klass persontåg innebär att avgift för resavstånd t o m 10 km erlägges med 20 kr samt vid avstånd över 10 km med — förutom nämnda belopp — ytterligare 1 kr för varje kilometer. För 1 klass månadsbiljett erlägges priset för 2 klass biljett, förhöjt med 50 %.

Trafiken på månadsbiljetter i båda klasserna sammanlagt har under senare år utvecklats sig på sätt framgår av *tabell 60*.

*Tabell 60. Resor och inkomster på månadsbiljetter åren 1949—1955*

År	Resor milj	Intäkt milj kr
1949	54,2	17,4
1950	55,8	18,1
1951	53,0	20,5
1952	48,3	22,6
1953	45,9	22,3
1954	45,3	21,9
1955	45,2	22,7

Endast en obetydlig del av resorna har ägt rum i den högre klassen. Hur resorna fördelade sig på olika avstånd år 1955 framgår av följande sammanställning.

Reseavstånd km	Resor 1 000-tal	Procentuell fördelning
1—10	9 379	20,7
11—20	21 601	47,8
21—30	8 307	18,4
31—39	3 752	8,3
40—49	1 192	2,6
50—59	304	0,7
60—69	560	1,2
över 69	136	0,3
Summa	45 231	100,0

Trafiken på månadsbiljetter är i väsentlig grad hänförlig till de större städernas förortsområden. På Stockholms-regionen faller sålunda 23 % av SJ totala månadsbiljettrafik, mätt i antalet resor, medan Göteborgs-regionens andel är cirka 8 % och Malmö—Lund-regionens cirka 6 %. Denna månadsbiljettrafik är i hög grad koncentrerad till vissa rusnings-toppar morgon och kväll.

Som framgår av uppgifterna i tabell 60 har månadsbiljettrafiken minskat under senare år, vilken nedgång även varit märkbar inom storstädernas förortstrafik. Nedgången har dock ej varit av sådan omfattning, att det varit möjligt att minska antalet tåg under topptrafiktid. Under senare år har en viss trafikuppgång gjort sig gällande i vissa stationsförbindelser, vilket sammanhänger med ökad förortsbebyggelse. Planer finns att väsentligt öka exploateringen av tomtmark för bostadsändamål vid järnvägslinjer i Stockholms-regionen. Skulle dessa verkställas, kräves ytterligare insatser av SJ.

#### *Taxekommittén*

Taxekommittén har icke ansett sig böra föreslå några ändringar av tariffen för månadsbiljetter för resor utanför storstadsregionerna. Däremot anser kommittén, att priserna för månadsbiljetter inom storstadsregionerna och då främst inom Stockholms-regionen bör bringas i bättre överensstämmelse med de verkliga kostnaderna för trafiken. Taxekommittén vill därför förorda, att priset för månadsbiljetter inom Stockholms-området fastställs till 2 kr (3 kr i 1 klass) högre än för landet i övrigt, vilket skulle medföra en årlig merintäkt för statens järnvägar av i runt tal 400 000 kr. Denna merintäkt täcker enligt järnvägsstyrelsens beräkningar dock endast en del av SJ årskostnader för de åtgärder, som redan vidtagits eller påbörjats för lokaltrafiken i Stockholms-regionen. De avser att möjliggöra att förortstrafiken icke i lika hög grad som hittills skall vara till hinder för den långväga trafiken, så snart även obetydliga rubbningar inträffar i de tid-



tabellsenliga ankomst- och avgångstiderna. I Göteborgs- och Malmö—Lund-regionerna föreligger problem av likartad natur. I dessa regioner är det emellertid möjligt att med i varje fall förhållandevis mindre kostnadskrävande åtgärder tills vidare ombesörja lokaltrafiken utan sådan höjning av tariffen som i Stockholms-regionen.

Det av kommittén föreslagna tillägget 2 resp 3 kr bör avse biljetter, som uteslutande berör Stockholms-regionen, d v s linjerna Stockholm C—Upplands Väsby, Stockholm C—Kungsängen och Stockholm C—Södertälje C.

Enligt nuvarande taxebestämmelser äger skolungdom, som ej fyllt 20 år, lösa månadsbiljett till halvt pris. Denna nedsättning i den allmänna taxan, som huvudsakligen betingats av sociala skäl, anser taxekommittén böra omprövas. Skäl för järnvägen att medgiva en så väsentlig nedsättning som till hälften av månadsbiljettpriset, vilket redan i sig självt innebär en avsevärd rabattering, synes kommittén icke kunna anföras. Priset för månadsbiljetter är nämligen i och för sig så pressat i förhållande till de relativt höga kostnaderna för denna trafik, att något utrymme för nedsättning egentligen icke förefinnes. Skolungdomsresorna sker dessutom i viss utsträckning under topptrafiktid och medför i åtskilliga fall kostnadskrävande tidtabells-lägen. Taxekommittén förordar i annat sammanhang att övre åldersgränsen för barnbiljett höjes till 16 år, vilken gräns, trots vad som nyss anförts, bör gälla även för månadsbiljetter. Det måste också beaktas att det allmänna numera lämnar studiebidrag utan behovsprövning för dagliga resor mellan hemorten och skolorten. Studiebidraget, som för närvarande är maximerat till 40 kr för månad, utgår med det belopp, varmed resekostnaden för månad i fulla kronor räknat överstiger 10 kr (Kungl kungörelse nr 253/1956). Med hänsyn till det anförda föreslår kommittén, att månadsbiljett till halvt pris skall få lösas av ungdom, som ej fyllt 16 år.

Kommittén har också uppmärksammat att månadsbiljettrafiken minskar väsentligt under sommarmånaderna, som framgår av *tabell 61*.

*Tabell 61. Antal sålda månadsbiljetter per månad 1954 och 1955*

Månad	1 000-tal bilj		Månad	1 000-tal bilj	
	1954	1955		1954	1955
Januari .....	95,8	95,1	Juli .....	66,6	49,9
Februari .....	79,9	80,2	Augusti .....	57,8	71,9
Mars .....	81,7	82,6	September .....	83,8	75,6
April .....	67,6	68,8	Oktober .....	84,0	85,8
Maj .....	82,9	80,6	November .....	82,8	85,3
Juni .....	63,0	57,2	December .....	57,8	68,4

Nedgången i månadsbiljettrafiken sommartid orsakas till stor del av semestrarna och bortfallet av skolungdomens resor men i viss utsträckning även av att trafikanterna under denna tid övergår till andra kommunikationsmedel. Nedgången möjliggör ej någon minskning av tågantalet utan

orsakar endast att kapaciteten blir sämre utnyttjad. Det kan med hänsyn härtill ifrågasättas, om det icke vore företagsekonomiskt motiverat att under sommarmånaderna tillhandahålla exempelvis halvmånadskort eller genomföra andra trafikstimulerande åtgärder. Taxekommittén förutsätter att järnvägsstyrelsen överväger sådana åtgärder.

### 3. Tilläggsavgifter för färd med snälltåg och expresståg

Före genomförandet av 1906 års taxereform tillämpades vid SJ en särskild tariff för snälltåg och persontåg samt en för blandade tåg. Den förra tariffen innefattade något högre avgifter än tariffen för blandade tåg. Någon separat snälltågstilläggsavgift existerade icke. Fr o m år 1906 tillämpas en enhetlig tariff för färdbiljetter till alla personförande tåg, kompletterad med en särskild tilläggsavgift för resa med snälltåg. Under en lång följd av år var denna 1,00 kr i dåvarande 3 klass, 1,50 kr i 2 klass och 2,50 kr i 1 klass men höjdes i olika repriser under och närmast efter första världskriget för att sedan åter sjunka. Avgifternas förändringar under senare år framgår av *tabell 62*. För resa med expresståg erfordras, förutom snälltågstilläggsbiljett, även särskild sittplatsbiljett.

*Tabell 62. Prisändringar för snälltågstilläggsbiljetter  
fr o m 1940 i dåvarande tre klasser*

Tidpunkt för ändring	Klass		
	3	2	1
	k r o n o r		
T o m 30/6 1940	1,50	2,25	4,50
Fr o m 1/7 1940	2,00	3,00	6,00
1/7 1942	2,50	3,75	7,50
1/1 1948	3,00	4,50	9,00
1/5 1951	4,00	6,00	12,00
1/6 1953	3,00	4,50	9,00

I utlandet tillämpas på sina håll lägre avgifter. Statsbanorna i Belgien, Schweiz, Storbritannien och Österrike kräver icke något som helst tillägg för resa med snälltåg. I Finland uttages tillägg endast för resor under 100 km.

År 1955 uppgick SJ inkomst av separat försålda snälltågstilläggsbiljetter till 12 milj kr. I betydande utsträckning försäljes emellertid färdbiljetter med snälltågstillägget inräknat i priset. Enligt inhämtade uppgifter har hela inkomsten av snälltågstilläggsavgifter år 1955 utgjort cirka 18 milj kr.

Särskilda tilläggsavgifter för färd med snabbgående tåg har motiverats dels av att de långväga tågen icke bör belastas med kortväga resor, dels av den tidsvinst och större bekvämlighet, som följer med användning av snälltåg, dels slutligen av att inkomsten av tilläggsavgifterna spelar en icke obetydlig roll för järnvägens ekonomi.



### *Taxekommittén*

I rådande läge för SJ persontrafik med en hårdnande konkurrens har taxekommittén övervägt lämpligheten av att reducera snälltågstillägget till 2,00 resp 3,00 kr, vilket skulle innebära  $33\frac{1}{3}$  % sänkning. Vid 1955 års trafikomfattning skulle emellertid detta medföra risk för en inkomstminskning av omkring 6 milj kr årligen. Även om minskningen på längre sikt sannolikt icke skulle bli så stor, anser sig taxekommittén icke kunna förorda någon sänkning av nuvarande avgifter.

Järnvägsstyrelsen bör liksom nu är fallet ha rätt att medgiva lokala undantag från tilläggsavgift, då det gäller färd med vissa snälltåg i bestämda stationsrelationer och lämpliga persontågsförbindelser saknas. Sådana undantag bör enligt kommitténs mening tillämpas ganska liberalt och även omfatta slopande av tilläggsbestämmelsen i taxan att resande med färd- och snälltågsbiljett förbi en grenstation skall lösa ny snälltågsbiljett vid en avstickare på sidolinjen med snälltåg.

#### **4. Avgifter för barn**

Enligt gällande bestämmelser befordras barn, som ej fyllt 6 år och för vilket särskild plats ej begäres, utan avgift och utan särskild biljett. För barn som fyllt 6 men ej 12 år, samt för barn under 6 år, för vilket särskild plats begäres, erlägges halvt pris.

Gränsen för avgiftsfri befordran av barn höjdes år 1948 från 4 till nuvarande 6 år, sedan riksdagen, efter motioner i ärendet, i skrivelse till Kungl Maj:t hemställt om nämnda ändring. Denna gräns måste anses vara relativt förmånlig; såvitt kunnat utrönas tillämpas 6-årsgränsen förutom i Sverige endast i Schweiz och Österrike, medan andra länder tillämpar 3, 4 eller 5 år. Den övre gränsen för halvt pris visar sådana ålderstal som 7, 10, 12, 14 (Italien och Storbritannien) och 16 år (Belgien och Schweiz). I Norge tillämpas 16 år vid resa i 2 klass sittvagn och biljetterna tillhandahålls då för endast  $\frac{1}{3}$  av priset för vanlig biljett. I det internationella fördraget angående befordring på järnväg av resande och resgoods anges visserligen gränserna 4 resp 10 år, men med tillägg att de mellan berörda länder överenskomna tarifferna kan innefatta andra åldersgränser.

Den övre åldersgränsen för barnbiljett har i framställningar till Kungl Maj:t och till järnvägsstyrelsen föreslagits höjd till 16 år, men framställningarna har avslagits. Vid 1948 års riksdag väcktes motion om att åldersgränsen skulle höjas till 14 år. Efter att ha inhämtat järnvägsstyrelsens utlåtande, vilket blev avstyrkande, hemställde vederbörande utskott att motionen ej skulle föranleda någon åtgärd och riksdagen biföll utskottets hemställan.

### *Taxekommittén*

En viktig faktor vid bedömandet av den övre åldersgränsens läge är att åldern för ungdomens inträde i förvärvslivet efterhand stigit. Att skolpliktig ungdom som fyllt 12 men ej 16 år, måste lösa hel biljett minskar, självfallet möjligheterna för denna ungdom att företaga resor. Visserligen kan man hänvisa till att det finns särskilda biljettprisnedsättningar, dels för skolresor, dels t ex för familjer, men nedsättningarna täcker blott till en del resebehovet.

1954 års familjeutredning har i sitt betänkande (SOU 1955: 29) tagit upp frågan om ökad rabattering för barn vid järnvägsresor. Utredningen uttalade därvid att det vore önskvärt att dessa rabatter kunde ökas. Den mest närliggande möjligheten syntes därvid vara att även barn, som fyllt 12 men ej 16 år, betalade halv avgift.

Taxekommittén vill med hänsyn till det anförda föreslå, att övre åldersgränsen för barnbiljett höjes från 12 till 16 år, d v s att barn som fyllt 6 men ej 16 år endast skall behöva lösa halv biljett.

### **5. Avgift för sovplats**

Priset för sovplatsbiljett var åren närmast före andra världskriget resp 5,00, 10,00 och 20,00 kr i dåvarande 3, 2 och 1 klass. Avgifterna har sedermera höjts i olika repriser. Vid taxehöjningen 1951 fastställdes priset till 12,00, 20,00 och 40,00 kr i resp. klasser. Sovplatsbiljetterna inbringade 1955 14,4 milj kr, varav 54 % föll på dåvarande 3 klass, 40 % på 2 klass och 6 % på 1 klass.

Vid övergången i juni 1956 till det nya klasssystemet bibehölls möjligheten att disponera ensam sovkupe (single). Förutom färdavgift och snälltågstilläggsavgift i 1 klass och sovplatsavgift à 40 kr skall därvid en särskild avgift av 65 kr erläggas. Innehavare av rabattkort à 600 kr erlägger halva avgiften, d v s 32,50 kr. Då sovvagn framföres även över dagsträcka, gäller kupéreservationen endast för nattsträckan.

Jämförelser med utlandet visar, att den svenska avgiftsnivån är lägre än den som tillämpas i större delen av Europa.

### *Taxekommittén*

Relationen mellan sovplatsavgifterna i förutvarande 3, 2 och 1 klass vid SJ utgjorde 1:2:4 ända till taxenäändringen den 1 maj 1951, då den ändrades till 1:1,67:3,33. Ifråga om färdbiljetter och snälltågstillägg har prisrelationen varit 1:1,5:3. Inom taxekommittén har framförts tanken att för sovplatsbiljetter till tre-, två- resp enbäddskupéer övergå till sistnämnda relation. Kupéerna i de nya sovvagnar, som statens järnvägar på senare tid anskaffat, kan bäddas med en, två eller tre bäddar. Kommittén



finner för sin del motiverat, att man övergår till relationen 1:1,5:3, helst som vissa kostnadsskäl kunna anföras härför. Kommittén förordar därför att sovplatsbiljett i trebäddskupé skall kosta 12 kr, i tvåbäddskupé 18 kr och i enbäddskupé 36 kr.

Singletillägget för färd i enbäddskupé har tillämpats så kort tid, att taxekommittén anser det vara för tidigt att nu bedöma om det är lämpligt avvägt.

## 6. Avgift för sittplats

Sittplatsbiljett berättigar till reserverad sittplats i bestämt tåg. Plats kan reserveras i expresståg, snälltåg samt i vissa långgående persontåg. I expresståg är platsbiljett obligatorisk. Biljetterna tillhandahålles av alla biljettförsäljningsställen men blott för påstigning vid vissa bestämda stationer. Dessa anges bl a i särskild tabell i publikationen Sveriges kommunikationer.

Vanlig sittplatsbiljett kostar 2,00 kr, oavsett vagnklass och den resandes ålder. Platsbiljetter till vissa långgående expresståg kostar dock 5,00 kr utom för kortare delsträckor, där priset är 2,00 kr. Till de kortväga expresstågen kostar sittplatsbiljetterna 2,00 kr. Sedan något år framföres i vissa nattnälltåg 2 klass fåtöljvagnar. För användning av dessa kräves lösen av särskild platsbiljett à 5,00 kr.

### *Taxekommittén*

Vad de vanliga platsbiljetterna beträffar, kan med hänsyn till den ganska kostsamma organisation, som behövs för biljettförsäljningen, priset 2,00 kr anses vara rimligt, särskilt som möjligheten att reservera sittplats uppskattas av trafikanterna.

Det torde ännu vara för tidigt att bedöma om priset för platsbiljett i fåtöljvagn är lämpligt avvägt. Frågan om denna avgift torde få upptagas till ny granskning av järnvägsstyrelsen, om icke förr så när planerad anskaffning av modernare 2 klass sittvagnar genomföres.

Vad expresstågen beträffar har taxekommittén icke funnit anledning föreslå någon ändring av priset för platsbiljett.

## 7. Uppehåll i resa

Enligt nu gällande bestämmelser får resande göra uppehåll, som ej endast är en följd av tågförbindelserna, högst två gånger på enkel biljett och högst två gånger i vardera riktningen på tur- och returbiljett. För biljetter till nedsatt pris föreskrives i vissa fall andra bestämmelser. Medgivna uppehåll är avgiftsfria. Längre tillbaka fick en resande blott göra ett avgiftsfritt uppehåll på varje biljett. Däremot fanns möjlighet att mot en avgift av 1,00

kr per gång göra hur många uppehåll som helst på en biljett. En av orsakerna till restriktionerna för avgiftsfria uppehåll har varit den befarade risken för inkomstminskning genom att biljettpriset blir lägre om direkt biljett får lösas med uppehållsrätt än om flera delbiljetter skulle erfordras. En annan orsak har varit farhågor för ökade möjligheter till missbruk.

### *Taxekommittén*

Frågan om uppehåll är enligt taxekommitténs mening av ringa ekonomisk betydelse och väsentligen en ordningsfråga. I en undersökning, som för kommitténs räkning utförts, omfattande 18 000 biljetter av olika slag, vilka icke berörde förortstrafiken vid Stockholm, Göteborg och Malmö, visade det sig, att blott 179 var stämplade för uppehåll och av dessa endast 7 för mer än ett uppehåll. Säkerligen skulle man därför icke behöva räkna med någon egentlig inkomstminskning, om restriktionerna för uppehåll helt slopades. Internationella järnvägsunionen har efter godkännande av berörda förvaltningar bestämt att valfritt antal uppehåll får göras på biljetter i internationell trafik. Beträffande den inhemska trafiken har från järnväghåll framhållits vissa nackdelar med obegränsat antal uppehåll, främst ur kontrollsynpunkt. Taxekommittén vill emellertid förorda, att järnvägsstyrelsen överväger frågan om antalet uppehåll i inhemsk trafik. Enligt kommitténs mening kan möjligheten att göra flera uppehåll ha trafikvärvande verkan. Särskilt torde detta vara fallet beträffande rabattkortsbiljetter, vilka i stor omfattning användes för tjänsteresor och liknande, där valet ofta står mellan järnväg och privatbil. Kommittén föreslår att i första hand restriktionerna beträffande uppehåll på sådana biljetter slopas.

## **8. Avgifter för resgods, cyklar m m**

### **a) Vanligt resgods**

Vid pollettering av resgods betalas en inskrivningsavgift av 2,50 kr för transport med snälltåg samt 1,50 kr för transport med persontåg, oavsett väglängden. Väger resgodssändningen mer än 25 kg (12 kg för barnbiljett), betalas för varje helt eller påbörjat överskjutande 10-tal kg en överviktsavgift av 30 öre per resgodstariffzon. Denna resgodstariff är uppbyggd på följande sätt:

Avstånd km	Antal zoner	Zonlängd km
1— 100	4	25
101— 500	8	50
501—1 000	5	100
1 001—2 000	5	200

Inkomsterna 1955 av resgodsbefordran uppgick till sammanlagt 4,9 milj kr, därav 2,9 milj kr inskrivningsavgifter och 2,0 milj kr överviktsavgifter.



### Taxekommittén

Avgifterna för resgodsövervikt och expressgods är för närvarande sammankopplade, men taxekommittén föreslår att detta samband skall upphöra och att en särskild tariff inrättas för expressgods, vilken intages i godstaxan. Järnvägens kostnader för resgods är till väsentlig del att hänföra till terminalhanteringen av godset. En relativt stor del av överviktsavgiften bör vid sådant förhållande vara fast och oberoende av transportavståndet.

Taxekommittén har därför ansett sig böra framföra förslag till en ny tariff för resgodsövervikt, bättre anpassad till kostnadsstrukturen och uppbyggd på följande sätt:

Befodrings- avstånd, km	Avgift för varje på- börjat 10-tal kg av sändningens vikt, kr
1— 100	1,00
101— 200	1,60
201— 300	2,20
301— 400	2,80
401— 600	3,40
601— 800	4,00
801—1 000	4,60
över 1 000	5,20

Den föreslagna tariffen ger en genomsnittligt lägre avgift i jämförelse med 1955/56 års tariff från omkring 400 km transportavstånd, vilket belyses av följande *tabell 63*. Framhållas må att avgiften 5,20 kr, som enligt förslaget gäller fr o m 1001 km transportavstånd, blir oförändrad för alla avstånd däröver.

*Tabell 63. Avgifter för resgodsövervikt enligt  
kommitténs förslag i jämförelse med  
1955/56 års tariff*

Befodrings- avstånd, km	Uträknad överviktsavgift 1955/56 års kommitten tariff förslag kr per 10 kg	
	1955/56 års tariff	kommitten förslag
50	0,60	1,00
100	1,20	1,00
150	1,50	1,60
200	1,80	1,60
250	2,10	2,20
350	2,70	2,80
500	3,60	3,40
750	4,50	4,00
1 000	5,10	4,60
1 300	5,70	5,20

Kommittén föreslår vidare att barn och ungdom, som färdas på vanlig halv biljett, behandlas lika med resande på hel biljett, d v s får medföra upp till 25 kg resgods utan att överviktsavgift behöver erläggas. Därjämte förordar kommittén att barnvagnar får medföras avgiftsfritt upp till 50 km resavstånd, i förortstrafik dock ej under rusningstid, om den resande självt

sätter in vagnen i anvisat utrymme och efter framkomsten åter tar ut den. Ett medgivande av denna art tillämpas sedan flera år i statens järnvägars förortstrafik bl a inom Stockholmsområdet.

### b) Cyklar, mopeder och sparkstöttingar

Avgiften för pollettering av vanlig cykel och sparkstötting framgår av nedan lämnade sammanställning. Om cyklar eller sparkstöttingar skall sändas med snälltåg tillkommer 4 kr oavsett väglängden. För mopeder och tandemcyklar uttages dubbla avgifter; snälltågstillägget är dock oförändrat. Inkomsten av pollettering av cyklar, mopeder och sparkstöttingar uppgick år 1955 till 1,6 milj kr.

#### *Taxekommittén*

Kommittén vill för sin del föreslå, att avgifterna sänkes för den längsta zonen, varigenom antalet zoner nedbringas till fyra. Kommitténs förslag framgår av följande sammanställning:

Avstånd km	Avgifter enligt 1955/56 års tariff kronor	Föreslagna avgifter kronor
1—50	1,00	1,00
51—100	2,00	2,00
101—200	3,00	3,00
201—400	4,00	4,00
över 400	5,00	

För tandemcyklar och mopeder bör nämnda avgifter liksom nu är fallet fördubblas.

### c) Motorcyklar

Motorcyklar har ofta betydande vikt och är svåra att hantera vid in- och urlastning. Med hänsyn härtill vill taxekommittén förorda, att § 30 i järnvägstrafikstadgan ändras så, att motorcyklar icke får inlämnas som resgods. Konsekvensen härav blir att motorcyklar skall befordras som expressgods, ilgods eller fraktgods.



## KAPITEL XVI

## Nedsättningar i persontrafik

## A. Allmänna synpunkter

*1. Nedsättningspolitikens bakgrund*

I och med att SJ år 1906 införde en relativt låg och därtill starkt fallande zontaxa kunde, såsom förut nämnts, en hel rad tidigare beviljade nedsättningar slopas. Sålunda indrogs bl a tarifferna för tur- och returbiljetter, söndagsbiljetter och familjebiljetter samt den särskilda norrlandstariffen. Man uppnådde därmed ett enkelt taxesystem.

Emellertid gick det icke att hålla den nya taxan så fri från nedsättningar, som man hade avsett. Anledningarna härtill låg delvis utanför det kalkylmässiga och sammanhänge med första världskriget och dess efterverkningar. Under och efter detta krig höjdes taxan i samband med den fortgående prisstegringen upprepade gånger, så att priset för enkla biljetter i dåvarande 3 klass slutligen i augusti 1919 låg ända upp till 220 % högre än före kriget. Den ekonomiska depressionen efter kriget, den allmänna prisnivåns nedgång och icke minst den på 1920-talet framträdande bilkonkurrensen motiverade att billigare resemöjligheter infördes. Då konsekvenserna av djupgående, generella sänkningar ansågs kunna bli farliga för statsbaneföretagets ekonomi, vidtogs endast justeringar av grundtaxan. Järnvägsstyrelsen medgav däremot lokala nedsättningar i ett stort antal stationsförbindelser. Här må erinras om, att tur- och returbiljetter, som slopades år 1906, ånyo började införas 1924 som ett medel att värva trafik. Nedsättningar inrättades huvudsakligen med tanke på att bevara eller öka SJ nettointäkter. Socialt motiverade nedsättningar ingick från början i viss utsträckning i 1906 års taxesystem, bl a för skolungdom och lärjungar vid dövstum- och blindskolor etc.

Det visade sig att nedsättningar av biljettpriserna gav järnvägen goda möjligheter att hävda sig i konkurrensen, och under senare delen av 1920-talet samt under 1930-talet utökades antalet nedsättningar i stor skala. Närmare 25 % av persontrafikinkomsten härrörde år 1937 från resor till nedsatt pris.

Under andra världskriget och åren därefter har järnvägarna haft stark trafik och kapaciteten har varit högt utnyttjad. Järnvägarnas stegrade driftkostnader och svårigheterna att under och närmast efter krigsåren erhålla drivmedel till icke elektrifierade linjer bidrog till en allmän omprövning av ett antal nedsättningar, såsom söndagsbiljetter, veckoslutsbiljetter och lokala nedsättningar i bestämda stationsrelationer. Resultatet

blev, att nedsättningarna kom att spela en mindre roll i SJ ekonomi än tidigare. År 1949 utgjorde inkomsten av resor till nedsatt pris blott 11 % av hela persontrafikinkomsten.

Persontrafiken, mätt i antalet resor, började sjunka fr o m 1951 och denna ogynnsamma utveckling kan förväntas fortsätta på grund av bl a den fortgående starka ökningen av antalet personbilar och motorcyklar. Nedgången av persontrafiken har aktualiserat spørgsmålet om ändring av befintliga nedsättningar och införande av nya.

### *Taxekommittén*

Taxekommittén har tidigare uttalat sig för en taxepolitik, som erbjuder jämförelsevis nyanserade möjligheter till nedsättningar. En sådan differentierad och kommersiellt betonad nedsättningspolitik kan nämligen enligt kommitténs mening stimulera till ökat antal resor och ge järnvägen möjlighet att dirigera denna ökning så, att den tillgängliga transportkapaciteten utnyttjas jämnare. Taxekommittén har tagit initiativ till nya former av nedsättningar och har i särskilda skrivelser föreslagit järnvägsstyrelsen att på försök införa endagsbiljetter och semesterbiljetter samt att differentiera nedsättningen för sällskapsresor efter antalet resande i gruppen. Styrelsen har i viss utsträckning genomfört kommitténs förslag.

## **2. Olika slag av nedsättningar**

I järnvägstrafikstadgan, § 6, bestämmes att »järnvägsförvaltning äger, styrelsen för statens järnvägar med iakttagande av den för samma styrelse gällande instruktion, medgiva nedsättning av de i taxan fastställda avgifterna. Dylik nedsättning skall, även om den kommer trafikant till godo genom efteråt skeende återbetalning av en del av den i taxan fastställda avgiften, gälla för alla, som fullgöra de för nedsättningen fastställda villkor».

Den i järnvägstrafikstadgan åberopade instruktionen för järnvägsstyrelsen säger i § 11, att styrelsen utan hinder av bestämmelserna i gällande taxor äger »dels att beträffande persontrafiken samt övrig trafik, som ej avser godsbefordran, efter sig företeende omständigheter bestämma avgifterna för abonnemang av vagn eller kupé, ävensom för sådana transporter, vilka, därest avvikelse från de fastställda avgifterna medgives, kunna antagas medföra fördel för järnvägarna, dels att, beträffande godstrafiken . . .».

Befintliga nedsättningar kan som följd av dessa bestämmelser indelas i två huvudgrupper, nämligen

1) nedsättningar, som järnvägsstyrelsen bedömer såsom medförande fördel för järnvägen och som styrelsen själv medgiver samt

2) nedsättningar, som icke är företagsekonomiskt motiverade och som beviljas av Kungl Maj:t.



Med utgångspunkt från denna gruppindelning kan man beträffande grupp 1) tala om kommersiella eller företagsekonomiskt motiverade nedsättningar, tillkomna i trafikvärvande eller trafikbevarande syfte. Dessa nedsättningar kan antagas medföra en merintäkt, som är större än merkostnaden.

Grupp 2) utgöres huvudsakligen av nedsättningar, som motiverats av kulturella och sociala skäl och som icke ansetts vara företagsekonomiskt berättigade. Gränsen mellan grupperna 1) och 2) kan i de särskilda fallen vara svår att draga. I det följande redogör taxekommittén för nedsättningarna efter de villkor, som de resande måste uppfylla för att komma i åtnjutande av nedsättningen. I detta avseende kan man skilja mellan följande två huvudgrupper av nedsättningar.

#### *Nedsättningar, som lämnas allmänt och utan formalitet*

Vem som helst äger rätt använda dessa nedsättningar utan några villkor, avseende den resandes person eller förhållanden i övrigt. Som exempel på nedsättningar av denna art må nämnas veckosluts-, endags-, semester- och rundtursbiljetter samt rabattkort.

#### *Nedsättningar, som lämnas endast till resande, vilka uppfyller vissa villkor*

Dessa villkor kan bestå i att de resande måste tillhöra en viss avgränsad grupp personer, såsom skolungdom, militär, sjöfolk, dövstumma, blinda etc. Åsýftade nedsättningar har medgivits för att underlätta resor i samband med utbildning eller viss krävande tjänstgöring eller för medellösa eller svagt bemedlade. Villkoren kan i andra fall innebära att vederbörande skall tillhöra en bestämd resgrupp, såsom i fråga om sällskapsresor och familjeresor.

### **3. Statistiska uppgifter rörande nedsättningarna**

Fram till andra världskriget lämnades i SJ statistik uppgifter om antalet resor, medelreselängd, inkomst etc, avseende olika slag av nedsättningar i persontrafik. I besparingssyfte har emellertid efter hand redovisnings- och statistikarbetet förenklats, varvid möjligheten att erhålla uppgifter minskats. För att få en uppfattning om persontrafikens och nedsättningarnas struktur har kommittén hos järnvägsstyrelsen begärt fylligare statistiska redogörelser för persontrafiken, avseende bl a järnvägsresornas fördelning på biljettslag, vagnklass och resavstånd samt intäkternas fördelning på grundtariffer och nedsättningar. Sådana redogörelser har utarbetats för vissa år fr o m 1949 och kommer enligt uppgift att utarbetas även i fortsättningen.

I *tabell 64* lämnas koncentrerade uppgifter från dessa statistiska undersökningar om antal resor på biljetter till ordinarie och till nedsatt pris samt inkomster härav under år 1955.

Tabell 64. Översikt av resornas fördelning år 1955 på ordinarie tariffer och nedsättningar i dåvarande 1, 2 och 3 klass

	Antal resor, tusental			Inkomst, tusental kronor		
	1 o 2 klass	3 klass	Summa	1 o 2 klass	3 klass	Summa
I Enkla biljetter						
a) Ordinarie pris .....	262	8 225	8 487	9 943	53 836	63 779
b) Nedsatt pris .....	99	1 541	1 640	3 322	18 200	21 522
II Tur- och returbiljetter						
a) Ordinarie pris .....	878	41 385	42 263	20 114	160 679	180 793
b) Nedsatt pris .....	33	1 556	1 589	725	8 478	9 203
III Endags-, veckosluts- m fl biljetter .....	25	6 462	6 487	439	20 600	21 039
IV Semesterbiljetter .....	73	798	871	3 723	23 459	27 182
V Månadsbiljetter .....	117	45 114	45 231	191	22 475	22 666
Summa för biljetter till ordinarie pris, I a), II a) o V	1 257	94 724	95 981	30 248	236 990	267 238
Summa för biljetter till nedsatt pris, I b), II b), III o IV	230	10 357	10 587	8 209	70 737	78 946
Summa summarum	1 487	105 081	106 568	38 457	307 727	346 184
Andelen av biljetter till nedsatt pris, % .....	15,5	9,9	9,9	21,3	23,0	22,8

Anm. Resor enligt militärtaxan och skyttetaxan är inräknade i siffrorna under I b) här ovan.

I bilaga 3 lämnas utförligare uppgifter bl a om personkilometer och medelreselängd.

Av tabellen framgår, att biljetter till nedsatt pris år 1955 bidrog med närmare 23 % av biljettinkomsterna. Detta innebär, att nedsättningsbiljetternas betydelse fördubblats sedan 1949, då deras andel uppgick till blott 11 %. Om man emellertid bortser från semesterbiljetter, vilket biljettslag icke fanns år 1949, blir nedsättningsbiljetternas andel av biljettinkomsten år 1955 ungefär 16 %.

#### 4. Framställningar om nya eller ändrade nedsättningar

Taxekommittén har tagit del av förslag till nya eller ändrade nedsättningar, vilka framlagts av statliga utredningar. Bland dessa må nämnas Fritidsutredningen, som i en promemoria, daterad den 5 juli 1939, föreslog ett antal reselättnader på järnvägarna, innefattande bl a abonnemangsbiljetter. I Norrlandskommitténs »Betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland» (SOU 1946: 84) föreslogs bl a tur- och returbiljetter på alla avstånd till pris som för 1½ enkel biljett, nedsättningar på linjer inom glesbebyggda områden för resor till huvudorter inom området, stambillinjer med taxemässig samtrafik med järnväg samt borttagande av snälltågstillägget i vissa stationsförbindelser, där lämpliga persontågsförbindelser ej fanns. En annan statlig utredning,



Studentsociala utredningen, föreslog i sitt betänkande (SOU 1948: 42) fria resor för studerande mellan hemorten och studieorten samt jämväl fria resor mellan den ordinarie studieorten och plats för tillfälliga studier eller praktikarbete. Därjämte föreslogs utvidgning av redan befintliga sk studentutbytesresor med utlandet, för vilka medges 50 % nedsättning av priset för enkel biljett för vardera reseriktningen på svensk järnvägssträcka. Särskilda sakkunniga avlämnade 1948 en utredning rörande avgiftsfria resor för barn och husmödrar m fl. 1954 års familjeutredning har i sitt betänkande »Samhället och barnfamiljerna» (SOU 1955: 29) bl a föreslagit ökad rabattering för barn. Förslag i samma syfte har även avgivits av den år 1956 tillkallade Familjeberedningen.

Även i andra sammanhang framkomna förslag om nedsättningar har studerats. Sålunda har taxekommittén gått igenom förslag, som sedan slutet av 1930-talet framförts i riksdagen. Taxekommittén har vidare av järnvägsstyrelsen begärt och erhållit en redogörelse för alla de framställningar angående nedsättningar i persontrafik som sedan 1938 ingivits till styrelsen. Därjämte har kommittén genom järnvägsstyrelsens förmedling i syfte att få informationer och uppslag sökt kontakt med den SJ personal, som i sin tjänst får kännedom om trafikanternas önskemål och har erfarenhet av, hur ändrade taxor inverkar på arbetet på expeditioner och i tåg. Kommittén har även direkt från organisationer och enskilda erhållit förslag om biljettprisdifferentieringar.

Taxekommittén har vid studieresor i Norrland inhämtat upplysningar om trafiken till, från och inom denna landsdel och mottagit förslag till ändring i olika avseenden av tarifferna för denna trafik.

I följande avsnitt av detta kapitel lämnar taxekommittén en redogörelse för nu tillämpade nedsättningar i persontrafik och framlägger med beaktande av det erhållna materialet förslag till nya eller ändrade former av nedsättningar.

## **B. Redogörelse för nu befintliga nedsättningar samt taxekommitténs förslag**

### ***1. Nedsättningar, som lämnas allmänt och utan formalitet***

#### **a) Nedsättningar i bestämda stationsförbindelser**

Nedsättningarna avser huvudsakligen enkla samt tur- och returbiljetter. Nedsättningarna har ansetts vara av kommersiell natur och har därför fastställts av järnvägsstyrelsen efter bedömande i varje särskilt fall.

Huvudparten av dessa biljettprisdropsättningar har tillkommit på grund av önskvärd anpassning till annan linjetrafik såsom främmande järnvägar, båtleder och vägbusslinjer. Redan i mitten av 1920-talet hade järnvägsstyrelsen företagit en hel rad jämkningar i de lokala biljettpriserna. Såsom ett led i detta anpassningsarbete undersöktes år 1927 enskilda busslinjers

prissättning inom SJ trafikområden och diskuterades möjligheterna att möta den nya situationen. Som följd härav fastställdes lägre biljettpris i ett stort antal stationsförbindelser. Efter hand tillkom nya sådana nedsättningar. År 1939 tillämpades nedsatt pris för enkla och tur- och returbiljetter i omkring 600 stationsförbindelser på SJ dåvarande nät. Under krigsåren och efterkrigsåren har de lokala nedsättningarna modifierats och i stor utsträckning helt upphävts. År 1955 tillämpades nedsättningar av detta slag i cirka 150 stationsförbindelser.

Lokala biljettprisnedsättningar har i vissa fall införts för att rent allmänt stimulera till ökad trafik. På Malmbanan tillämpas exempelvis nedsatta avgifter för tur- och returbiljetter i ett stort antal stationsrelationer även i samtrafik med Norges statsbanor till och från Narvik. I trafikstimulerande syfte tillämpas lokala nedsättningar av avgifter för enkla, tur- och retur- samt månadsbiljetter också i samtrafik med vissa av SJ egna, postverkets eller enskilda billinjer.

Nedsättningarna i samtrafik med postverkets busslinjer i Norrland har till en del motiverats av de särskilda förhållandena i denna landsdel med långa resavstånd och gles bebyggelse.

#### *Taxekommittén*

Såsom framgår av den lämnade redogörelsen har här behandlade nedsättningar tillkommit för att stimulera resandetrafiken på järnväg. De har anpassats efter skiftande lokala förhållanden, men eftersom dessa förhållanden kan ändras från tid till annan, måste nedsättningarna ofta omprövas. Åtgärder i detta avseende måste anses tillhöra den styrelsen åvilande löpande skötseln av SJ. Taxekommittén anser, att nedsättningar av denna natur är väl ägnade att stimulera trafiken och därför bör utvecklas.

#### **b) Rabattkort och abonnemangskort**

Rabattkort berättigar till resa på enkel, tur- och retur- samt snälltågs-tilläggsbiljett till halvt pris på samtliga järnvägslinjer. Korten gäller 12 kalendermånader i följd och kostar 350 kr för 1 och 2 klass samt 600 kr för kort, som dessutom berättigar till nedsättning av tillägget för resa i single sovkupé. Före ändringen den 3 juni 1956 av klassbeteckningarna, som bl a innebar att dåvarande 1 klass sittkupéer avskaffades, kostade rabattkort till 1 klass 700 kr och till 2 och 3 klass 350 kr. Korten är personliga och måste föras med innehavarens fotografi. Kort kan också utfärdas i samtrafik med SAS, berättigande till 25 % nedsättning på SAS inrikes linjer (utom Visbylinjen). Dessa kort kostar ytterligare 100 kr.

Framställningar gjordes under 1920-talet till Kungl Maj:t eller järnvägsstyrelsen om billigare biljettformer för handelsresande men ledde ej till något resultat. Emellertid förde Svenska handelsresandeföreningen saken



åter på tal år 1931 och framhöll därvid såsom vägande skäl för tillmötesgående, att handelsresandena i stor utsträckning använde egna eller hyrda bilar för sina resor och att det låge i järnvägens eget intresse att söka återvinna och bevara ifrågavarande trafik. Argumentet ansågs ha sådant fog för sig, att järnvägsstyrelsen den 27 juli 1931 avlämnade en framställning till Kungl Maj:t om ett system med rabattkort, som borde kunna locka handelsresandena och andra ofta resande personer att färdas med järnväg. Ett liknande system hade tidigare införts i Frankrike med gott resultat. Kungl Maj:t godkände förslaget den 2 oktober 1931.

Försäljningen av rabattkort som tidigare visat en stigande kurva har sjunkit från 14 700 kort år 1950 till 10 500 år 1955.

Abonnemangs- eller tidkort, gällande för obegränsat antal resor under en viss tid antingen på hela järnvägsnätet eller på del därav, har icke funnit nämnvärd användning i Sverige. Försök pågår dock sedan några år vid SJ med abonnemangskort för resor inom ett par begränsade områden, nämligen 10-dagars kort dels för resor i Skåne och dels för resor på Gotland. Dessa kort tillhandahålls under tiden maj—september och gäller till både järnvägslinjer och SJ busslinjer under 10 valfria dagar inom en tidsperiod av 15 dagar. Priset är 50 kr för Skånekortet och 25 kr för Gotlandskortet. Försäljningen under 1955 uppgick till 590 Skånekort och 1 384 Gotlandskort.

#### *Taxekommittén*

Köpare av rabattkort är goda kunder till järnvägen. Man kan som regel räkna med att innehav av rabattkort lockar till tågresor, som annars ej skulle företagits. Rabattkortet spelar därför en betydande roll för trafikvärvningen. Sedan 1950 har emellertid som nämnts försäljningen gått ned kraftigt. Om försäljningen skall stimuleras, kan någon av följande alternativa åtgärder genomföras: 1) sänkning av priset, 2) införande av nya reseförmåner, t ex befrielse från tilläggsavgifter, såsom snälltågstillägg och inskrivningsavgift vid pollettering av resgods, 50 % nedsättning på avgift för resgodsövertikt, möjlighet att få rabatt vid lösen av sovplatsbiljett, ökat antal uppehåll, 3) tillhandahållande av kort för kortare tid än 12 kalendermånader.

Med hänsyn till att taxekommittén i det följande förordar, att ytterligare abonnemangskort införes, och då dessa kort i viss utsträckning erbjuder ett fördelaktigare alternativ till rabattkort, anser kommittén, att resultatet härav bör avvaktas, innan några större ändringar av rabattkortsbestämmelserna överväges. Taxekommittén vill emellertid förorda, att rabattkortsinnehavare dels får göra valfritt antal uppehåll under resa på rabattkort, dels medges 50 % nedsättning på avgiften för resgodsövertikt. Dessa förmåner torde ej ha större ekonomisk betydelse för järnvägen men innebär en stimulans för kunderna att köpa rabattkort. Därjämte vill kommittén föreslå, att priset för de rabattkort, som ej berättigar till nedsättning av singletillägget, sänkes med 50 kr till 300 kr.



Beträffande abonnemangskort vill taxekommittén framhålla att goda försäljningsresultat uppnåts i vissa andra länder med dessa kort. En betydande del av schweiziska statsbanornas persontrafik äger rum på abonnemangskort. Även Danmark och Västtyskland har gjort goda erfarenheter av detta biljettsystem. Taxekommittén anser, att SJ bör pröva abonnemangskort, gällande för ett obegränsat antal resor i 1 och 2 klass på samtliga statsbanelinjer eller vissa delar av bannätet. Sådana kort bör medföra rätt för innehavaren att färdas med snälltåg utan att betala snälltågstillägg.

Lämpligen bör korten tillhandahållas i form av års- och månadsabonnemangskort. Kortet bör utan prisskillnad gälla för resor såväl i 1 som 2 klass. Abonnemangskort bör vara personligt och försett med fotografi.

Avgiften för personligt abonnemangskort till hela statsbanenätet torde under en försöksperiod kunna sättas till förslagsvis 2 800 kr för helt år (12 kalendermånader). Eventuellt kan försöken utsträckas att avse även kort gällande för vissa delar av landet, varvid avgränsningen av olika giltighetsområden bör avvägas efter de regionala resbehoven.

Flera utländska järnvägsförvaltningar tillhandahåller abonnemangskort, gällande under 8, 15 eller 30 dagar. Taxekommittén förutsätter, att järnvägsstyrelsen, som i Skåne och på Gotland prövar liknande kort, utvidgar försöken till andra delar av landet och till hela SJ linjenät, om så skulle bedömas fördelaktigt ur kommersiell synpunkt.

#### **c) Biljetter för turism och ferier: rundtursbiljetter, vinter- och sensommarresebiljetter, semesterbiljetter**

*Rundtursbiljetter* försäljes för resor i 1 och 2 klass över av järnvägsstyrelsen fastställda resrouter. Man kunde sommaren 1956 välja mellan 28 olika huvudturer i prisläge från 58 till 167 kr i 2 klass. Dessutom finnes ett flertal lokala rundturer samt rundturer kombinerade med sträckor, avsedda att tillryggaläggas på cykel eller till fots. Huvudtur kan kombineras med billiga tilläggsturer, och även andra anslutningsbiljetter till nedsatt pris kan lösas. Vissa rundturer, nordiska rundturer, har utarbetats i samarbete med grannländernas järnvägsförvaltningar och gäller för resrouter, berörande minst två av länderna.

Med rundtursbiljetterna söker man värva ny trafik genom billiga och lockande rese möjligheter. Nedsättningen är helt av kommersiell art och järnvägsstyrelsen bestämmer resroute och pris för SJ sträckor. De nordiska rundtursbiljetterna är äldst, men då dessa blev mycket efterfrågade, infördes år 1931 rundtursbiljetter även i inrikes trafik. Efter hand har nya turer tillkommit.

Försäljningen av rundtursbiljetter i inhemsk trafik kulminerade år 1949 med 56 700 och har därefter sjunkit. År 1955 försålde dock 40 700 svenska rundtursbiljetter, medförande en intäkt av cirka 2 milj kr. SJ inkomst-



andel av de nordiska rundturerna, vilkas försäljning visar stigande tendens, uppgick samma år till 1,9 milj kr.

*Vinter- och sensommarresebiljetter* har tillhandahållits under tider, då ledig kapacitet normalt brukar finnas i tågen och inkvarteringsmöjligheter i turistområdena kan påräknas. Vanligen har vinterresebiljetterna sålts till orter i Dalarna och Norrland under tiden mellan nyår och påsk och efter påsksäsongen fram till i maj månad.

Ett villkor, förknippat med dessa biljetter, är att de försäljes endast till de platser, där det finns hotell eller pensionat, som medger viss nedsättning av pensionspriserna åt resande med vinter- eller sensommarbiljett. Den resande skall vistas minst 5 dagar på platsen och biljetten gäller 20 dagar. Det är dock icke nödvändigt, att han inkvarterar sig på något hotell eller pensionat, utan han kan ordna sin inkvartering efter eget gottfinnande. Priset för fram- och återresa är lika med priset för enkel biljett ökat med 10 %. En minsta avgift har dock tillämpats, så att full rabatt erhålles först vid cirka 420 km reseavstånd. Snälltågstillägg betalas i vanlig ordning.

Vinter- och sensommarresor anordnades första gången år 1927 under benämningen för- och eftersäsongresor i samarbete med bl a turisttrafikförbundet för Bohuslän och Dalsland. Året därpå utsträcktes resorna till Skåne och Jämtland. Sedermera utvidgades resemöjligheterna ytterligare.

Sedan ett par år tillämpas för Norrland en motsvarighet till vinterresorna i det att nedsatt pris medges under maj månad för resor från stationer belägna på samt norr och väster om järnvägslinjen Hede—Sveg—Brunflo—Sundsvall till valfri station i mellersta eller södra Sverige. Biljettpriset beräknas på samma sätt som för vinter- och sensommarresor, och samma giltighetsbestämmelser gäller för biljetterna.

Under senare år har intresset från trafikanternas sida för vinter- och sensommarresor minskat. Till en del torde detta bero på att man i stället använder de år 1952 införda semesterbiljetterna med längre giltighetstid och större användningsmöjligheter. Järnvägsstyrelsen beslöt därför att icke tillhandahålla vinterresebiljetter år 1956 och att i stället i samarbete med turistorganisationer, hotell, tidningar etc ordna billiga skackordsresor till lämpliga turistområden. Efter överenskommelser med hotell och pensionat har väsentlig nedsättning av pensionspris kunnat erbjudas under tiden 8.1—24.3 och 8.4—31.5 1956. För tågresan lämnas 35 % rabatt på tur- och returpriset även vid individuell resa. Dock tillämpas liksom tidigare för vinterresorna en minsta avgift.

*Semesterbiljetter* infördes försöksvis år 1952 på förslag av taxekommittén. Bestämmelserna om semesterbiljetter är i huvudsak följande:

a) Fram- och återresa skall företagas *inom tre månader*. Återresa från bestämmelsestationen får ske *tidigast sjätte dagen*, räknat från dagen för framresans anträdande.

b) Biljetterna får ej användas under vissa högtrafikperioder

- 1) för framresa  
lördagar och söndagar från omkring den 10 juni till den 10 augusti
- 2) för återresa  
söndagar under samma tid
- 3) för fram- eller återresa  
midsommarhelgen, julhelgen och påskhelgen.
- c) Barn, som fyllt 6 men ej 12 år, får resa på semesterbiljett till halvt pris.
- d) Snälltågs- m fl tilläggsavgifter skall betalas till taxeenligt pris.
- e) Familjenedsättning får tillämpas på de beräknade avgifterna för semesterbiljetter. (Halva snälltågstilläggsavgifter skall alltså erläggas.) Där- emot får ingen annan form av nedsättning tillämpas, alltså icke heller rabattkort.
- f) Uppehåll får göras som på tur- och returbiljett, på framresan dock icke inom 100 km från avresestationen.

Priset för semesterbiljett är 75 % av priset för motsvarande tur- och returbiljett. En minsta avgift av f n 82,50 kr i 1 klass och 55,00 kr i 2 klass tillämpas emellertid, varför full rabatt uppnås först på avstånd över cirka 540 km.

Försäljningen av semesterbiljetter har såsom framgår av *tabell 65* efter hand ökat starkt.

*Tabell 65. Resor på semesterbiljetter och intäkter därav*

År	Antal resor i tusental			Intäkter i tusental kronor		
	2 klass	3 klass	Summa	2 klass	3 klass	Summa
1953	40	487	527	2 094	16 220	18 314
1954	59	683	742	2 768	20 708	23 476
1955	73	798	871	3 723	23 459	27 182

År 1955 var det totala antalet resor på semesterbiljetter 65 % högre än under motsvarande tid 1953. Ökningen från 1954 till 1955 utgjorde 17 %. Vid studium av tabellens siffror bör beaktas, att minsta avgiften sänktes 1953 och 1954, och att giltighetsbegränsningarna under högrafrikperioder efter hand mjukats upp.

Hur semesterbiljetterna fördelar sig på olika avståndsgrupper framgår av *tabell 66*.

På avstånd, där semesterbiljetter har större betydelse, har som framgår av *tabell 67* icke blott antalet resor på dessa biljetter ökat utan även, anmärkningsvärt nog, antalet resor på tur- och returbiljetter.

Intäkten av semesterbiljetter uppgick 1953 till 18,3 milj kr och 1955 till 27,2 milj kr. Intäktsökningen stannade sålunda vid 49 %, medan ökningen av antalet resor utgjorde 65 %.



Tabell 66. Avståndsfördelning av resor på semesterbiljetter

Avstånd km	1953				1955			
	2 klass		3 klass		2 klass		3 klass	
	Antal resor i tusental	%	Antal resor i tusental	%	Antal resor i tusental	%	Antal resor i tusental	%
300— 399	0,0	0,0	0,1	0,0	0,6	0,8	7,4	1,0
400— 499	1,9	4,8	53,1	10,9	10,8	14,7	165,4	20,7
500— 699	20,6	51,4	225,2	46,2	35,9	48,8	377,5	47,3
700— 899	7,0	17,6	82,7	17,0	8,6	11,8	95,9	12,0
900—1 099	3,1	7,8	47,7	9,8	6,2	8,5	58,8	7,4
1 100—1 299	4,1	10,2	41,0	8,4	4,8	6,6	41,6	5,2
1 300—1 499	2,0	4,9	20,9	4,3	3,4	4,6	25,4	3,2
1 500—1 899	1,2	3,0	15,0	3,1	2,4	3,3	21,2	2,7
1 900—2 599	0,1	0,3	1,6	0,3	0,7	0,9	4,4	0,5
Summa	40,0	100,0	487,3	100,0	73,4	100,0	797,6	100,0

Tabell 67. Resor på tur- och returbiljetter  
och semesterbiljetter fr o m 400 km

	1953		1955	
	ToR-biljetter	Semester- biljetter	ToR-biljetter	Semester- biljetter
	tusental resor			
2 klass	234	40	275	73
3 klass	874	487	890	798
Summa	1 108	527	1 165	871

## Taxekommittén

Rundtursbiljetterna har under de många år de funnits hunnit bli väl inarbetade. Den trots detta fortgående minskningen av försäljningen av biljetter i inrikestrafik påkallar åtgärder för att söka stimulera efterfrågan. Det bör finnas plats för en viss justering nedåt av prisläget. Resultatet av försäljningen av den prisbilliga »Rundtur 100» under år 1956 tyder på att prissättningen spelar stor roll. Nya rundturer över andra sträckningar skulle möjligen också kunna stimulera efterfrågan.

Priserna för lokala rundturer synes i vissa fall ligga på en för hög nivå. Eftersom dessa turer fullföljes på relativt kort tid, ofta som dagsturer, utgör biljettpriset en ganska stor andel av kostnaden för hela utflykten. Det kan därför sättas ifråga, om icke priset på vissa lokala rundtursbiljetter bör sänkas. En ökad reklam torde också vara ägnad att stimulera försäljningen av dessa biljetter.

En betydande andel av den resandegrupp, som skulle ha köpt biljetter till *vinter- och sensommarresor*, om semesterbiljetter icke funnits, har tydligen funnit sig ha bättre nytta av sistnämnda biljettslag och därför valt detta. Statistiken över de billiga vinter- och sensommarresorna visar, att trafiknedgången är så stor, att reseformen numera fått ringa praktisk betydelse. Taxekommittén förordar därför att järnvägsstyrelsens försök med billiga ackordsresor under vintern i samarbete med hotell och pensionat utvidgas till att omfatta även sensommarresor.

*Semesterbiljetterna* har av den framlagda statistiken att döma blivit en betydande framgång. Taxekommittén anser, att denna nedsättningsform nu kommit över försöksstadiet och bör införas i persontaxan.

#### d) Biljetter för kortväga och kortvariga resor

*Veckoslutsbiljetter* inrättas av järnvägsstyrelsen i bestämda stationsförbindelser. Prissättningen sker från fall till fall, vanligen enligt normen 75 % av avgiften för tur- och returbiljett men även lägre biljettpris kan tillämpas. Biljetterna gäller från kl 0.00 vardag närmast före söndag och helgdag till kl 24.00 nästföljande vardag. Framresan får icke anträdas sista giltighetsdagen. Biljettformen anses företagsekonomiskt motiverad, och järnvägsstyrelsen bestämmer själv pris och villkor.

Antalet stationsförbindelser med veckoslutsbiljetter uppgick år 1956 till något över 100.

Frågan om veckoslutsbiljetter har under senare år tilldragit sig uppmärksamhet i riksdagen. Sålunda påtalades i motioner vid 1950 och 1951 års riksdagar, att veckoslutsbiljetter i många fall endast gällde för färd från vissa städer till landsbygdsstationer och åter, medan dylika biljetter icke tillhandahölls för resa från landsbygdsstation till stad och åter. Motionärerna hemställde, att riksdagen måtte uttala sig för en sådan ändring av bestämmelserna, att veckoslutsbiljetter infördes i alla stationsförbindelser i båda riktningarna.

I yttranden över 1950 års motioner uttalade järnvägsstyrelsen, att ur de företagsekonomiska synpunkter, som styrelsen hade att företräda, förslaget måste betecknas som alltför vittgående. Under efterkrigstiden hade många förslag om persontaxorna och gestaltningen av de allmänna nedsättningarna i persontrafik varit uppe till behandling inom styrelsen, varvid det ansetts nödvändigt, att hela frågan om persontaxornas anpassning till kostnads- och tidsutvecklingen bleve föremål för en grundlig utredning. Styrelsen erinrade om att 1948 års järnvägstaxekommitté tillsatts med uppdrag att utreda hithörande förhållanden och ansåg, att frågan om veckoslutsbiljetterna därför icke borde utbrytas ur kommitténs allmänna behandling av frågan om persontaxans och nedsättningsväsendets utformning.



Första kammarens liksom även andra kammarens allmänna beredningsutskott vid 1950 års riksdag uttalade, att det vore förståeligt, om man från landsbygdens sida funne det nuvarande systemet orättvist. Utskotten ville därför understryka, att alla resande, som trafikerade samma vägsträcka, borde behandlas lika. Vid införande av veckoslutsbiljetter syntes emellertid i första hand företagsekonomiska synpunkter ha varit avgörande, vilket i och för sig vore riktigt. Då frågan om veckoslutsbiljetter komme att prövas av järnvägstaxekommittén, avstyrktes motionen.

I anledning av då föreliggande motion hänvisade andra kammarens allmänna beredningsutskott vid 1951 års riksdag till riksdagsbehandlingen 1950 av motionerna rörande veckoslutsbiljetter och hemställde med hänsyn till järnvägstaxekommitténs pågående utredningsarbete, att motionen ej måtte föranleda någon riksdagens åtgärd, vilket också blev riksdagens beslut.

*Sportbiljetter* tillhandahålles för resor från vissa större städer eller samhällen till närbelägna stationer med omgivningar, som lämpa sig för sport och utflykter. *Badresobiljetter* tillhandahålles för resor även från mindre stationer till orter med goda havs- eller insjöbad. Såväl sport- som badresobiljetter gäller för fram- och återresa samma dag, vanligen söndagar, med av järnvägen bestämda tåglägenheter. Prissättningen för båda biljettslagen följer normalt priset för enkla biljetter men även billigare pris tillämpas. Eftersom båda slagen av biljetter ansetts företagsekonomiskt berättigade, fastställer järnvägsstyrelsen deras pris och giltighetsområde.

Framställningar om sport- eller badresobiljetter i nya stationsförbindelser har behandlats restriktivt, emedan järnvägens svårigheter att avveckla trafiken särskilt under sommarsöndagar varit betydande. Järnvägens höga kostnader för trafik, som kräver extra anordningar på söndagar, anses också lägga hinder i vägen för ytterligare utvidgning av dessa billiga biljetters användningsområde.

*Besöksbiljetter* har inrättats för att underlätta besök vid ett antal sanatorier och andra sjukhus, som icke är belägna i städer eller andra större orter. Priset är lika med avgiften för enkel biljett. Besöksbiljetten gäller för fram- och återresa samma dag med bestämda tåg. Dyliga biljetter till sjukhus i städerna tillhandahålles däremot icke, då man befarat, att det stora antalet resande till dessa platser skulle i betydande utsträckning övergå till de billigare besöksbiljetterna. Besöksbiljetterna har i viss mån social karaktär men har ansetts företagsekonomiskt berättigade såsom trafikstimulerande medel. Nedsättningen fastställles av järnvägsstyrelsen.

Vid köp av *tur- och returbiljetter i häften* erhåller en trafikant omkring 9 % rabatt på ordinarie tur- och returbiljettpris. Ett häfte innehåller nämligen 11 st biljetter till pris såsom för 10. Giltighetstiden för en enstaka biljett är en månad, räknat fr o m den dag biljetten klipptes för framresa.



År 1926 infördes på försök tur- och returbiljetter i häften i några stationsförbindelser, dock utan rabatt, men efterfrågan blev mycket ringa. Följande år medgavs därför en mindre rabatt enligt det fortfarande praktiserade systemet. Rabatten motiverades med att järnvägen fick betalning i förskott och att häftesbiljetterna stimulerade till ökat antal resor. Häftesbiljetter inrättas i princip i alla förbindelser, där det i genomsnitt kan antas bli efterfrågan på minst 2 häften per månad.

Försäljningen av tur- och returbiljetter i häften har under senare år sjunkit. Anledningarna kan vara flera. I och med att endagsbiljetter införts inom Stockholms- och Göteborgsområdena och i Norrland, har efterfrågan på häftesbiljetter inom dessa områden sjunkit. En annan omständighet torde vara den strängare kontroll, som sedan några år tillämpas, av att återresan företages inom giltighetstidens ram, vilken kontroll även medför, att konduktörs- eller spärrpersonalen måste klippa biljetten med tre olika klipp på framresan. Slutligen har självfallet den allmänna övergången från kollektiva färdmedel till privata motorfordon inverkat.

*Endagsbiljetter* inrättades efter förslag av taxekommittén försöksvis fr o m den 1 maj 1952 dels till Stockholm från stationerna på sträckorna Upplands Väsby—Hagalund, Kungsängen—Huvudsta och Södertälje C—Älvsjö (Stockholms-regionen), dels till några kommersiella och andra centra i Norrland (Norrlands-regionen), nämligen Sveg, Östersund, Strömsund, Vilhelmina, Lycksele och Arvidsjaur. Efter förslag av taxekommittén utökades den 1 mars 1954 Stockholms-regionen norrut med stationerna på sträckan Rosersberg—Uppsala, samtidigt som endagsbiljetter inrättades även till Göteborg från stationer på sträckorna Hindås—Pixbo, Kungsbacka—Källered, Sjövik—Hjällbo, Alingsås—Sävedalen, Stenungsund—Lillhagen och Alvhem—Agnesberg (Göteborgs-regionen). Norrlands-regionen kompletterades den 1 april 1955 med orterna Boden, Luleå, Umeå, Hällnäs, Härnösand och Sundsvall. Göteborgs-regionen kompletterades den 1 januari 1955 med Rävlanda, Svenshögen och Ödsmål, den 1 juni 1955 med Ljungkile och Skafteröd samt den 1 mars 1956 med Mölndal.

För endagsbiljetter gäller följande villkor:

a) Biljetterna gäller för fram- och återresa inom en dag. I Stockholms- och Göteborgs-regionerna gäller biljetterna dock icke under högtrafiktid, d v s vardagar före kl 9, helgfria måndagar—fredagar mellan kl 16.00 och 19.00 samt helgfria lördagar mellan kl 13.00 och 16.00.

b) Priset är detsamma som för enkel biljett; i Norrlandsregionen har dock bestämts en minsta avgift, motsvarande tur- och returbiljettpriset vid 40 km för resor till Sveg, Östersund, Strömsund, Vilhelmina, Lycksele och Arvidsjaur samt motsvarande pris vid 25 km för de senare införda endagsbiljetterna till Boden, Luleå, Umeå, Hällnäs, Härnösand och Sundsvall. Priset för endagsbiljetter från stationerna på sträckan Uppsala—Rosersberg höjdes efter en tid, då det visade sig, att det ekonomiska utfallet ställde sig



ogynnsamt. Avgiften för biljett Uppsala—Stockholm utgör efter denna höjning omkring 75 % av priset för tur- och returbiljett.

Hur trafiken på endagsbiljetter utvecklats belyses i följande tabeller. I *tabell 68* redovisas även trafiken på månadsbiljetter, eftersom endagsbiljetter i vissa fall kan antagas ersätta månadsbiljetter. Vidare har som jämförelse även Malmö-regionen tagits med, ehuru endagsbiljetter icke införts där.

*Tabell 68. Antal resor på olika biljettslag i Stockholms-, Göteborgs- och Malmö-regionernas närtrafik 1950—1955, tusental*

År	Enkla	ToR och Endags-	Månads-	Totalsumma
<i>Stockholms-regionen<sup>1</sup></i>				
1950	545	5 059	13 647	19 251
1951	586	4 513	12 821	17 920
1952	595	4 713	11 627	16 935
1953	592	4 960	10 681	16 233
1954	567	4 801	10 266	15 634
1955	557	4 672	9 901	15 130
<i>Göteborgs-regionen<sup>2</sup></i>				
1950	307	2 939	5 124	8 370
1951	314	2 665	4 520	7 499
1952	278	2 472	4 033	6 783
1953	293	2 552	3 863	6 708
1954	261	2 289	3 482	6 032
1955	255	2 147	3 280	5 682
<i>Malmö-regionen (endagsbiljetter finns ej)</i>				
1950	145	1 955	3 241	5 341
1951	153	1 740	3 049	4 942
1952	163	1 704	2 799	4 666
1953	195	1 621	2 598	4 414
1954	188	1 549	2 556	4 293
1955	185	1 446	2 424	4 055

<sup>1</sup> Endagsbiljetter fr o m 1.5 1952 resp 1.3 1954. <sup>2</sup> Endagsbiljetter fr o m 1.3 1954, 1.1 1955, 1.6 1955 och 1.3 1956.

Såsom framgår av tabell 68, har förortstrafiken vid samtliga tre städer sjunkit sedan år 1950. Tendensen blev för övrigt märkbar redan mot slutet av 1940-talet. Införandet av endagsbiljetter har icke kunnat vända denna utveckling, endast bromsa upp den.

Eftersom detta biljettslag icke säljes för resor till förortsstationer, är det av särskilt intresse att studera trafiken på tur- och returbiljetter och endagsbiljetter, försålda enbart till Stockholm och Göteborg. *Tabellerna 69 och 70* visar att endagsbiljetterna har haft en trafikstimulerande effekt.

Visserligen har antalet resor sammanlagt på tur- och returbiljetter och endagsbiljetter sjunkit i Stockholms-regionen under 1954 och 1955 men var 1955 fortfarande närmare 30 % högre än 1951.

*Tabell 69. Antal resor i Stockholms-regionen på biljetter, sålda på förortsstationer till Stockholm, tusental*

Biljettslag	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Enkla biljetter .....	210	218	209	180	172	168
Tur- och retur- och endagsbiljetter ...	1 928	1 850	2 173	2 528	2 481	2 395

*Tabell 70. Antal resor i Göteborgs-regionen på biljetter, sålda på förortsstationer till Göteborg, tusental*

Biljettslag	1953	1954	1955
Enkla biljetter .....	59	48	43
Tur- och retur- och endagsbiljetter ...	509	684	664

Även i Göteborgs-regionen (tabell 70) har antalet resor sammanlagt på tur- och retur- och endagsbiljetter sjunkit något år 1955, men är liksom i Stockholms-området cirka 30 % högre än antalet resor på tur- och returbiljetter året innan endagsbiljetter inrättades.

Inom Norrlands-regionen har endagsbiljetterna haft en märkbar effekt i fråga om sammanlagda antalet resor på tur- och returbiljetter och endagsbiljetter. De först införda endagsbiljetterna, alltså till Sveg, Östersund, Strömsund, Vilhelmina, Lycksele och Arvidsjaur, medförde en resefrekvens under 12-månadersperioden maj 1953—april 1954 av 115 000 resor sammanlagt på tur- och retur- samt endagsbiljetter mot 91 000 tur- och returresor under motsvarande tid närmast före endagsbiljetternas införande. Antalet resor på endagsbiljetter var under nämnda period 1953—1954 81 000. I själva verket erfordrades emellertid, ekonomiskt sett, något över 100 000 resor på endagsbiljetter för att intäktsminskning ej skulle uppstå. En liknande utveckling visar försäljningen av de år 1955 införda endagsbiljetterna till Boden, Luleå, Umeå m fl platser. Under tiden september—december 1955 var reseomfattningen sammanlagt på tur- och returbiljetter och endagsbiljetter 16 % högre än tur- och returresorna under samma tid 1954.

#### *Taxekommittén*

Samtliga här behandlade nedsättningar av biljettpriser avser att underlätta relativt kortväga resor. Nedsättningarna har tillkommit vid olika tider och med olika motiveringar och förutsättningarna för tillämpningen har numera i många fall väsentligt förändrats.



Den senast tillkomna typen av i detta avsnitt behandlade nedsättningar är *endagsbiljetterna*, vilka försöksvis införts på förslag av taxekommittén. Motivet till detta förslag var, att man genom en billig reseform skulle söka öka resefrekvensen och därmed bättre utnyttja befintlig ledig kapacitet i vissa tåg till fördel för trafikanterna och med utsikt till större nettointäkt för statens järnvägar. Kommittén hyste den uppfattningen, att, om försöken lyckades, endagsbiljetterna borde införas mera generellt och då ersätta flera av de äldre nedsättningsformerna, som sport-, badrese-, besöks- och häftesbiljetter. Emellertid har resefrekvensen på de nya biljetterna icke blivit så hög som man hade anledning vänta. I många fall har reseomfattningen varit oförändrad eller gått tillbaka, och man kan konstatera att övergången från tur- och returbiljetter till endagsbiljetter varit stor. Trafikminskningen är i och för sig icke anmärkningsvärd. Den sammanhänger med den allmänna nedgången i resefrekvensen på grund av övergången till privata motorfordon. Hade endagsbiljetter icke införts, torde trafikomfattningen ha krympt ännu snabbare. Beaktas bör dock, att icke ens en så kraftig sänkning av biljettpriset, som endagsbiljetterna inneburit, kunnat bevara den tidigare resefrekvensen.

Taxekommittén anser, att det ännu är för tidigt att kunna bedöma, om endagsbiljetter är den bästa nedsättningsformen för resor från landsbygdstationer inom ett område till dettas kommersiella eller kulturella centralort. Inom Stockholms- och Göteborgsregionerna synes försöket ha slagit väl ut, och förutsättningarna för endagsbiljetter inom dessa områden torde få bedömas såsom gynnsamma. Försöksverksamheten, såväl i Norrland som i storstadsområdena, bör enligt kommitténs mening fortsätta. Priset synes likväl kunna och böra höjas något i förhållande till priset för enkla biljetter.

Kommittén anser vidare att det såväl för Norrland som för övriga delar av landet skulle vara lämpligt att införa en annan typ av nedsättning. Såsom av tabell 68 framgår, visar försäljningen av enkla biljetter en större stabilitet i Stockholms- och Malmö-områdena än försäljningen av biljetter för fram- och återresa. Detta torde sammanhänga med det förhållandet att det synes bli alltmer vanligt, att resande vid fram- och återresa färdas med annat trafikmedel än järnväg i ena riktningen. En biljettform, som tar sikte på detta förhållande, är *partibiljetter* för enkla resor. Sådana biljetter försäljes i Stockholm—Roslagens järnvägars förortstrafik på Stockholm. På andra delar av Roslagsnätet utbyttes partibiljetterna mot tur- och returbiljetter i häften, då SJ taxa infördes, men denna ändring synes icke ha slagit väl ut. Partibiljetter har på Roslagsbanan visat sig vara överlägsna tur- och returbiljetter i häften.

Till taxekommittén har överlämnats förslag om införande av partibiljetter vid SJ. Kommittén anser, att införandet av partibiljetter skulle stimulera trafiken och förenkla järnvägens expedieringsarbete. Kommittén vill därför föreslå, att försök göres med partibiljetter för enkla resor, giltiga



i valfri riktning, till en början på avstånd om högst 100 km och medförande en rabatt av något över 15 % på priset för tur- och returbiljett. En partibiljett för 12 enkla resor till pris som för 5 tur- och returbiljetter innebär 16,7 % rabatt på priset för 6 tur- och returbiljetter. I samband därmed skulle tur- och returbiljetter i häften kunna avskaffas.

Frågan om i vilken utsträckning *veckoslutsbiljetter* skall bibehållas eller nyinrättas bör ankomma på järnvägsstyrelsen att avgöra. Nedsättningar av detta och liknande slag är avsedda att stimulera trafiken och en förutsättning är generellt att åtgärden skall vara företagsekonomiskt motiverad. Det kan därför vara berättigat att införa veckoslutsbiljetter endast i ena riktningen i en viss stationsrelation men däremot ej i den andra. Å andra sidan torde det icke sällan förhålla sig så, att trafiken i den motsatta riktningen är så ringa att det företagsekonomiskt spelar mindre roll om den medgives eller ej. I varje fall kan det vara good-will-skapande, om nedsättningen får giltighet i båda riktningarna. Taxekommittén förutsätter, att järnvägsstyrelsen fortlöpande följer behovets utveckling och därvid beaktar möjligheten att inrätta veckoslutsbiljetter i båda trafikriktningarna.

I den mån partibiljetter inrättas, torde behovet av särskilda *badresebiljetter* bli ganska ringa. Sådana former av billiga biljetter, som tar sikte på att mera tillfredsställa varaktiga behov än önskemålet om billiga resor under några få sommarsöndagar, torde också visa sig fördelaktigare både för trafikanterna och järnvägen. Under de trafiktoppar, som normalt uppstår under sommarsöndagarna, har järnvägen, åtminstone på huvudlinjerna, svårt att avveckla ytterligare trafik. Skulle å andra sidan ledig kapacitet finnas på vissa linjer, är det enligt taxekommitténs mening önskvärt, att järnvägsstyrelsen genom billiga biljetter uppmuntrar till att denna kapacitet tages i anspråk.

*Sportbiljetter* säljes i huvudsak vid de tider på året, då resefrekvensen även på söndagar är lägre än sommartid. Det låga priset ger en god effekt och lockar många människor, som annars ej skulle åka tåg. Järnvägen har möjlighet att dirigera resorna till de tåg, vars kapacitet ej annars utnyttjas. Sportbiljetterna är gynnsamma för järnvägen även ur reklamsynpunkt. Taxekommittén förordar därför, att sportbiljetter även i fortsättningen tillhandahållas i den utsträckning som järnvägsstyrelsen anser företagsekonomiskt möjlig.

*Besöksbiljetter* bör fortfarande tillhandahållas för resor till landsbygdstationer med sjukhus. Det torde även kunna finnas skäl att inrätta besöksbiljetter i andra, liknande fall.

Här ovan senast behandlade nedsättningsformer, badresebiljetter, sportbiljetter och besöksbiljetter, är ganska likartade, och det synes obehövt att skilja dem åt. Taxekommittén förordar därför, att dessa biljettslag får ett enhetligt namn, *utflyktsbiljetter*.



Taxekommittén föreslår, att priset för endagsbiljetter, veckoslutsbiljetter och utflyktsbiljetter i regel beräknas efter 25 % rabatt på priset för tur- och returbiljetter.

## **2. Nedsättningar, som lämnas endast till resande, vilka uppfyller vissa villkor**

### **a) Nedsättningar för svensk skolungdom, studerande m fl**

*a 1. Svenska folkskolebarn, oavsett åldern, vid gemensamma resor under lärares ledning;*

*svensk skolungdom under 20 år vid allmänna läroverk, kommunala flickskolor, kommunala mellanskolor, tekniska läroverk och liknande undervisningsanstalter samt anstalter för yrkesundervisning med heldagsundervisning under inseende av överstyrelsen för yrkesutbildning, vid gemensamma resor under lärares ledning, ävensom konfirmander under konfirmentlärarens ledning;*

*svenska scouter och svensk förenings ungdom under 20 år vid gemensamma resor.*

Medföljande lärare eller ledare åtnjuter i begränsad omfattning samma nedsättning enligt vissa regler; i allmänhet en lärare (ledare) för varje grupp om 10 personer inkl ledaren och ytterligare en ledare för varje begynnande tiotal.

De nedsättningsberättigade erlägger, oavsett sin ålder, 37,5 % av den för person över 12 år gällande avgiften för enkel resa i 2 klass. För fram- och återresa fördubblas den nedsatta avgiften. Någon särskild tur- och retur-rabatt lämnas således icke. Snälltågstilläggsavgift erlägges med hälften av grundtaxans avgift för vuxen. Minsta antal betalande personer i en resegrupp skall i regel utgöra 10.

Sedan lång tid tillbaka har folkskolebarn och annan skolungdom åtnjutit nedsättning av biljettpriset vid gruppresor under lärares ledning. Vid taxereformen år 1906 fastställde Kungl Maj:t avgiften för såväl folkskolebarn som »annan skolungdom» till 15 öre per zon för barn, som fyllt 12 år, och halva detta belopp för barn under 12 år. Rabatten utgjorde vid detta pris 25 %. Tidigare hade emellertid rabatten varit större och uppgick före taxeändringen år 1906 till 57 %.

För folkskolebarns studieresor medgav Kungl Maj:t fr o m år 1912 ett biljettpris av 5 öre per person och zon, oavsett barnens ålder. Nedsättningen innebar, att barn, som fyllt 12 år, erhöll 75 % rabatt på avgiften enligt ordinarie taxa och barn under 12 år 50 %. Nedsättningen gällde endast enkla biljetter, då tur- och returbiljetter ej fanns vid nämnda tidpunkt. Medgivandet avsåg även resor för folkskolebarn till sommarkolonier (ferieresor) men däremot icke resor för »annan skolungdom». I samband med att denna långtgående nedsättning infördes, erhöll järnvägarna enligt beslut av 1911 års riksdag viss ersättning av statsmedel. Grunderna för denna

ersättning till järnvägarna ändrades år 1925 och fastställdes att vid ferieresor utgå med samma belopp som de av barnen erlagda biljettavgifterna och vid studieresor med hälften av nämnda avgifter. Anslag beviljades för varje budgetår av riksdagen men har icke förnyats efter den 1 juli 1940. I och med att järnvägarna icke längre fick ersättning av statsmedel, bestämdes avgiften för folkskolebarns grupperor till nu gällande 37,5 % av priset för enkel biljett för person över 12 år.

Såsom redan nämnts, hade »annan skolungdom» ända till år 1912 åtnjutit nedsättning för studieresor enligt samma beräknings sätt som folkskolebarn. Efter 1912 kom »annan skolungdom» i en relativt sämre ställning, i och med att folkskolebarn tillerkändes en längre gående nedsättning. Först fr o m den 1 juli 1925 fick »annan skolungdom» ånyo samma rabatt som folkskolebarn. Åldersgränsen höjdes 1939 från 18 till 20 år.

Scouter och föreningsungdom får enligt Kungl Maj:ts beslut den 23 februari 1912 åtnjuta samma biljettprisnedsättning som »annan skolungdom» vid resor i grupp om 10 personer inkl ledare och blev även delaktiga av förbättringarna år 1925 och 1939 för skolungdomens resor.

Taxekommittén behandlar här ifrågavarande nedsättningar i nästa avsnitt i samband med nedsättning för skolungdom, som fyllt 20 år, samt studerande vid högskolor.

*a 2. Skolungdom, som fyllt 20 år, samt studerande, oavsett åldern, vid högskolor m fl jämte lärare vid studieresor*

Biljettpriset utgår med 50 % av den för person över 12 år i 2 klass gällande avgiften för enkel resa och dubbla denna avgift för fram- och återresa. Snälltågstilläggsavgift erlagges med hälften av taxenlig avgift för vuxen person. Resan skall vara av vederbörande läroanstalt anordnad studieresa för visst ändamål, liggande inom den pågående undervisningens ram. Avgift skall erläggas för minst 10 deltagare.

Nedsättning för högskolestuderande trädde i kraft först år 1939. Dessförinnan hade redan under 1920-talet inkommit framställningar till Kungl Maj:t och järnvägsstyrelsen om nedsättningar för denna kategori. Järnvägsstyrelsen hade i samtliga fall avstyrkt resp avslagit desamma, och förslagsställarna hade icke heller rönt tillmötesgående hos Kungl Maj:t. Emellertid hade järnvägsstyrelsen på framställning av svenska föreningen Norden i skrivelse till Kungl Maj:t förordat, att högskolestuderande skulle erhålla 50 % nedsättning på priset för enkel biljett i dåvarande 3 klass vid studieresor till annat nordiskt land än hemlandet. Kungl Maj:t biföll denna framställning den 23 december 1932. Av praktiska skäl var det svårt att göra åtskillnad i prisberäkningshänseende mellan studieresor inom landet och sådana resor till de nordiska grannländerna. Efter förnyade framställningar föreslog styrelsen i januari 1939 hos Kungl Maj:t att åsyftade studerande även vid studieresor inom landet skulle erhålla 50 % nedsättning av priset



för enkel biljett. Genom beslut den 17 mars 1939 biföll Kungl Maj:t denna framställning.

För skolungdom, som fyllt 18 år, lämnades ingen särskild biljettprisedsättning före år 1939. Detta ändrades då dels genom att åldersgränsen 18 år höjdes till 20 år, dels genom att skolungdom över denna åldersgräns hänfördes till här ifrågasvarande nedsättningsgrupp.

#### *Taxekommittén*

Ända sedan 1912 har det nedsatta priset räknats på biljett för vuxen, oavsett barnens ålder. Barn under 12 år erhåller därför en relativt liten rabatt. Taxekommittén har i ett annat avsnitt av detta betänkande föreslagit, att åldersgränsen för rätt att resa på biljett till halvt pris generellt höjes till 16 år. Denna höjning bör enligt kommitténs mening skäligen få återverkningar även på nedsättningsbestämmelserna. För skolungdom under 16 år bör nedsättningen räknas på priset för halv biljett och för äldre ungdom på priset för hel biljett. Den nuvarande åldersgränsen 20 år bör slopas, emedan bärande skäl för dess bibehållande icke synes föreligga. Den föreslagna åldersgränsen 16 år synes vid skolresor icke böra strikt tillämpas, utan elever, som fyllt 16 år, i folkskolor, enhetsskolor och realskolor bör hänföras till samma nedsättningsgrupp som de under 16 år. I gymnasier, övriga skolor och utbildningsanstalter, vilka bygger på genomgången nioårig grundutbildning eller högre utbildning, bör samtliga elever vid beräkning av skolresenedsättning anses ha fyllt 16 år.

Eftersom tur- och returbiljetter icke fanns, då nedsättningen för skolungdom m fl omarbetades år 1906, gällde densamma endast ifråga om enkel biljett. Vid resa fram och åter fördubblades priset. Sedan tur- och returbiljetter fr o m den 1 maj 1951 införts på alla avstånd, har förutsättningarna för skolresenedsättningen i viss mån ändrats. De flesta skolresor på järnväg torde nämligen planeras så, att fram- och återresa företages över samma väg. En skolresa exempelvis Kiruna—Stockholm, 1 362 km, kostar per barn oavsett ålder enligt 1955/56 års tariff 26,65 kr i 2 klass för framresan och lika mycket för återresan, d v s sammanlagt 53,30 kr, exkl snälltågstillägg. En vanlig tur- och returbiljett kostar för vuxen 117,00 kr och en semesterbiljett 87,75 kr; för barn under 12 år (enligt kommitténs förslag 16 år) är priset resp 58,50 kr och 43,90 kr. Skolresepriset för ungdom, som fyllt 12 år, medför alltså en rabatt av resp 54 och 39 % i jämförelse med priset för tur- och returbiljett resp semesterbiljett i stället för de nominella 62,5 % i nedsättningsbestämmelserna. För ungdom under 12 år lönar det sig knappt att använda nedsättningen; med vanlig tur- och returbiljett till halvt pris blir resan nästan lika billig och med halv semesterbiljett t o m billigare än med skolresebiljett. Vid gruppresor i den allmänna trafiken, sällskapsresor, lämnas nedsättning på tur- och returpriset och detta gäller bl a även mötes-

nedsättning och familjenedsättning. Taxekommittén har därför övervägt, huruvida skolresenedsättning bör få beräknas på andra grunder än priset för enkla biljetter, och kommit till den slutsatsen att avgiften för gruppresa för skolungdom m fl bör få beräknas på priset för tur- och returbiljett, då sådan biljett kan användas, och eljest på enkel biljett. Däremot bör skolreserabatt icke lämnas på biljetter, som har lägre pris än tur- och returbiljetter.

Taxekommittén anser, att rabatten bör fastställas till 50 % av priset för hel enkel eller tur- och returbiljett för ungdom, som fyllt 16 år, och till 25 % av priset för halv sådan biljett för ungdom under 16 år. Vid tillämpning av detta förslag erhåller ungdom under 16 år och studerande ungdom, som fyllt 20 år, vid fram- och återresor lägre pris än enligt nuvarande bestämmelser, medan priset för ungdom i åldern 16 to m 19 år blir något högre.

Några exempel på verkan av taxekommitténs förslag lämnas i *tabell 71*. I denna tabell har räknats med nuvarande tariff<sup>1</sup> för att betydelsen av taxekommitténs förslag till ändring av åldersgränser och rabattsatser skall framträda mera renodlat. Det bör emellertid observeras, att kommittén i kap XV har föreslagit en sänkning av tur- och returtariffen inom avståndsområdet 271—900 km, vilken sänkning återverkar även på priset för skolresor.

*Tabell 71. Biljettpriser, exklusive snälltågstillägg, enligt nuvarande tariff<sup>1</sup> för skolungdom, inberäknat högskolestuderande, vid tillämpning av gällande respektive föreslagna bestämmelser*

Km	Pris vid skolresa enligt gällande bestämmelser		Ordinarie pris enligt taxekommitténs förslag om åldersgräns		Pris vid skolresa enligt taxekommitténs förslag om åldersgräns och rabattsatser	
	f ö r s k o l u n g d o m					
	under 20 år	som fyllt 20 år	under 16 år	som fyllt 16 år	under 16 år	som fyllt 16 år
k r o n o r						
<i>Enkel resa</i>						
50	1,95	2,60	2,60	5,20	1,95	2,60
100	3,90	5,20	5,20	10,40	3,90	5,20
250	9,00	12,00	12,00	24,00	9,00	12,00
500	15,40	20,50	20,50	41,00	15,40	20,50
1 000	22,50	30,00	30,00	60,00	22,50	30,00
1 500	28,15	37,50	37,50	75,00	28,15	37,50
<i>Fram- och återresa</i>						
50	3,90	5,20	4,00	8,00	3,00	4,00
100	7,80	10,40	7,90	15,80	5,95	7,90
250	18,00	24,00	19,00	38,00	14,25	19,00
500	30,80	41,00	34,50	69,00	25,90	34,50
1 000	45,00	60,00	50,50	101,00	37,90	50,50
1 500	56,30	75,00	61,00	122,00	45,75	61,00

<sup>1</sup> Med nuvarande tariff eller 1955/56 års tariff avses de befodringsavgifter, som gällde vid SJ under tiden 1.6. 1955—31.10. 1956.



I fråga om skolresor lämnas ömsesidiga rabatter i ett antal länder. Taxekommittén vill förorda, att denna praxis bibehålles och att alltså utländsk skolungdom får tillgodoräkna sig nedsatt biljettpris, under förutsättning att vederbörande lands järnvägsförvaltningar lämnar motsvarande nedsättning åt svensk ungdom.

För studerande vid svenska och utländska högskolor, seminarier, yrkeskolor etc bör liksom nu gälla, att nedsättning erhålles endast vid av vederbörande läroanstalt ordnade studieresor för visst ändamål, liggande inom den pågående undervisnings ram.

Med den av taxekommittén föreslagna åldersgränsen uppnås i vissa fall lägre biljettpris för ungdom under 16 år vid tillämpning av sällskapsresenedsättningen.

Vad gäller nuvarande nedsättning för konfirmander, scouter, och för eningsungdom har taxekommittén övervägt olika lösningar. Kommitténs förslag om höjning av åldersgränsen till 16 år och om ökad rabatterning vid sällskapsresor skapar billigare rese möjligheter även för de grupper, som här avses. I vissa fall torde skolresenedsättningen kunna tillämpas. Vid resor under tid med låg trafikbelastning torde järnvägsstyrelsen kunna på kommersiell basis offerera lågt pris för gruppresor. Kommittén vill därför föreslå, att nuvarande särskilda nedsättning för ifrågavarande grupper slopas.

Resor till nedsatt pris för skolungdom, högskolestuderande m fl bör icke medgivas under topptrafikperioderna vid jul, påsk och midsommar samt vissa veckoslut under högsommaren.

*a 3. Vid svenska och utländska universitet och högskolor  
inskrivna studerande, oavsett åldern, vid utbytesresor  
mellan Sverige och utlandet*

Biljettpriset på svensk sträcka utgör för varje reseriktning 50 % av den för person över 12 år gällande avgiften i 2 klass för enkel resa.

Resorna skall anordnas såsom utbytesresor mellan Sverige och utlandet och organiseras av Sveriges Förenade Studentkårer, vilken organisation även utfärdar biljettrekvisition. Varje rekvisition prövas av järnvägsstyrelsen.

Nedsättningen beviljades av Kungl Maj:t den 2 maj 1947 efter framställning från Sveriges Förenade Studentkårer. Järnvägsstyrelsen, som fått framställningen på remiss, ville icke motsätta sig nedsättningen, särskilt som man kunde vänta, att den borde kunna skapa en viss goodwill för Sverige och stimulera det internationella reseutbytet.

Studentutbytesresorna upptogs till förnyad behandling av Studentsociala utredningen, vilken i sitt betänkande (SOU 1948: 42) föreslog ett antal studentsociala stödåtgärder, bl a beträffande reserabatter och fria resor. I fråga om studentutbytesresorna förordade utredningen, att den gällande

50-procentsnedsättningen skulle få åtnjutas av envar svensk eller utländsk student, som avsåg att studera i utlandet resp vid någon svensk läroanstalt.

Järnvägsstyrelsen, som fick utredningen på remiss, uttalade i sitt yttrande den 14 februari 1949 följande angående studentutbytesresorna:

»Järnvägsstyrelsen utgår från att studentutbytesresorna i sin nuvarande form skola upphöra och att den för dessa resor medgivna nedsättningen med 50 % i stället skall gälla envar vid universitet, högskola etc inskriven svensk eller utländsk student, som avser att studera i utlandet resp vid någon svensk läroanstalt. Styrelsen är av den uppfattningen, att prövning av behörigheten att erhålla nedsättning fortfarande bör äga rum, men att sådan prövning icke skall åvila järnvägsstyrelsen. Enligt styrelsens mening är det lämpligt att prövningen verkställs av de föreslagna studentsociala byråerna under iakttagande i övrigt av de kontroll- m fl föreskrifter, som järnvägen kan finna erforderliga.»

Styrelsen uttalade vidare, att nedsättningen enligt dess mening saknade företagsekonomiskt motiv.

I utlåtande den 11 augusti 1951 över besvär av Sveriges Förenade Studentkårer med anledning av järnvägsstyrelsens beslut att i visst fall icke medgiva nedsättning för student vid utlandsresa har styrelsen bl a anført, att den redan från början ställde sig tveksam till studentutbytesnedsättningen, eftersom denna icke kunde anses företagsekonomiskt motiverad. Styrelsen nämnde däri också, att den varit betänkt på att hemställa, att nedsättningen i dess nuvarande form måtte upphöra. Att så icke skett berodde på att frågan tillhörde de spörsmål, till vilka 1948 års järnvägstaxekommitté hade att taga ställning. Besvären föranledde ingen Kungl. Maj:ts åtgärd.

#### *Taxekommittén*

Enligt vad kommittén under hand inhämtat, torde ifrågavarande nedsättning i blott ringa grad ha stimulerat utländska studenter att komma till Sverige. Något regelmässigt organiserat utbyte av studenter mellan Sverige och utlandet lär icke heller ha förekommit i större utsträckning. För svenska studerande torde nedsättningen numera ha mindre värde än då den på sin tid infördes, eftersom semesterbiljetter med betydande prisrabatt tillkommit senare. Det torde också vara svårt att kontrollera, att nedsättningen användes blott för utländska studieresor, som är direkt nödvändiga för examen i det eller de ämnen, som vederbörande studerar. Överhuvudtaget synes det ofta vara svårt att draga en gräns mellan en turistresa och en utrikes studieresa.

Kommittén har den uppfattningen, att här ifrågavarande nedsättning nu kan upphöra. I den mån den av särskilda skäl skulle anses böra bibehållas, bör järnvägen ersättas av statsmedel med skillnaden mellan det nedsatta priset och priset för semesterbiljett.



*a 4. Elever och studerande vid offentliga läroanstalter  
i Sverige vid vissa resor*

Resa medgives i 2 klass fram och åter mot avgift som för enkel biljett.

Nedsättningen gäller endast för resor från inackorderingsorten till den hemmet närmast belägna järnvägsstationen och åter och endast under pågående lästermin samt över jul- och nyårslovet. Biljettens giltighetstid är 20 dagar utom över jul- och nyårslovet, då den gäller 1 månad.

För inköp av biljett fordras antingen biljettrekvisition eller — om upprepade resor skall företagas under läsåret — legitimationskort, undertecknat av rektor, klassföreståndare, studentkårs ordförande eller sekreterare eller studentnations kurator.

Framställning om nedsättning av detta slag på SJ gjordes första gången av målsmän för studerande ungdom i Göteborg, på grund av att några i Göteborg anslutande enskilda järnvägar medgivit dylik nedsättning i sin egen trafik. Med anledning härav medgav järnvägsstyrelsen att försök skulle få göras fr o m den 1 september 1935 med nedsättning för resor från Göteborg, innebärande att enkel biljett finge användas för resor fram och åter med en giltighetstid av två vardagar samt anslutande eller mellanliggande sön- och helgdagar. Resultatet av försöket syntes bli gott och med hänsyn härtill avlät styrelsen den 29 februari 1936 en framställning till Kungl Maj:t om att allmänt få tillhandahålla dylika biljetter med 3 dagars giltighetstid. Styrelsen hänvisade till, att en avsevärd avgiftslättnad härmed bereddes de studerande utan att järnvägen i stort sett drabbades av någon inkomstminskning — kanske gjorde den t o m affärsvinst. Genom Kungl brev den 13 mars 1936 bifölls framställningen. Nedsättningsvillkoren har därefter vid flera tillfällen ändrats, dock i huvudsak endast vad rör biljetternas giltighetstid.

Studentsociala utredningen har föreslagit fria resor i 2 klass på järnväg eller i motsvarande klass med båt eller buss, under förutsättning att resekostnaden uppgår till minst 15 kr, för studerande vid resa mellan hemort och studieort eller vice versa vid början och slutet av varje termin. Fria resor skulle jämväl medges studerande, vilka av studieplanerna tvingades att förlägga någon del av sina studier eller att utföra praktikantarbete på annan ort än studieorten. I remissyttrande över utredningens förslag förutsatte järnvägsstyrelsen, att järnvägarna skulle erhålla full ersättning enligt gällande normaltaxa. Därjämte föreslog styrelsen vissa detaljändringar i villkoren för resorna.

*Taxekommittén*

Om taxekommitténs förslag om 16 år som övre åldersgräns för halv biljett bifalles, erhåller ungdom i åldern 12 t o m 15 år billigare biljettpris

än här ifrågavarande nedsättning nu erbjuder. De av kommittén föreslagna partibiljetterna avses skola tillhandahållas till halvt pris även för ungdom under 16 år, vilket ytterligare underlättar ungdomens resor. Även för äldre studerande erbjuder kommitténs förslag åtskilliga användbara och företagsekonomiskt berättigade nedsättningar.

Taxekommittén anser, att här ifrågavarande speciella nedsättning för studerandes hemresor icke är ekonomiskt berättigad i sin nuvarande form och att den därför bör slopas. Det bör överlåtas åt järnvägsstyrelsen att överväga, om det bör införas någon annan, kommersiellt motiverad nedsättning. Studentsociala utredningens förslag bör enligt kommitténs mening, om och i den mån förslaget skulle vinna bifall, föranleda att ersättning av statsmedel lämnas statens järnvägar.

## **b) Nedsättningar för sociala och liknande ändamål**

### *b 1. Konfirmerade, medellösa dövstumma vid vissa resor*

Nedsättningen avser fri resa i 2 klass. Den medgives endast för resa till och från nattvardsgång eller fortsättningskurs, som styrelsen för dövstumsskola anordnar inom dövstumsskoledistrikt, där den dövstumme är bosatt, och endast en gång årligen.

Nedsättningen är av tidigt datum. Redan före taxereformen år 1906 fick medellösa dövstumma en fri resa årligen till och från nattvardsgång eller fortsättningskurs. Detta medgivande förnyades 1906 och sedermera 1933 av Kungl Maj:t och har sedan dess kvarstått oförändrat.

### *b 2. Stockholmsbarn över 12 år, som utsändes till landet*

Nedsättningsberättigade är enligt Kungl beslut den 24 maj 1934 stockholmsbarn, som utsändes till landet genom Frälsningsarméns Stockholmskårens försorg, vid resa till och från sommarvistelse. Nedsättningen innebär 50 % rabatt i varje reseriktning på den för person över 12 år gällande avgiften för enkel resa i 2 klass.

Nedsättningen användes numera endast i undantagsfall, beroende på att flertalet resor faller under samma nedsättningskategori som de fria barnresorna.

### *b 3. Vissa svenska barn i Berlin vid rekreationsresor till Sverige*

Nedsättningsberättigade är enligt Kungl beslut den 12 april 1933 svenska barn i Berlin av högst 16 års ålder, vilka genom kyrkorådets inom därvarande svenska Victoriaförsamlings försorg hemsändes till Sverige under sommarmånaderna, vid resa till och från platsen för sommarvistelsen.



Barnen ifråga erlägger för varje reseriktning 75 % av gällande avgift för enkel resa i 2 klass, hel eller halv, beroende på om vederbörande fyllt 12 år eller icke.

*b 4. Lärjungar vid dövstum- och blindskolor samt vanföra m fl jämte lärare och vårdare vid vissa resor*

Nedsättningsberättigade är:

- 1) lärjungar vid dövstumskolor,
- 2) lärjungar vid blindskolorna i Tomteboda,
- 3) lärjungar vid blindskolorna i Kristinehamn och Växjö,
- 4) skyddslingar vid vårdanstalten i Lund för blinda med komplicerat lyte,
- 5) medellösa, vanföra elever vid skol- och uppfostringshem för vanföra i Stockholm, Göteborg, Hälsingborg och Härnösand,
- 6) medellösa elever vid Eugeniahemmet i Stockholm,
- 7) medellösa skyddslingar vid sinnesslöanstalterna i Georgshill i Hörby, Johannesberg i Mariestad samt skol- och vårdhemmet i Stretered i Kålleröd,
- 8) barn utsända genom Stockholms kristna sedlighetsförening,
- 9) elever vid statens anstalt för fallandesjuka i Jönköping.

Nedsättningen avser endast resor mellan skola (vårdhem) och hem vid ferier. Biljettpriset utgör för varje reseriktning 75 % av gällande avgift för enkel resa i 2 klass, hel eller halv, beroende på barnens ålder. Resekostnaderna för elever vid statens skolor eller anstalter för blinda, döva, fallandesjuka och vanföra täckes i huvudsak genom särskilda statsanslag. För flera nedsättningskategorier gäller som villkor, att anhöriga och målsmän icke är i tillfälle att bekosta elevernas resor och att eleverna är medellösa. Nedsättningen tillämpas även för erforderliga vårdare. Bestämmelser om nedsättningen har meddelats i Kungl brev den 12 april 1933, den 27 augusti 1937 och den 11 februari 1944.

*b 5. Fria resor för barn och husmödrar jämte nedsättning för barn och personal vid resor till barnkoloni*

Dessa nedsättningar har varit föremål för en särskild statlig utredning, vars betänkande och förslag låg till grund för en proposition till 1949 års riksdag om ändring av villkoren för nämnda resor. Statsmakterna har senare varje år beslutat om dessa resor. Statens järnvägar erhåller ersättning genom statsanslag.

*b 6. Svenskt sjöfolk vid vissa resor*

Nedsättning medges svenskt sjöfolk under anställning eller i anslutning till anställning på svenska handelsfartyg i utrikes fart.

Biljettpriset utgör hälften av den för person över 12 år gällande avgiften för enkel eller tur- och returbiljett. Nedsättningen får tillämpas vid resa till hemorten vid semester, sjukdomsfall och hyresavtalets upphörande samt i ytterligare några fall; vid resor från hemorten för återinträde i tjänst eller liknande.

Frågan om nedsättning framfördes i motion vid 1931 års riksdag. I skrivelse den 9 maj 1931 anhöll riksdagen, att Kungl Maj:t måtte låta utreda, huruvida och i så fall i vilken mån och på vilket sätt sjöfolket kunde beredas billigare biljettpris vid resa på järnväg från och till hemorten. I gemensam utredning av kommerskollegium och järnvägsstyrelsen tillstyrkte styrelsen en nedsättning endast under förutsättning att järnvägarna erhöll kompensation av statsmedel. Frågan om biljettprisnedsättning togs upp i proposition till 1936 års riksdag, varvid Kungl Maj:t föreslog 50 % nedsättning för såväl enkla som tur- och returbiljetter och hemställde, att riksdagen måtte bevilja ett anslag av 50 000 kr för budgetåret 1936/1937 att användas för ersättning till järnvägarna. Detta blev även riksdagens beslut, och sedermera har statsmakterna varje år anvisat medel för nedsättningen. Järnvägarna erhåller på så sätt full ersättning för dessa resor.

*b 7. Försvarsväsendets personal i övre Norrland vid rekreationsresor*

Nedsättningsberättigad är inom VI militärområdet — med undantag av 61 försvarsområdet — förlagd eller där ständigt tjänstgörande personal, nämligen

- 1) officerare, underofficerare m fl befattningshavare på aktiv stat,
- 2) motsvarande befattningshavare, som tvångsvis överförs till övergångsstat,
- 3) pensionerad personal i arvodesbefattning,
- 4) under 1)—3) nämnda befattningshavares hustrur och hemmavarande barn under 18 år.

Därjämte får nedsättning övergångsvis åtnjutas av ett par mindre grupper befattningshavare.

Biljettpriset utgör i varje reseriktning hälften av gällande avgift för enkel resa i 2 klass, hel eller halv, beroende på den resandes ålder.

Nedsättningen gäller för en resa fram och åter årligen i rekreationssyfte på statens järnvägar till Bollnäs eller söder därom belägen station.

Nedsättningen har tillkommit för att underlätta rekryteringen av officers- och underofficerskårerna vid i övre Norrland och särskilt till Boden förlagda truppförband. De förordades av försvarsrevisionen i dess den 15 mars 1923 avgivna betänkande. Sedan frågan ytterligare utretts, förordnade Kungl Maj:t genom brev den 15 november 1928, att ifrågavarande personer en gång årligen skulle få resa till Bollnäs eller stationer, belägna söder därom, mot avgift såsom för resande på truppbiljett. Redan följande år ändrades dessa bestämmelser efter motioner i riksdagen att avse 50 % nedsättning



av avgifterna enligt ordinarie taxa. Nedsättningen avsåg till en början endast personal inom Bodenområdet men har efter hand utsträckts till nu gällande område.

I motion till 1952 års riksdag hemställdes, att nedsättningen finge utgå med 50 % även på avgiften för tur- och returbiljett. Vid behandling av motionen uttalade statsutskottet bl a, att andra än affärsmässigt betingade nedsättningar av avgifter för järnvägsresor — enligt vad utskottet inhämtat — i princip bestämdes till viss del av priset för enkel resa, och att hänsyn sålunda icke togs till prisreduktionen för tur- och returbiljett. Utskottet erinrade också om att frågan om taxenedsättningar vid SJ till hela sin vidd var under prövning av 1948 års järnvägstaxekommitté. Med anledning härav ansåg sig utskottet icke böra tillstyrka någon åtgärd från riksdagens sida.

### *Taxekommittén*

I direktiven för taxekommitténs arbete har chefen för kommunikationsdepartementet uttalat, att han anslöte sig till den av järnvägsstyrelsen samt vissa andra instanser uttalade principiella uppfattningen, att kostnaden för företagsekonomiskt ej motiverade nedsättningar i person- och godstaxorna icke borde belasta statens järnvägar. Kommittén delar denna uppfattning och har närmare utvecklat sina synpunkter i första delen av betänkandet (kap VI).

Taxekommittén anser att dessa nedsättningar (b 1—b 7) icke är företagsekonomiskt motiverade. Skulle av sociala eller andra samhälleliga skäl nedsättningar tillämpas, bör därför SJ beredas ersättning av statsmedel för skillnaden mellan det nedsatta och det ordinarie priset genom särskilda anslag, i likhet med vad som sker beträffande t ex svenskt sjöfolk. I vissa fall torde ersättningen böra beräknas med hänsyn till priset för semesterbiljetter och sällskapsresebiljetter, om dessa biljetterformer normalt skulle vara tillämpliga.

### **c) Vissa kommersiella nedsättningar**

Taxekommittén lämnar här nedan en kort redogörelse för vissa slag av nedsättningar, som är företagsekonomiskt motiverade. Därutöver finns en rad andra kommersiella nedsättningar av permanent eller tillfällig natur. Eftersom dylika nedsättningar införes och upphäves av järnvägsstyrelsen efter affärsmässiga principer och sådana åtgärder alltså ingår i styrelsens löpande skötsel av statens järnvägar, har kommittén ansett det obehövt att lämna en uttömmande redogörelse för ifrågavarande nedsättningar.

Taxekommittén vill här understryka, att järnvägsstyrelsens befogenhet att medgiva företagsekonomiskt motiverade nedsättningar är en viktig förutsättning för en affärsmässig skötsel av SJ.

### *c 1. Sällskapsresenedsättning*

Vid gemensam resa i 1 och 2 klass åtnjuter personer i slutet sällskap nedsättning enligt följande.

Nedsättningen utgör

25 % vid betalning för minst 10 vuxna personer

35 % vid betalning för minst 30 vuxna personer.

Nedsättningen tillämpas på enkla och tur- och returbiljetter. För barn i åldern 6 to m 11 år beräknas hälften av nedsatt avgift för vuxen person. För det verkliga antalet deltagare i sällskapsresa erlägges vid färd med snälltåg hälften av för vuxen person gällande tilläggsavgift.

### *Taxekommittén*

I skrivelse den 6 juni 1952 till järnvägsstyrelsen har taxekommittén framlagt ett förslag till nya rabattsatser för sällskapsresor. Sammanfattningsvis avsåg förslaget att rabatten för resegrupp om 10 personer skulle utgöra 25 %. För sällskap om mer än 10 personer skulle avgiften beräknas så, att man utgick från 25 % rabatt för 10 personer och för den elfte och följande to m den tjugofemte beräknade 40 % rabatt samt för den tjugosjätte och följande 60 % rabatt. Rabatten för hela sällskapsresegruppen finge dock icke överstiga 50 % i genomsnitt per deltagare.

Järnvägsstyrelsen har ännu icke tagit ställning till detta förslag, bortsett från att sällskapsresenedsättningen fr o m den 1 juni 1953 ökats från 25 till 35 % för resegrupper om 30 eller flera vuxna personer. Taxekommittén hälsar styrelsens åtgärd med tillfredsställelse men förutsätter, att styrelsen även i fortsättningen har sin uppmärksamhet fäst på hithörande frågor. Taxekommittén anförde i sin nämnda skrivelse, att kommittén även övervägt att föreslå rabatt för mindre sällskap än 10 personer men ansett sig böra ytterligare avvakta utvecklingen. Med hänsyn till att kommittén i annat sammanhang föreslagit försök med partibiljetter och mindre resgrupper på detta sätt kan få viss rabatt, bortfaller emellertid skälet för sällskapsresenedsättning för mindre grupper än 10 betalande resande.

Enligt kommitténs förslag skall barn, för vilket halvt biljettpris erlägges, räknas som vuxen person, när det gäller antalet deltagare i sällskapsresa.

### *c 2. Familjenedsättning*

Nedsättningsberättigade är sammanboende familjemedlemmar — föräldrar och barn under 20 års ålder — vid gemensamma resor, om antalet avgiftspliktiga resande är minst tre. För två personer — de äldsta — erlägges vanlig avgift för hel eller halv biljett, alltefter personernas ålder, och för var och en av de övriga avgiftspliktiga personerna 25 % av avgiften för vuxen person. Nedsättningen gäller i 1 och 2 klass för enkla och tur- och returbiljetter samt semesterbiljetter. Vid resa med snälltåg erlägges, oavsett



den resandes ålder, hälften av för vuxen person gällande tilläggsavgift. Avgift för färdbiljett skall erläggas för en sammanhängande sträcka av minst 50 km.

I framställning till Kungl Maj:t den 17 april 1935 anförde järnvägsstyrelsen, att resekostnaden för familjer ofta blev betungande och att många planerade resor därför icke kom till stånd. I åtskilliga länder hade man infört särskilda nedsättningar för familjer vid gemensamma resor. Styrelsen ansåg sig böra föreslå en sådan speciell nedsättning. Även om styrelsen icke vågade ställa i utsikt, att anordningen skulle medföra någon ökning i SJ inkomster, ansåg styrelsen dock att nedsättningen åtminstone borde kunna framkalla nya resor i tillräckligt antal för att uppväga inkomstminskningen per resa. Styrelsen hänvisade också till det sociala gagnet av denna åtgärd, vilken vore så mycket mera berättigad som den kunde genomföras utan ekonomisk uppoffring för järnvägen. Härtill kom också att nedsättningen i viss mån kunde antagas motverka användande av bilar för resorna ifråga.

Genom Kungl brev den 17 maj 1935 erhöll järnvägsstyrelsen rätt att införa den begärda nedsättningen. Till en början lämnades nedsättning endast på enkla biljetter och för resavstånd över 150 km, men efterhand har dessa villkor modifierats till nu gällande.

#### *Taxekommittén*

Familjenedsättningen synes i sin nuvarande utformning vara till gagn både för de resande och för järnvägen, varför taxekommittén saknar anledning att föreslå någon ändring.

#### *c 3. Mötesnedsättning*

Nedsättningen är avsedd för deltagare i större möten, kongresser o d vid resor (enskild färd) till och från möte.

Biljettpriset för resa fram och åter är lika med 75 % av avgiften för vanlig tur- och returbiljett. Nedsättningen medgives endast om befordringen kan ske utan svårighet för järnvägen och om avgift erlägges för minst 50 km. Järnvägsstyrelsen brukar ofta föreskriva, att resan skall företagas med bestämda tåg. Vidare gäller i allmänhet, att antalet nedsättningsresande skall väntas uppgå till minst 50, för att nedsättning skall kunna påräknas. Nedsättningen gäller ej för barn under 12 år.

Före taxereformen 1906 brukade denna biljettprisnedsättning i stor utsträckning medgivas för deltagare i kongresser, föreningsmöten o d. Det nedsatta biljettpriset sattes då ofta lika med priset för enkel biljett. Nedsättningen slopades vid taxereformen 1906 men lämnades undantagsvis även i fortsättningen efter framställning hos Kungl Maj:t för stora internationella kongresser. På 1930-talet började järnvägsstyrelsen åter bevilja nedsättning. Nu gällande prisberäkning infördes den 1 maj 1953.

*Taxekommittén*

Efter den senaste ändringen av villkoren synes nedsättningen vara väl anpassad för sitt ändamål. Taxekommittén har därför icke anledning att föreslå någon ändring.

**3. Nedsättningar för resgods****a) Provkollektioner**

I Sverige etablerade firmors resandeombud och innehavare erhåller enligt Kungl Maj:ts beslut den 2 oktober 1931 och den 10 februari 1933 50 % nedsättning på överviktsavgiften för såsom resgods medförda provkolektioner. Som legitimation skall, för varje gång nedsättning påyrkas, uppvisas ett med statens järnvägars stämpel försett och av sekreterare hos svensk handelskammare undertecknat legitimationskort.

*Taxekommittén*

Nedsättningen infördes samtidigt med rabattkort och avsåg i viss utsträckning samma kategori. Båda slagen av nedsättningar tillmättes betydelse i konkurrensen med biltrafiken. Taxekommittén anser tiden vara inne att förena de två nedsättningsformerna och har därför tidigare i detta kapitel föreslagit, att alla innehavare av rabattkort får 50 % nedsättning på avgiften för resgodsövertikt.

**b) Teatereffekter**

Teater- och musiksällskap erhåller 50 % nedsättning på överviktsavgiften för effekter, medförda såsom resgods. Som allmänt villkor gäller, att befordring skall ske utan ökad kostnad för järnvägen till följd av dragkraftsförstärkning och utan att tågen försenas. Nedsättningen gäller icke snälltåg.

*Taxekommittén*

Taxekommittén anser, att bestämmelserna om generell nedsättning för teatereffekter och liknande bör slopas och att järnvägen från fall till fall bör medge den nedsättning, som kan vara företagsekonomiskt motiverad.



### Särskilt yttrande av herr Lindahl

Persontaxan har i kommitténs förslag utformats så, att priset för en ordinarie enkel biljett är 25 % högre än halva priset för motsvarande tur- och returbiljett. Tariffen för tur- och returbiljetter betraktas som grundtariff, men även denna tariff har satts så högt, att det ansetts befogat att nedsätta den för olika slag av resor, som — om även de efter särskilt låga tariffer fastställda månadsbiljetterna medräknas — tillsammans omfattar mer än hälften av hela trafiken. I regel uppgår nedsättningen till 25 % (semesterresor, gruppresor för 10—30 personer, veckosluts- och endagsbiljetter m m) men i vissa fall är den lägre (partibiljetter 16 %) och i andra fall högre (t ex skolresor 50 %). Det föreligger alltså en stor spännvidd mellan den högsta och den lägsta prisgruppen. Priset för två enkla biljetter (för en sträcka över 540 km) är icke mindre än 67 % högre än priset för motsvarande semesterbiljett.

För att en dylik stark differentiering av taxan skall fylla sitt syfte, förutsettes tydligen att gränserna mellan de tre prisgrupperna — ordinarie enkla biljetter, ordinarie tur- och returbiljetter samt biljetter till nedsatt pris eller efter lägre tariffer — kan dragas, så att resor, för vilka trafikanterna har råd och lust att betala ett relativt högt pris, kommer i första gruppen och resor, där ett lågt pris är ett villkor för att de skall komma till stånd, i den sista gruppen. I det stora hela torde denna uppgift ha lösts på ett tillfredsställande sätt i kommittéförslaget. Enligt min mening hade förslaget dock kunnat ytterligare förbättras genom ett större hänsynstagande till den studerande ungdomens ringa bärkraft. Denna har visserligen såtillvida beaktats, att åldersgränsen för halv biljett höjts till 16 år och en betydande nedsättning beviljats vid gruppresor. Men för individuella resor av studerande över 16 år medför förslaget ogynnsamma konsekvenser i två hänseenden:

1) Studerande, som reser från hemorten för att tillbringa en studietid vid en läroanstalt på annan ort, kan i regel förutsättas köpa enkel biljett, då giltighetstiden för returbiljett är en månad och för semesterbiljett tre månader, medan studietidens vanligen överstiger tre månader. Denna svaga trafikantgrupp kommer på så sätt att belastas enligt den högsta tariffen. Häremot kontrasterar starkt det av studentsociala utredningen framförda önskemålet, att dylika resor (över ett visst belopp) skulle vara helt fria. Ett tillgodoseende av detta önskemål förutsätter emellertid, som kommittén framhåller, att SJ får ersättning av statsmedel för dessa resor. Om man ej vill gå så långt, borde man undersöka möjligheten att inränga dessa resor i gruppen av resor till nedsatt pris, exempelvis med 25 % rabatt av biljettkostnaden för tur- och returresa. Skulle denna väg visa sig svårframkomlig av tekniska skäl, återstår alltid möjligheten att förlänga



giltighetstiden för tur- och returbiljetter resp. semesterbiljetter i erforderlig grad för dylika resor, så att de studerande ej bleve sämre behandlade än andra mera köpstarka trafikanter, vilka mera fritt kan anpassa tiden för återresan. Några tekniska svårigheter torde ej vara förenade härmed: vid resan från hemorten köpes tur- och returbiljett resp. semesterbiljett i vanlig ordning och vid återresan hem företes ett intyg från läroanstalten om att giltighetstiden behöver förlängas.

2) Studerande, som under studietermen vill göra ett kortare besök i hemorten, har sedan tjugo år tillbaka kunnat göra fram- och återresan på enkel biljett. När denna förmån infördes 1936, hänvisade järnvägsstyrelsen till att avsevärd avgiftslättnad härigenom bereddes de studerande utan att järnvägen i stort sett drabbades av någon inkomstminskning — den kanske i stället t o m gjorde en affärsvinst. Kommittén har på denna punkt haft en annan åsikt, nämligen »att nedsättningen för studerandes hemresor icke är företagsekonomiskt betingad, och att den därför bör slopas i sin nuvarande form». Något belägg för att denna senare uppfattning skulle vara riktig, och järnvägsstyrelsens alltså felaktig, har emellertid ej givits i betänkandet. Till stöd för järnvägsstyrelsens år 1936 framförda åsikt kan anföras, att dessa resor i regel ej är nödvändiga och att kostnaden därför spelar en mycket stor roll vid avgörandet om den studerande har råd till en dylik resa eller ej. Det framstår som sannolikt, att dylika resor hittills i hög grad stimulerats av den relativt låga kostnaden. Av den i betänkandet publicerade statistiken för år 1955 framgår, att antalet av dessa resor detta år var 680 140 och att järnvägens inkomst av dem uppgick till 3,75 milj kr. Kommittén har visserligen — såsom framgår av fortsättningen på det citerade uttalandet — såtillvida beaktat de studerandes önskemål om lägre biljettpris vid besöksresor till hemorten, att den överlåtit på järnvägsstyrelsen »att överväga, om det i stället finnes rum för en annan kommersiellt motiverad nedsättning». Den omständigheten, att kommittén ej framlägger något eget positivt förslag i frågan, kan emellertid befaras leda till att den nu gällande förmånen för de studerande helt slopas. Kostnaden för dylika resor skulle därmed stiga med 60 %, oavsett den höjning av hela taxeläget som ägt rum under senare år, varigenom de studerande skulle åsamkas en kännbar belastning, troligen utan att järnvägen skulle få någon fördel härav. Det är naturligtvis svårt att avgöra, var optimalpriset från järnvägens synpunkt i detta fall ligger. Men jag anser, att kommittén i detta fall bort kunna förorda åtminstone en nedsättning av tur- och returpriset med 25 %, liksom vid semesterresorna, under förutsättning att resan ej företages på dagar med topptrafik och att biljettkostnaden överstiger ett visst minimibelopp, som dock bör sättas avsevärt lägre än vid semesterresorna.



## FJÄRDE DELEN

### *Specialtaxor m m*

#### KAPITEL XVII

### Militärtaxan och skyttetaxan

#### A. Militärtaxans och skyttetaxans tillämpningsområden

De befodringsavgifter, som erlægges för militära transporter m m på statens och enskilda järnvägar, är intagna i »Militärtaxan».

Nuvarande *militärtaxa* är fastställd av Kungl Maj:t den 3 maj 1935 och trädde i kraft den 1 juni samma år. Den ersatte militärtaxan av år 1911. Højningar av befodringsavgifterna i 1935 års militärtaxa har företagits under 1940- och 1950-talen samtidigt som befodringsavgifterna höjts i de allmänna gods- och persontaxorna, men taxans uppbyggnad och principiella utformning är oförändrad.

Militärtaxan innehåller bestämmelser för avgiftsberäkning av militära gods- och persontransporter och kan sägas vara sammansatt av en persontaxa och en godstaxa. Dessutom finnes i militärtaxan avgiftsbestämmelser för vissa andra prestationer från järnvägens sida, t ex för tillhållande av vagnar för militära sjukhuståg, för överläggning och lastningsövningar, för utförande av lastning och lossning samt för förändringar av vagninredning.

För transporter för försvarsmaktens räkning gäller förutom militärtaxans avgiftsbestämmelser de av Kungl Maj:t fastställda expeditionsbestämmelserna m m i »Reglemente för militärtransporter på järnväg m m» (Militärt järnvägsreglemente). Till reglementet är fogade vissa tilläggsbestämmelser, fastställda av överbefälhavaren och järnvägsstyrelsen gemensamt. Detta reglemente är för närvarande föremål för en särskild översyn av försvarsstaben m fl militära myndigheter och järnvägsstyrelsen.

Militära transporter utföres antingen med för allmän trafik upplåtna tåg eller med särskilda militärtåg (extratåg). Transporterna av militärt gods utföres av järnvägen antingen med de vanliga godstransportlägenheterna och benämnes därvid i taxan »militärgodstransporter» eller i samband med transporter av hela militära förband, under benämningen »förbandstransporter»,

Nu gällande *skyttetaxa*, som är fastställd av Kungl Maj:t den 28

februari 1936, innehåller avgiftsbestämmelser för järnvägsresor, som företages av personer anslutna till vissa föreningar och förbund med i de flesta fall viss anknytning till försvaret. Sålunda har medgivits, att skyttetaxan får tillämpas för personer, tillhöriga bl a frivilliga försvarsorganisationer, hemvärnet, lottakåren, frivilliga skytteväsendet, svenska röda korset, frivilliga automobilkåren, befälsutbildningsförbund och civilförsvarsförbund. Skyttetaxan är emellertid tillämplig även på personer, tillhöriga vissa rid-sportklubbar, pistolskytteförbund<sup>1</sup> och sportskytteförbund. Dessutom har medgivits, att skyttetaxan får tillämpas på press- och informationsresor, som anordnas av statens upplysningsbyrå, samt på resor, som företages av ledande officerare vid Frälsningsarméns högkvarter. För samtliga dessa resor gäller samma befodringsavgifter som för militära resor enligt militärtaxan. Vad nedan sägs om militärtaxans befodringsavgifter för vanliga militärresor och »förbandstransporter» (extratåg) äger sålunda tillämpning även på skyttetaxan.

## B. Grunddragen i den nuvarande militärtaxans uppbyggnad

### 1. Befodringsavgifter för gods

Vid tillkomsten av 1935 års militärtaxa ansågs det, att önskemålet om en enkelt tillämpbar militärtaxa bäst tillgodosågs genom en enhetlig fraktavgift per godsvagn (enhetsavgift), som var oberoende av den på vagnen upplastade godsmängden i varje enskilt fall. En anknytning till den allmänna godstaxan erhöles på det sättet, att man fastställde tariff 6 som en lämplig genomsnittstariff och valde 5 ton som lastvikt.

Godsvagnar med allt större lasttytor och med en bärighet av över 12 ton hade vid tiden för taxans utarbetande alltmåra allmänt börjat tillhandahållas vid statens järnvägar. Då sådana vagnar i ökad utsträckning kunde förväntas bli använda även för militärtransporter, gjorde man den reservationen beträffande taxans fraktavgifter, att en avgiftsändring med anledning härav senare borde övervägas.

Eftersom tariffbyggnaden grundade sig på en beräkning av medelbelastningen per normalspårig vagn, ansågs fraktavgiften för transporter med smalspåriga vagnar böra erläggas med 75 procent av fraktavgiften för normalspårig vagn.

Man övertog från tidigare gällande 1911 års militärtaxa systemet att uträkna fraktavgifterna särskilt för varje järnväg av den anledningen att fraktsatser för transporter berörande flera än en järnväg icke fanns uträknade annat än för vissa bestämda samtrafiksvägar, vilka ofta icke följdes av de militära transporterna.

Militärtaxans avgiftssystem för vagnslastgods skiljer sig avsevärt från



den allmänna godstaxans. Bl a är fraktavgifterna bestämda endast av antalet använda godsvagnar och transportavståndet (»vagnavgifter»); någon skillnad i fraktavgiftshänseende göres sålunda icke med avseende på gods-vikt och varuslag. Vagnavgifterna avviker till sin tariffmässiga konstruktion ej oväsentligt från den allmänna godstaxan. Sålunda uppvisar den fallande skala, efter vilken vagnavgifterna konstrueras, olikheter med den allmänna godstaxan. Vidare är vagnavgifterna olika för normal- och smalspår. Fraktberäkningen brytes vid varje övergång till järnvägssträcka med annan spårvidd samt mellan olika järnvägsförvaltningars bansträckor, medan i den allmänna godstaxan fraktavgifterna beräknas efter principen om genomgående fraktberäkning från avsändnings- till bestämmelsestation. Med hänsyn till att enhetliga styckegodstariffer införts i den allmänna godstaxan efter tillkomsten av 1911 års militärtaxa och att dessa tariffer ansågs så låga, att de icke tillät någon rabattering, bestämdes det i 1935 års militärtaxa, att allmänna godstaxan skulle tillämpas för militära styckegodssändningar.

## **2. Befordringsavgifter för personer**

När militärtaxan reviderades år 1935, anslöt man avgiftsberäkningen för persontransporter direkt till den allmänna persontaxan genom att bestämma vissa generella rabatter på de ordinarie biljettavgifterna. För militära tjänsteresor i endast en riktning erlägges sålunda 60 procent av den allmänna taxans avgift för enkel resa. För fram- och återresa debiteras dubbla denna avgift. Militärtaxans biljettavgifter innebär, att allmänna taxans biljettavgifter rabatteras med 40 procent för enkel resa och med för närvarande 15 till 25 och i vissa fall 30 procent för tur- och returresa. Tilläggsavgifter för snälltåg samt avgifter för sovplatser och sittplatser är desamma som i den allmänna taxan.

Samma nedsättningar av biljettavgifterna gäller enligt skyttetaxan.

## **3. Befordringsavgifter för »förbandstransporter»**

För s k »förbandstransporter» gäller enligt militärtaxan särbestämmelser, som i regel innebär vissa rabatter utöver dem som innehålles i de vanliga avgiftsbestämmelserna i militärtaxan. Skulle sålunda vid transport av utrustade kontingenter eller truppförband till eller från militära övningar (sjöexpeditioner) den totala transportavgiften, beräknad enligt militärtaxans ovan nämnda avgiftsbestämmelser, med bortseende från avgifter för snälltåg, sovplatser och resgods, överstiga den beräknade minimiavgiften för militärtåg på transportsträckan (enligt avgiftsbestämmelser härom i militärtaxan), skall ytterligare rabatt utgå med för personer 60 procent och för militärgods 5 procent av de nedsatta avgifterna, dock att avgiften för varje järnväg efter avdragen rabatt icke får understiga nämnda minimi-

avgift. Härtill kommer, att vid sådana på samma beställning upptagna transporter av ovan angivet slag, som utgår från olika stationer på en och samma eller olika linjer för att sedan sammanföras till en gemensam transport eller omvänt, särskild rabatt skall beräknas på varje delsträcka, där transportens omfattning är oförändrad. Härvid skall för varje sådan sträcka såväl transportavgiften som minimiavgiften för militärtåg beräknas genom att skillnaden mellan sagda avgifter tages för avstånden från ifrågavarande sträckas ändpunkter till transportens gemensamma änd-(utgångs-)punkt.

Motsvarande avgiftsbestämmelser är intagna i skyttetaxan vad avser persontransporter.

### C. Den nuvarande militärtaxans och skyttetaxans ekonomiska betydelse

De under år 1955 för militära transporter i SJ egen trafik och samtrafik erlagda frakt- och biljettavgifterna utgjorde:

	För godstransporter enligt militärtaxan tusen kronor		
1. Militärtransporter (inkl. stycke gods).....			7 570
2. Förbandstransporter (gods).....			753
	För persontransporter enligt		
	militär- taxan	persontaxan minus 25 %	person- taxan
	tusent kronor		
3. Militärresor.....	4 681 <sup>1</sup>		
4. Förbandstransporter (personer).....	586 <sup>1</sup>		
5. Inskrivningsresor.....		22	
6. Övrigt (snälltågstillägg, sovplatsbilj. m m).....			917

*Militära godstransporter:* Militärtaxan innebär för militärgodstransporter i vagnslaster enligt en undersökning, som utförts inom järnvägsstyrelsen på taxekommitténs begäran, en genomsnittlig nedsättning av fraktavgifterna med 19 procent, d v s den allmänna taxans avgifter ligger 23,5 procent över militärtaxans. Frånräknas det militära stycke godset, som ingår i ovanstående uppgift om militärgodstransporter, och tillägges förbandstransporterna av gods, kan nedsättningens storlek för den militära godstrafiken beräknas utgöra cirka 1,4 milj kr per år.

*Militära persontransporter:* Biljettavgiften för militärresa utgör 60 procent av avgiften för enkel biljett enligt den allmänna persontaxan för varje reseriktning. Om samtliga militärresor varit enkla resor, skulle statens

<sup>1</sup> I genomsnitt har SJ intäkter härav under de närmast föregående åren utgjort 5 000 à 6 000 tkr per år respektive för förbandstransporter (personer) mellan 600 och 800 tkr per år.



järnvägars intäkter av denna trafik enligt den allmänna persontaxan blivit 8,3 milj kr.<sup>1</sup> Om samtliga resor i stället varit tur- och returresor, skulle SJ intäkter, då militärtaxan antages innebära en genomsnittlig rabatt av 25 procent i förhållande till den allmänna persontaxans tur- och returavgifter, varit 6,7 milj kr.<sup>1</sup> Nedsättningens storlek för militärresor uppgår således minst till 1,7 milj kr och högst till 3,3 milj kr per år. Uppgift om hur resorna fördelar sig på enkla och tur- och returresor har icke kunnat erhållas. Erfarenhetsmässigt torde emellertid antalet enkla resor kunna beräknas utgöra ungefär 35 % av totala antalet resor. Med utgångspunkt härifrån skulle militärtaxans rabatter kunna uppskattas innebära en nedsättning av storleksordningen 2,5 milj kr per år. Vid beräkningen av nämnda nedsättningsbelopp har emellertid hänsyn icke tagits till de för den allmänna trafiken gällande billigare biljetterna («nedsättningsbiljetter»), som, om militärtaxan ej funnes, skulle i ett icke ringa antal fall kunna tillämpas för militära resor, såsom semesterbiljetter och gruppresobiljetter. Det är därför sannolikt, att den för militärresor lämnade nedsättningen av befodringsavgifterna, om hänsyn togs till allmänna nedsättningsformer, kan nedgå till inemot 1,5 milj kr per år.

För *militära förbandstransporter* av personer medges nedsättning utöver de 40 procenten med 60 procent av de redan nedsatta avgifterna, dock med reservation för att vissa minimiavgifter ej får underskridas. Räkna man med att rabatten i förhållande till den allmänna persontaxan i genomsnitt är 70 procent — den kan totalt bli 76 procent — utgör nedsättningens storlek för förbandstransporter cirka 1,5 milj kr per år. Även här gäller dock att vissa allmänna nedsättningsformer torde kunna tillämpas på ifrågavarande transporter, så att i realiteten nedsättningsbeloppet är väsentligt mindre. För *inskrivningsresorna*, som huvudsakligen är tur- och returresor, kan nedsättningsbeloppet beräknas till cirka 10 000 kr per år.

Intäkterna av resor enligt *skyttetaxan* utgör för närvarande omkring 400 000 kr per år. Den nedsättning, som skyttetaxan innebär i förhållande till den allmänna persontaxan, kan beräknas på motsvarande sätt som för militärresor till 150 000 à 200 000 kr per år. Om här räknas med förefintliga allmänna nedsättningsformer torde skyttetaxan innebära en nedsättning om högst 100 000 kr per år.

#### D. Statsrevisorernas m fl uttalanden angående militärtaxan

Riksdagens revisorer har i sin i december 1953 avlåtna berättelse ifrågasatt, om militärtaxan icke borde slopas. Statsrevisorerna anförde bl a följande härom:

<sup>1</sup> Här har räknats med att nuvarande årsintäkt för SJ uppgår till 5,0 milj kr av militärresor (se not 1 på föregående sida).



»Till följd av militärtaxans bestämmelser sker en avsevärd reducering av de rese- och fraktkostnader, som försvarets myndigheter eljest skulle haft att vidkännas. För vederbörande trafikföretag uppstår ett motsvarande inkomstbortfall, vilket efter det förenhetligande av det svenska järnvägsnätet, som numera skett, praktiskt taget helt drabbar statens järnvägar. Att mera exakt angiva storleken av den faktiska subvention, som försvaret sålunda kommer i åtnjutande av, torde icke vara möjligt utan omfattande och tidsödande undersökningar. Med ledning av de i det föregående återgivna, av järnvägsstyrelsen lämnade uppgifterna kan dock det på sistförflutna budgetår belöpande rabattbeloppet uppskattas till närmare 4 miljoner kronor.

Enligt revisorernas mening är den på militärtaxan grundade ordningen ägnad att ingiva betänkligheter i olika avseenden. Icke minst ur budgetär synpunkt framstår systemet såsom mindre tillfredsställande, enär detsamma avlastar fjärde huvudtiteln från en del av de med den militära verksamheten förenade kostnaderna. Några sakliga skäl för att försvaret på angivet sätt subventioneras synes ej heller föreligga. Revisorerna vill i detta sammanhang erinra om att någon motsvarande förmån icke kommer andra statliga förvaltningsgrenar till del. Vidare må framhållas — för att välja ett annat exempel — att någon särskild nedsättning i de för telefonabonnemang i allmänhet fastställda avgifterna icke förekommer för vare sig de militära eller de civila myndigheterna. Över huvud taget torde numera som regel den principen upprätthållas inom statsförvaltningen, att viss myndighet skall tillgodoräkna sig full ersättning för utförda tjänster, oavsett om dessa tas i anspråk av annan statsmyndighet eller av enskilda. Särskilt för statens järnvägars vidkommande läser så mycket mindre anledning förefinnas att till underpris fullgöra visst transportarbete som statsbaneföretagets finansiella ställning för närvarande är hårt ansträngd. Därtill kommer att tillämpningen av militärtaxans bestämmelser medför icke endast ett direkt inkomstbortfall för statens järnvägar utan även, såsom av det föregående framgår, en eljest onödig arbetsbelastning med därav betingade merkostnader.»

Statsrevisorerna utvecklade sina synpunkter på militärtaxan och fortsatte:

»Med hänsyn till nu anförda omständigheter finner revisorerna vägande skäl tala för att militärtaxan upphäves. Försvarets myndigheter bör sålunda fortsättningsvis i likhet med andra statsmyndigheter utge full ersättning för ianspråktaga transporttjänster, såväl i fråga om persontrafik som när det gäller godsbefordran. Därest statens järnvägar anser sig för visst eller vissa fall böra lämna särskild rabatt, torde så få förutsättas ske på grundval av rent affärsmässiga överväganden i enlighet med för den allmänna trafiken tillämpade regler. En mera rättvisande redovisning av försvarskostnaderna skulle därmed åvägbringas.

Genom militärtaxans slopande skulle även möjligheter yppas för en avveckling av det komplicerade biljettbeställningssystem, som uppbyggts efter militära järnvägsreglementets bestämmelser. Uppenbarligen föreligger icke då någon anledning att för vanliga tjänsteresor använda sk militärbiljett; vederbörande personal finge i stället, såsom nu sker inom statsförvaltningen, i övrigt i reseräkningen debitera jämväl de av själva transporten föranledda kostnaderna. För vissa speciella slag av militära resor kan det dock vara lämpligt att militärbiljett även i fortsättningen bibehållas, självfallet under iakttagande av vad ovan sagts beträffande taxesättningen. Så är framför allt fallet med in- och utryckningsresor samt resor i samband med värnpliktigas övningsuppehåll. Revisorerna vill emel-



lertid samtidigt understryka angelägenheten av att vissa rationaliseringsåtgärder vidtages med avseende å dessa resor. Debiteringen bör sålunda ske enligt ett medelprisberäkningssystem av samma slag som det under beredskapstiden tillämpade. Fördelningen av de här ifrågakarande resekostnaderna efter försvarsgrenar synes vidare kunna göras uppskattningsvis i efterhand på motsvarande sätt som nu sker beträffande värnpliktigas familjebidrag. Därigenom skulle blott det totala antalet under viss månad företagna resor behöva angivas på vederbörande transporträkning, vilket i sin tur skulle nedbringa arbetet med uträkning av fakturabeloppet till ett minimum. Likaledes av praktiska skäl torde även i fortsättningen försvarets civilförvaltning böra vara betalande myndighet i fråga om nu behandlade resor. För vinnande av erforderlig kontroll synes dock de till grund för faktureringen liggande biljettbeställningarna böra av järnvägsstyrelsen översändas till den biljettutställande myndigheten för att där granskas med avseende å resornas behörighet. Revisorerna vill i detta sammanhang slutligen framhålla, att jämväl beträffande de sk förbandstransporterna ett fortsatt behov av särskild militärbiljett får anses föreligga. Däremot kan de speciella militärfraktgodssedlarna slopas.»

I fråga om de i militärtaxan omnämnda tjänstledighetsresorna framhöll statsrevisorerna i sin ovannämnda berättelse bl a följande:

»Bestämmelserna i ämnet åsyftar att göra det möjligt för vederbörande personal att vid olika slag av ledigheter färdas till de lägre kostnader som militärtaxan innebär. Enligt revisorernas mening kan det emellertid ifrågasättas, om den begränsade personalkategori, på vilken militära järnvägsreglementet är tillämpligt, bör i berörda avseende beredas en speciell förmån, som icke kommer statstjänstemän i allmänhet till del.»

»I händelse av att militärtaxan upphäves, bortfaller slutligen de formella förutsättningarna för ett bibehållande av de sk tjänstledighetsresorna. Att detta speciella slag av militära resor avvecklas, framstår av förut angivna skäl även ur saklig synpunkt såsom motiverat. Enligt revisorernas mening bör den militära personalen icke i nu berörda avseende beredas någon särskild förmån utöver vad som följer av vederbörliga avlöningsförfattningar. Revisorerna förbiser därvid icke, att speciella föreskrifter kan vara erforderliga såvitt fråga är om värnpliktigas tjänstledighetsresor.»

*Järnvägsstyrelsen*, som fick i uppdrag att avge yttrande över statsrevisorernas uttalanden om militärtaxan, anförde bl a följande i sin skrivelse den 26 januari 1954:

»Styrelsen delar i princip helt statsrevisorernas uppfattning att viss myndighet skäligen bör få tillgodoräkna sig full ersättning för utförda tjänster, oavsett om dessa tagas i anspråk av annan statsmyndighet eller av enskilda och har i olika sammanhang hävdad att statens järnvägar bör kompenseras för inkomstbortfall på grund av företagsekonomiskt ej motiverade nedsättningar i person- och godstaxorna.»

Då frågan om militärtaxenivåns höjd och andra taxebestämmelser var föremål för utredning inom 1948 års järnvägstaxekommitté, föreslog järnvägsstyrelsen, att resultatet av denna utredning avvaktades, innan ställning togs till förslaget om slopande av militärtaxan.

Styrelsen delade statsrevisorernas uppfattning om lämpligheten av att



för in- och utryckningsresor samt resor i samband med övningsuppehåll tillämpa ett medelprisberäkningssystem av samma slag som det som förekom under beredskapstiden.

*Överbefälhavaren* anförde i sitt utlåtande den 19 januari 1954 bl a att huvuddelen av de militära järnvägsresorna är av sådan art, att rabatt efter kommersiella grunder var naturlig. Även godstransporter i hela vagnslaster ansågs vara av en sådan omfattning, att rabatt efter kommersiella grunder var berättigad. Militärtaxan för dessa transporter är till skillnad från vad som gäller beträffande persontransporter icke uppbyggd efter samma principer som den allmänna godstaxan. Det skulle därför vara enklare att tillämpa den allmänna taxan med en viss enhetsrabatt. Ett sådant system, ansåg *överbefälhavaren*, skulle också förhindra, att de militära myndigheterna använder militärtaxan, när den är fördelaktigast, och den allmänna taxan, när denna är fördelaktigare.

*Överbefälhavaren* ansåg likväl, att det för alla parter måste vara fördelaktigt, om en enhetlig medelnedläggning tillämpades för alla militära transporter. Militärtaxan borde därför bibehållas, men vissa revideringar vore önskvärda. *Överbefälhavaren* framhöll, att om revisorernas förslag om slopande av militärtaxan ändock skulle genomföras, det kunde tänkas, att berörda anslag kunde komma att belastas med ökade utgifter, trots att rabatter i en eller annan form måste förekomma. Slopades militärtaxan, vore en mot kostnadsökningen svarande uppräkningshandling av fjärde huvudtiteln oundgängligen nödvändig.

*Överbefälhavaren* ansåg, att det av revisorerna föreslagna medelprisberäkningssystemet borde medföra stora fördelar för alla parter. Tjänstledighetsresorna borde bibehållas, men bestämmelserna revideras för manskapets resor.

*Försvarets civilförvaltning* uttalade i sitt utlåtande den 11 januari 1954, att den för sin del icke fann annat än att starka skäl talade för att en så betydande kund hos järnvägen, som försvaret otvivelaktigt utgjorde, erhöll icke oväsentliga rabatter i förhållande till vad som gällde för allmänheten. Även denna kunde, bl a för sällskaps- och gruppresor, erhålla rabatter av en storlek som stundom väl motsvarade militärtaxans prisnedläggningar. I vilken utsträckning järnvägsstyrelsen — i konkurrens med andra transportföretag — borde lämna försvaret rabatter för att försäkra sig om dess transporter, syntes böra bedömas uteslutande efter affärsmässiga grunder.

Vad revisorerna anfört angående användande av ett medelprisberäkningssystem i anslutning till vad som gällde under beredskapen, fann *civilförvaltningen* väl värt beaktande. Genomförandet av ett sådant system borde, oavsett huruvida enhetspriset ifråga beräknas efter allmän taxa eller militärtaxan, vara ägnat att avsevärt förenkla betalningen av de militära resorna. Enhetspriset borde användas för alla de resor, vid vilka militärbiljett eller motsvarande handling användes.



Enligt civilförvaltningens mening borde en fullständig översyn företagas av de nuvarande taxebestämmelserna för trupptransporter och godstransporter i hela vagnslaster.

Civilförvaltningen fann skäl tala för att tjänstledighetsresorna slopades.

*Statsutskottet* anförde (utl. nr 104/1954) att utskottet i princip delade revisorernas uppfattning, att viss myndighet bör tillgodoräkna sig full ersättning för utförda tjänster, oavsett om dessa tages i anspråk av annan statsmyndighet eller av enskilda. Med hänsyn till vad remissmyndigheterna hade anfört i ärendet, fann utskottet det likväl tveksamt, huruvida den speciella militärtaxan helt borde slopas. Dock syntes det utskottet lämpligt att den i vad gäller tjänsteresor, ersattes med ett medelprisberäknings-system av samma slag som det under beredskapstiden tillämpade. En viss överarbetning i förenklingssyfte av taxebestämmelserna — liksom av det militära järnvägsreglementet — ansåg utskottet vara erforderlig. I likhet med revisorerna hyste utskottet den åsikten, att de s k tjänstledighetsresorna numera kunde slopas.

### E. Taxekommittén

Taxekommittén delar i likhet med järnvägsstyrelsen den principiella uppfattning, åt vilken riksdagens revisorer och statsutskott givit uttryck, nämligen att viss myndighet bör tillgodoräkna sig full ersättning för utförda tjänster, oavsett om dessa tages i anspråk av annan statsmyndighet eller av enskilda. Statens järnvägars avgifter i gods- och persontrafik är kommersiellt betingade, liksom nedsättningar i avgifterna skall vara företagsekonomiskt motiverade. Såsom framkommit bl a i de av överbefälhavaren och försvarets civilförvaltning avgivna utlåtandena bör frågan om nedsättningen för militära transporter bedömas kommersiellt. Det synes sålunda föreligga enighet i huvudsak. Frågan om bibehållande av en särskild militärtaxa synes då vara ett spørsmål av rent praktisk natur, närmast avseende om undantag från de allmänna taxebestämmelserna erfordras i sådan omfattning att det är lämpligt att sammanfatta dem i en militärtaxa. Taxekommittén skall i det följande uppehålla sig vid detta spørsmål.

Vad först beträffar *godstaxan* vill kommittén anföra följande.

För närvarande fraktberäknas militärstycke gods enligt den allmänna godstaxan, medan för militära vagnslasttransporter militärtaxans speciella avgifter och avgiftssystem tillämpas. Som stycke godssändning betraktas i nu gällande godstaxa sändning med godsvikt understigande 2 500 kg. Enligt taxekommitténs förslag till godstaxa skall egentliga vagnslasttariffer icke förekomma förrän vid godsvikter om minst 5 000 kg.

Militärtaxans enhetliga vagnavgifter innebär, att fraktavgiften för vagns-



lastsändning med hög godsvikt som regel blir icke oväsentligt billigare än om den beräknas enligt den allmänna godstaxan. Å andra sidan blir fraktagiften för vagnslast med låg godsvikt i många fall billigare, om i stället den allmänna godstaxan tillämpas. Sistnämnda förhållande föranleder i viss utsträckning att militära avsändare använder civila fraktsedlar för små lastvikter och därmed får godset fraktberäknat efter den allmänna taxan. I den mån den genomsnittliga lastvikten per vagn av militärt gods ökar — sedan 1935 har den ökat från omkring 5 till 12 ton per vagn — och vagnavgiften i militärtaxan antages justerad uppåt härefter, kommer nu berörda avgiftsförhållande mellan taxorna att accentuera fördelarna av att utnyttja den allmänna godstaxan för mindre vagnslastsändningar. Detta taxeproblem löser man icke nöjaktigt genom att införa bestämmelse om att militärfraktsedlar skall användas för alla militära vagnslastsändningar, innebärande att frakten alltid beräknas efter militärtaxan, eftersom man inte rimligtvis kan eller bör binda de militära transportererna vid ett visst transportmedel.

Taxekommittén finner, att sådana undantagsbestämmelser, som den nuvarande militärtaxans regler för godstransporter innebär, snarast är ägnade att komplicera förhållandet mellan järnvägen och de militära trafikanterna, och detta skulle tydligen i ännu högre grad bli fallet, om man nödgades införa ytterligare bestämmelser såsom ovan antytts. Enligt taxekommitténs mening talar övervägande skäl för att de militära godstransporterna i alla avseenden — även beträffande kommersiella nedsättningar — taxemässigt behandlas såsom andra godstransporter. Härigenom vinner man bl a, att såväl styckegods som vagnslastgods fraktberäknas efter en och samma taxa och efter för den allmänna trafiken gällande grunder. En övergång till fraktberäkning efter den allmänna taxan medför, att alla anpassningsproblem med avseende på fraktagiftsnivå och fraktbestämmelser bortfaller.

Vidare får taxekommittén i fråga om *persontransporterna* framhålla, att det principiellt sett knappast kan finnas särskilda skäl att för personer, tillhörande försvarsmakten, tillämpa andra normer än de för annan statlig personal eller andra personer gällande. Med de nedsättningar, som enligt kommitténs förslag bör tillämpas i persontrafiken, synes behovet av kommersiellt betingade nedsättningar för militärpersonals resor av olika slag kunna tillgodoses inom de allmängiltiga reglernas ram. För vanliga enskilda tjänsteresor synes utan olägenhet kunna tillämpas samma system som inom andra statliga verk och för övrigt även inom näringslivet i allmänhet. För resor vid in- och uttryckning eller övningsuppehåll och kanske även för andra speciella resor är det sannolikt lämpligt att införa ett system med medelpris, såsom riksdagens revisorer framhållit. Dessa bestämmelser om undantag från den allmänna persontaxan kan lämpligen avvägas och utformas av järnvägsstyrelsen och vederbörande militära myndigheter. Ej



heller i nu berörda avseenden synes det sålunda finnas något praktiskt behov av en särskild militärtaxa.

Vad slutligen angår *förbandstransporterna* får taxekommittén anföra följande.

Nuvarande regler innebär mycket långtgående rabatter, som särskilt ifråga om persontransporterna är avsevärt större än som i andra fall ansetts möjligt att tillämpa. Dessa transporter förekommer dessutom ofta under sådana tider av året, då annan trafik hårt belastar järnvägarna och nedsättningar därför knappast kan vara kommersiellt betingade. Härtill kommer att militärtaxans nuvarande bestämmelser är invecklade och svåra att tillämpa, särskilt när deltransporter utgår från olika stationer för att sedan sammanföras till en gemensam transport.

Taxekommittén har för sin del kommit till den uppfattningen, att även förbandstransporterna lämpligast bör taxemässigt behandlas som andra transporter, vilket också kan medföra tillämpning av bestämmelserna om särskilda avgifter för extratåg och andra speciella prestationer. I den mån så erfordras för förenkling av avgiftsberäkningen, bör myndigheterna givetvis vara oförhindrade att överenskomma om medelprisberäkning, totalavgift för viss transport eller andra praktiska åtgärder inom den allmänna ramen för järnvägsstyrelsens befogenheter.

Såsom av det anförda framgår, anser taxekommittén att militärtaxan utan olägenhet och i vissa avseenden med fördel kan avskaffas. Kommittén föreslår, att militärtaxan upphäves, vilket synes lämpligen kunna ske vid ett budgetårsskifte men senast då nya gods- och persontaxor blir gällande.

I detta sammanhang vill taxekommittén fästa uppmärksamheten på behovet av en lämpligare ordning för avräkning av befodringsavgifter mellan statens järnvägar och militära tjänsteställen. Avräkningen med försvarets olika tjänsteställen sker för närvarande till övervägande delen av järnvägsstyrelsens kontrollkontor. Denna centralisering av avräkningsarbetet synes vara rationell. I ett avseende vill taxekommittén likväl föreslå, att en ytterligare centralisering kommer till stånd, nämligen i fråga om debiteringen på försvarets olika tjänsteställen. För närvarande utställer kontrollkontoret varje månad några hundratal räkningar på olika militära kassor. Det torde böra undersökas, om man icke genom en starkare centralisering av avräkningen hos de militära myndigheterna kunde ernå en mera rationell ordning.

Taxekommitténs förslag om avskaffande av militärtaxan aktualiserar helt naturligt frågan om en särskild *skyttetaxa* bör vidare bibehållas. Denna särskilda taxa överensstämmer i allt väsentligt med militärtaxans allmänna persontaxedel och utgör sålunda en särskild form av nedsättning för dem som äger resa mot skyttetaxans avgifter. De synpunkter, som i det föregående anlagts på den särskilda militärtaxan, synes äga giltighet även i

fråga om skyttetaxan. Att denna senare taxa kommit att få tillämpning för ett flertal organisationer för frivilligt försvarsarbete liksom även för vissa andra resande tyder på att man ansett den vara en speciell form av nedsättning, lämplig för dessa fall, liksom andra nedsättningar beviljats andra organisationer efter för dem lämpliga normer. Taxekommittén har vid behandlingen av persontaxan eftersträvat en rationellare ordning på detta område. Enligt kommitténs mening bör rimliga nedsättningsbehov för nu ifrågasvarande organisationer kunna tillgodoses enligt de allmänna normer, som avsetts skola gälla i fråga om nedsättningar av avgifterna i persontrafiken.

Taxekommittén föreslår därför, att skyttetaxan upphäves samtidigt med militärtaxan.



## KAPITEL XVIII

**Andra speciella taxor och tariffer**

Såsom omnämnes i första delen av detta betänkande, kapitel VI, har taxekommittén i enlighet med direktiven för kommittén närmare utrett i vad mån företagsekonomiskt icke motiverade nedsättningar av befordringsavgifter nu belastar statsbaneföretaget. Kommittén har kunnat konstatera, att dylika nedsättningar förekommer i ett icke ringa antal, främst i persontrafik men även i godstrafik. En del av dessa nedsättningar berör mycket nära persontaxans olika nedsättningsformer, exempelvis för vissa slag av skolungdom, och har därför av kommittén ansetts böra behandlas i det sammanhanget. En redogörelse härför finnes sålunda i tredje delen under avdelningen för nedsättningar i persontrafik. En del av ifrågavarande nedsättningar är emellertid av annan karaktär och har därför ansetts böra behandlas i denna del av betänkandet. I flertalet fall är sistnämnda slag av nedsättningar intagna i speciella taxor eller tariffer.

**A. Tornedalstaxan och billinjen Övertorneå—Pajala**

På järnvägssträckan mellan Haparanda och Övertorneå samt på billinjen Övertorneå—Pajala tillämpas för närvarande biljettavgifter och fraktavgifter, som i de flesta fall innebär rätt stora nedsättningar av avgifterna i de allmänna person- och godstaxorna. Nedsättningarna har gällt sedan den 1 februari 1929. Efter framställning av järnvägsstyrelsen erhöll styrelsen Kungl Maj:ts bemyndigande den 18 januari 1929 att i huvudsaklig överensstämmelse med sitt förslag genomföra en ändrad taxesättning för linjen Haparanda—Övertorneå, den sk Tornedalstaxan. I motiven för denna taxesättning framhölls av järnvägsstyrelsen den exceptionellt låga taxenivå, som gällde på de finska järnvägssträckorna utmed riksgränsen. På den svenska järnvägssträckan Haparanda—Övertorneå tillämpades sålunda vid denna tid betydligt högre taxor för såväl person- som godsbefordran än på den finska järnvägssträckan Tornio—Aavasaksa—Kauliranta, som går fram på den östra stranden av Torne älv och löper parallellt med den svenska gränsbanan. Det ansågs därför lämpligt att sådan taxesättning tillämpades på den svenska sträckan Haparanda—Övertorneå, att skillnaden mellan de svenska och finska taxorna utjämnades.

Tornedalstaxan utsträcktes år 1931 att gälla även för den nytillkomna buss- och lastbilslinjen Övertorneå—Pajala. Nämnda billinje inrättades som ett substitut för järnvägslinje, och Kungl Maj:t bestämde att de för SJ gäl-

lande taxorna skulle tillämpas. Tornedalstaxan skulle därmed gälla såväl för den lokala trafiken på billinjen som i samtrafik mellan billinjen och järnvägssträckan Haparanda—Övertorneå.

### *Taxekommittén*

Till taxekommittén har överlämnats en av järnvägsstyrelsen till Kungl Maj:t ingiven framställning av den 29 september 1948, vari begäres bl a att de av järnvägsstyrelsen med stöd av Kungl brev den 18 januari 1929 företagna avgiftsnedsättningarna på järnvägslinjerna Haparanda—Övertorneå och Karungi—Lappträsk samt billinjen Övertorneå—Pajala skall upphöra att gälla samt vidare att SJ i fortsättningen årligen skall beredas gottgörelse genom särskilt anslag å riksstaten för uppkommande driftunderskott på billinjen Övertorneå—Pajala.

Under de år Tornedalstaxan gällt har avgifterna höjts i samma takt som avgifterna på övriga delar av järnvägsnätet. Taxans tillämpning innebär sålunda fortfarande i de flesta fall betydande nedsättningar i förhållande till de ordinarie person- och godstaxorna.

Taxekommittén är medveten om att lokaliseringpolitiska skäl kan anföras för att Tornedalstaxan bibehålles. Om så blir förhållandet, bör emellertid SJ beredas ersättning för skillnaden i avgifter mellan denna taxa och den ordinarie taxan. Järnvägsstyrelsen beräknade år 1948 nämnda skillnad till cirka 35 000 kr per år för billinjen och ungefär lika mycket för järnvägslinjerna inom Tornedalsområdet.

Billinjen Övertorneå—Pajala tillkom som ett substitut för en planerad järnvägslinje genom ifrågavarande trakter. En järnvägslinje skulle, om ett sådant projekt hade realiserats, ha medfört så avsevärda driftförluster, att man valde det billigare alternativet med billinje. Man var dock, som bl a framkom vid riksdagens behandling av frågan, fullt på det klara med att ej heller billinjen skulle kunna drivas utan betydande förluster. Alltsedan billinjen öppnades för trafik har också förelegat driftunderskott. Anledningen till att billinjens inkomster icke täcker utgifterna får sökas i de speciella trafik- och driftekonomiska förhållanden, som råder i fråga om denna linje, och att i samtrafik med järnvägen befodringsavgifterna beräknas som om det varit en obruten järnväg för hela befodringssträckan (s k taxemässig samtrafik). Driftunderskotten för billinjen, inberäknat ovan nämnda till Tornedalstaxan hänförliga förlust har sedan 1945 belöpt sig till i stort sett mellan 300 000 och 550 000 kr per år. Taxekommittén finner det motiverat, att SJ erhåller gottgörelse för uppkommande driftunderskott på billinjen. Då billinjen har karaktären av järnvägslinje, anser kommittén att detta underskott bör medräknas i det ersättningsbelopp, som kommittén föreslår skall utgå till SJ för de trafiksvaga bandelarna.



## B. Tariffen för sjuktransporter

Vid befordring av sjuk person jämte vårdare och eventuellt andra medföljande personer erlägges för närvarande följande avgifter:

a) vid transport i särskild sjukvagn: två enkla biljettavgifter för den sjuke samt en enkel biljettavgift för vårdare, varvid minst tre biljettavgifter som för färd i 2 klass skall erläggas och minst 40 kr per vagn,

b) vid transport i reserverad kupé (sjukkupé) i 1 eller 2 klass sittvagn: två enkla 1 resp 2 klass biljettavgifter för den sjuke samt en enkel 1 resp 2 klass biljettavgift för vårdare, varvid minst tre biljettavgifter som för färd i 1 resp 2 klass skall erläggas,

c) vid transport på reserverad soffa (sjuksoffa) i 1 eller 2 klass sittvagn: två enkla 1 resp 2 klass biljettavgifter för den sjuke samt, om vårdare medföljer, en enkel 1 resp 2 klass biljettavgift för vårdaren.

Transport med sjukvagn kan även ske i extratåg antingen med loktåg eller med rälsbuss/motorvagn, varvid förutom avgiften som för sjukvagn vissa extra avgifter uttages.

Principen med två enkla biljettavgifter för varje sjuk oavsett transportsätt och dessutom en obligatorisk biljettavgift för vårdare vid befordring i sjukvagn och i sjukkupé har gällt sedan 1906, då beslut fattades om byggande av särskilda två-axliga sjukvagnar. Att avgiften för transport i sjukvagn sattes så lågt berodde på sociala och humanitära skäl. Vid senare taxeändringar har avgiften för sjuktransporter ändrats i samma mån som avgifterna för vanliga resor.

Nuvarande taxesättning för sjuktransporter innebär att sjuktransportrörelsen går med avsevärt underskott. Dessutom påverkas valet av transportsätt i en för SJ ogynnsam riktning därigenom att den låga taxan leder till att många transporter utföres i sjukvagn, vilka utan medicinska hinder kan ske på ett för SJ fördelaktigare sätt. Till- och avkoppling av sjukvagnar orsakar ej sällan förseningar med försämrad tågföring som följd. De flesta sjukvagnstransporterna förekommer vid tidpunkter, då SJ persontrafik har sina toppar, nämligen vid veckoskiftena och framför allt vid de större helgerna. Sjukvagnar i snälltågen minskar vidare möjligheterna att förstärka tågen för den allmänna trafiken, vilket kan medföra försämrad service för andra resande och intäktsförluster för järnvägen.

### *Taxekommittén*

Taxekommittén finner att avgifterna särskilt för sjuktransport i sjukvagn icke står i rimligt förhållande till järnvägens kostnader för transporten. Genom tillkomsten av sjukförsäkringslagen gottgör sjukkassan i de flesta fall även kostnad för sjuktransport. Dessa befordringsavgifters storlek har därför icke längre samma betydelse för den enskilde. De sociala skälen

för att transporten utföres till underpris har sålunda numera väsentligen bortfallit. Med hänsyn till att järnvägsstyrelsen nyligen upptagit frågan om sjuktransporter och avgifterna härför till behandling anser sig kommittén emellertid ej här behöva framlägga några förslag ifråga om avgiftsättningen för dessa transporter.

### C. Tariffen för medicintransporter

För regelbundna transporter på SJ av medicin och vissa apoteksvaror från apotek till enskilda personer tillämpas en speciell taxesättning, då transportererna äger rum i särskilda medicinlådor eller fack. Avgifterna, som erlägges av apoteken, är bestämda bl a med hänsyn till det antal gånger per dag, som lådorna transporteras, och det antal stationer, till vilka medicinsändningarna därvid är adresserade. Järnvägsstationerna ombesörjer genom sina expeditioner insamlandet av recept och rekvisitioner och utlämning av medicinsändningarna till de olika mottagarna samt sköter inkasseringen av apotekens medicinräkningar.

För transportarbetet och expeditionernas arbete erhåller SJ för närvarande ersättning per månad enligt följande tariff.

	Frakt för transport fram och åter till	
	en station	varje station därutöver
	k r o n o r	
En gång dagligen .....	45,00	37,50
För varje gång därutöver .....	22,50	22,50

#### *Taxekommittén*

Ersättningen för järnvägens arbete synes tidigare ha varit alltför låg. I år har emellertid avgifterna höjts, varigenom en bättre relation till kostnaderna uppnåtts. Även efter denna höjning synes det likväl tveksamt om järnvägens intäkter av medicintransporterna är tillräckliga att täcka järnvägens kostnader för desamma. Taxekommittén har sig bekant att järnvägsstyrelsen igångsatt en utredning om järnvägens kostnader för dessa medicinsändningar och förutsätter att denna utredning skall resultera i åtgärder i syfte att uppnå en tillfredsställande ersättning till SJ för dessa transporter.



#### D. Taxan för fångtransporter

För fångtransporter på SJ gäller av Kungl Maj:t den 30 april 1881 fastställd taxa, vilken sedermera ändrats bl a genom Kungl brev den 7 oktober 1926 och den 28 april 1933. Taxan gäller för fångtransport i cellvagn eller i särskild avdelning av personvagn ävensom för frigiven fånge, som återvänder till hemorten. Taxan innebär avgiftsnedsättningar.

##### *Taxekommittén*

Taxekommittén finner icke skäl föreligga att den särskilda taxan bibehålles för dessa transporter och anser att motiv icke finnes att SJ för dessa transporter och resor tillämpar nedsatta avgifter. Taxekommittén får därför föreslå, att fångtaxan upphäves.

#### E. Speciella avgiftslättnader för hjälpsändningar m m

SJ har i åtskilliga fall enligt Kungl Maj:ts beslut fått utföra transporter till avsevärt nedsatt taxa och i vissa fall, särskilt för hjälpsändningar, helt fraktfritt. I en del fall har SJ erhållit gottgörelse härför genom statsanslag, men i andra fall har ingen gottgörelse lämnats. Som exempel på transporter av här berört slag kan nämnas transporter av humanitär natur för Röda Korset eller andra hjälporganisationer vid inländsk eller internationell hjälpverksamhet för att mildra verkningarna för krigets offer eller av naturkatastrof, nöd eller fattigdom drabbad befolkning.

Frågor om befrielse från eller nedsättning av befodringsavgifter för här berörda transporter avgöres från fall till fall och begränsas till de angivna ändamålen. I några fall förekommer också stående avgiftsfrihet, såsom för transporter av föremål för Nordiska museet, Ingeniörsvetenskapsakademiens tekniska museum och Järnvägmuseum (enligt Kungl brev den 22 januari 1875, den 19 augusti 1927 och den 30 juli 1915).

##### *Taxekommittén*

I anslutning till de principiella uttalanden, som gjorts i första delen, kapitel VI, föreslår taxekommittén, att SJ erhåller gottgörelse av statsmedel för ifrågavarande avgiftslindringar till den storlek, som motsvarar nedsättningen i förhållande till avgifterna i den allmänna järnvägstaxan.

#### F. Transport av militärhästar

Militärhästar, som rides av aktiv officer eller vederlike ur armén, får enligt beslut av Kungl Maj:t (Kungl brev den 14 oktober 1938) befordras fraktfritt på SJ mellan hemorten och tävlingsorten vid färder till och från

hästtävlingar, anordnade av Jockeyklubben, kapplöpningssällskap, fält-rittklubbar eller av bestyrelser för hästutställningar och större idrottsfester inom Sverige.

Denna fraktfrihet har senare utsträckts att gälla hästtransporter till och från nämnda slag av tävlingar även i de fall hästen skall ridas av underofficer eller av överfurir (Kungl brev den 29 november 1946, den 20 januari 1951 och den 25 november 1955).

Järnvägsstyrelsen har vid olika tillfällen, då det gällt utvidgning av detta medgivande, avstyrkt framställningar härom och hävdad, att SJ ekonomi bör hållas avgränsad från statens övriga verksamhet. Vidare har styrelsen framhållit att de intressen, som de ifrågavarande tävlingarna avser att tillgodose, icke bör främjas genom att SJ ekonomi belastas med fraktkostnaderna.

#### *Taxekommittén*

Taxekommittén anser att SJ bör erhålla taxeenlig ersättning för dessa transporter.

### **G. Transport av andra tävlingshästar**

Svensk ägare tillhörig häst ävensom hästar åtföljande kör- och hästutensilier får enligt Kungl brev den 31 december 1908 och den 9 september 1932 befordras fraktfritt på SJ från tävlingsorten till hemorten under förutsättning att den anmäls till deltagande i tävling anordnad inom Sverige av Jockeyklubben, kapplöpningssällskaper eller fältrittklubbar resp anmäls till deltagande i travtävling, anordnad inom Sverige av föreningar eller sällskap, som är anslutna till Svenska Travsportens centralförbund. Som villkor för fraktfriheten gäller bl a att full frakt erlagts för transport av hästen från hemorten till tävlingsorten.

#### *Taxekommittén*

Taxekommittén anser att dessa fraktlindringar liksom de under avd F nämnda har tillkommit för att tillgodose intressen, som ligger helt utanför järnvägsföretagets. SJ bör därför erhålla full taxeenlig ersättning för transporterna.



## FEMTE DELEN

### *Sammanfattning*

#### **A. Allmänna utgångspunkter och motiv**

1. Den nu gällande ekonomiska målsättningen för SJ innebär efter övergången till nya grunder för avskrivningsberäkningen full realekonomisk kostnadstäckning och därutöver förräntning av det i SJ bokförda statskapitalet i genomsnitt för längre tidsperioder.

Taxekommittén anser denna målsättning i princip riktig och har lagt den till grund för sitt förslag till person- och godstaxor för SJ. Taxekommittén har således utgått ifrån att den av kommittén i skrivelse den 17 augusti 1949 föreslagna och av Kungl Maj:t fr o m budgetåret 1951/52 medgivna avskrivningsberäkningen vid SJ på grundval av nupriser kommer att tillämpas även i fortsättningen.

Kommittén har även utgått ifrån, att räntekostnaden för det av SJ disponerade statskapitalet liksom hittills kalkyleras efter medelräntefoten för den fonderade statsskulden. (*Kapitel V*)

2. För taxekommittén framstår det som motiverat att SJ snarast möjligt medgives återhämta den brist i avsättningar till värdeminskningsskonto, som uppkommit under åren 1946—1951. Taxekommittén förordar därför, att under de närmaste åren vid SJ uppkommande överskott får tagas i anspråk för extra avsättningar intill dess den föreliggande bristen i avsättningar till värdeminskningsskonto till fullo återhämtats. (*Kapitel V*)

3. Marginalen mellan intäkter och kostnader för SJ är numera av ringa storleksordning. Betydande risker föreligger därför, att under ett lågtrafikår intäkterna kan bli otillräckliga för att alltid möjliggöra fulla avsättningar enligt nuprisprincipen. För att i ett dylikt läge icke behöva redovisa underskott för SJ synes lämpligen avsättningen för värdeminskning kunna minskas i den mån, som behövs för att åstadkomma balans mellan intäkter och kostnader, varvid felande avsättningsbelopp samtidigt föres inom linjen för att täckas av intäkter under kommande år. Sådana inom linjen förda avsättningar bör enligt taxekommitténs mening snarast möjligt återhämtas, så att fortsatt eftersläpning i avsättningar för värdeminskning undviks. Taxekommittén anser därför, att överskott bör redovisas för SJ först sedan dels full avsättning enligt nupriser verkställts för

vederbörande år, dels eventuellt inom linjen förda avsättningar återhämtats. (*Kapitel V*)

4. Prisdifferentieringarna i SJ ordinarie taxa — med de begränsningar för en effektiv utformning av desamma, som innefattas i de enhetliga avgifterna i rum och tid — har under det senaste årtiondet i högre grad än tidigare måst inriktas på en nettointäktsmaximering för allt fler trafik-kategorier för att därigenom möjliggöra uppfyllandet av avkastningskravet på SJ. I den mån sådana intäktsmotiverade prisdifferentieringar i fortsättningen icke behöver utnyttjas med hänsyn till avkastningskravet, bör enligt taxekommitténs mening eftersträvas en sådan prissättning, som främjar en god allmän behovstäckning ifråga om järnvägens trafiktjänster. I sådana fall bör därför för trafik-kategorier med elastisk efterfrågan priserna fastställas med sikte på att erhålla största möjliga trafikvolym. (*Kapitel VI*)

5. Trots de betydande nackdelar, som den ordinarie järnvägstaxans enhetliga avgifter i rum och tid innebär ur företagsekonomisk synpunkt, har taxekommittén funnit övervägande skäl tala för att för den ordinarie taxans del icke ifrågasätta någon mera radikal förändring ifråga om dessa båda viktiga element i kostnadsutjämnningen mellan olika landsdelar och trafikantgrupper. Betydelsefulla näringsekonomiska, sociala och kulturella skäl synes alltjämt tala för att kostnadsutjämnningen liksom serviceutjämnningen tills vidare bibehålles i den utsträckning, som bedömes företagsekonomiskt rimlig och möjlig. (*Kapitel VI*)

6. Den ordinarie järnvägstaxans utformning med enhetliga avgifter i rum och tid synes vid numera rådande konkurrensförhållanden på transportmarknaden icke tillräckligt flexibel och effektiv för att dels säkerställa uppfyllandet av det för SJ gällande avkastningskravet, dels uppnå ett så fullständigt utnyttjande av SJ transportapparat som möjligt. Taxekommittén anser det därför nödvändigt att — med partiellt frångående av principerna om enhetliga avgifter i rum och tid — åstadkomma en ökad differentiering i järnvägsavgifterna dels genom införande av ett antal specialtariffer för sådana mera allmänt förekommande typer av res- och transportbehov, som icke på ett ur företagsekonomisk synpunkt tillräckligt effektivt sätt kan omfattas av de allmänna enhetliga person- och godstarifferna, dels genom individuella nedsättningar som ett komplement till den allmänna järnvägstaxan och specialtarifferna. (*Kapitel VI*)

7. Taxekommittén uttalar sig för att samma taxegrunder, som gäller för enskilda trafikanter, skall äga tillämpning även för statliga företag och institutioner. (*Kapitel VI*)

8. Taxekommittén föreslår vissa justeringar i trafikstadgans föreskrifter om offentliggörande av nedsättningar och trafikanternas rätt att erhålla tilldelning av vagnar för lastning av gods. (*Kapitel VI*)



9. Taxekommitténs förslag till avståndsdegression i person- och godstariifferna avser i stort sett bibehållande av den degression, som nu förekommer.

En relativt sett mycket betydande sänkning av biljettpris och fraktavgifter har inträtt på långa avstånd genom taxeutvecklingen efter 1946. Denna sänkning accentueras ytterligare genom de förslag till taxeändringar, som taxekommittén framlägger. Kommittén uttalar, att därmed skulle de önskemål om förbilligande av resor och transporter på långa avstånd, som framförts av norrlandskommittén, har tillgodosetts i den utsträckning, som med rimligt beaktande jämväl av SJ företagsekonomiska synpunkter nu framstår som möjlig. (*Kapitel VI och VII*)

10. Ifråga om åtgärder för att främja samtrafiken järnväg—bil uttalar taxekommittén, att utvecklingen av omlastningsmetoder och tekniska hjälpmedel för överförande av gods mellan järnväg och bil bör bedrivas med all kraft. I den mån den kommande utvecklingen ifråga om omlastningsmetoder etc möjliggör en viss taxesamordning för kombinerade järnvägs- och biltransporter, torde man i första hand få räkna med järnvägstaxa, kombinerad med vissa tilläggsavgifter på det sätt 1944 års trafikutredning antytt. Taxekommittén anser, att även ifråga om persontrafik samtrafiken järnväg—bil bör underlättas, varvid särskilt bör undersökas huruvida icke expeditionell samtrafik, med exempelvis direkt inskrivning av resgods, lämpligen kan införas i större utsträckning. (*Kapitel VIII*)

11. Uppdämningen av de vid SJ föreliggande investeringsbehoven har icke kunnat undgå att inverka menligt på SJ ekonomi samtidigt som de medfört en bristande balans mellan järnvägarna och andra mera utbyggda delar av samhällets produktionsapparat. Denna brist på »harmoni» i samhällsekonomin synes innebära allvarliga risker för en långsammare ekonomisk framstegstakt på längre sikt. Enligt taxekommitténs mening synes det därför angeläget, att SJ snarast möjligt får återhämta vad som sålunda kan anses eftersatt ifråga om investeringar för kapacitetsökning, rationalisering, mekanisering, modernisering, ombyggnad och förnyelse. (*Kapitel IX*)

12. Den omständigheten, att på SJ under årens lopp lagts en alltmera omfattande skyldighet att trafikera bandelar, som icke har en ekonomiskt bärkraftig trafik, medför långtgående konsekvenser av ekonomisk och taxepolitisk natur. Enligt taxekommitténs mening är det numera, sedan stora delar av SJ måste betraktas som underskottsbanor, icke längre möjligt att föra den hittillsvarande politiken, att förlusterna på de trafiksvaga banorna skall belasta SJ ekonomi, d v s ytterst trafiken på andra banor. Först om SJ erhåller en skäligt avvägd ersättning för ifrågavarande kostnad kan företaget såsom sådant och särskilt dess taxepolitik skötas på ett rationellt sätt. Taxekommittén föreslår därför, att SJ erhåller ersättning

från statsverket för förlusterna på de trafiksvaga bandelarna med tills vidare ungefär hälften av dessa förluster eller 100 milj kronor per år. (*Kapitel IX*)

13. Taxekommitténs förslag till person- och godstariffer grundar sig närmast på förhållandena under budgetåret 1955/56 ifråga om kostnadsnivå, trafikvolym och struktur vid SJ. Kommittén har eftersträvat en sådan inbördes avvägning av de relativa avgifterna för olika slag av resor och transporter, att ur SJ företagsekonomiska synpunkt behövliga höjningar eller möjliga sänkningar i de allmänna person- och godstarifferna skall kunna i huvudsak genomföras i form av likformiga procentuella höjningar eller sänkningar för samtliga tariffer och avstånd. De av taxekommittén föreslagna person- och godstarifferna, vilka sålunda fixerar taxesystemets interna struktur vid 1955/56 års kostnadsförhållanden inom järnvägsdriften, benämnes bastariffer. I den mån med hänsyn till transportteknikens eller trafikens förändringar justeringar i taxenivån eller taxestrukturen kan behöva vidtagas på mera begränsade områden av järnvägstaxan, anser taxekommittén det böra ankomma på järnvägsstyrelsen att taga initiativ till sådana justeringar.

Vid tillämpning av bastarifferna under budgetåret 1956/57 skulle kunna påräknas intäkter om sammanlagt 1 311 milj kronor. Enligt den av Kungl Maj:t i juni 1956 fastställda kostnadsstaten för SJ beräknas kostnaderna för budgetåret 1956/57 till 1 364 milj kronor. Efter avskrivningar skulle sålunda uppstå ett underskott av  $(1\,364 - 1\,311 =)$  53 milj kronor. Med inräknande av förräntning av statskapitalet skulle underskottet uppgå till  $(53 + 57 =)$  110 milj kronor. I kalkylen för SJ inkomster bör också inräknas den av taxekommittén föreslagna ersättningen för förluster på trafiksvaga bandelar. Överskottet efter avskrivningar blir därvid i kalkylen för budgetåret 1956/57 47 milj kronor. Då räntan på statskapitalet uppgår till 57 milj kronor, erhålles beräkningsmässigt en brist i förräntningen på 10 milj kronor. (*Kapitel X*)

14. Taxekommittén har ställt frågan, vad anledningen är till att SJ trots nuvarande höga trafikvolym och trots den allmänna högkonjunkturen icke kan förränta statskapitalet. Kommittén anser för sin del, att anledningen väsentligen är att SJ kapacitet i förhållande till trafikefterfrågan är för liten. Bristen i avkastningen från SJ bör därför avhjälpas icke genom en från flera synpunkter oläglig taxehöjningspolitik utan genom återhämtning av eftersläpningen i de kapacitetshöjande investeringarna. Mot bakgrunden av de stora inleveranserna sedan 1929 av överskott utöver förräntning av statskapitalet anser taxekommittén den av kommittén förordade taxepolitiken väl förenlig med avkastningskravet. Kommitténs taxeförslag grundas i enlighet härmed på bastarifferna. (*Kapitel X*)

15. Taxekommitténs förslag bör genomföras snarast möjligt. Såvitt taxekommittén kan bedöma, bör det kunna ske senast den 1 januari 1958. (*Kapitel X*)



## B. Godstaxan

Taxekommitténs förslag till ny SJ godstaxa framgår av betänkandets *sjätte del*.

Taxekommittén föreslår, att järnvägsstyrelsen erhåller utvidgade befogenheter med avseende på godstaxans utformning. (*Kapitel VI, avd F*) I vad mån taxans avgifter och avgiftsbestämmelser anses böra fastställas av Kungl Maj:t framgår av det förslag till Kungl brev till järnvägsstyrelsen, som ingår i *sjätte delen* av betänkandet.

Bland viktigare ändringar av avgifter och avgiftsbestämmelser, som taxekommittén föreslår i betänkandets *andra del*, må särskilt nämnas följande:

1. Värdetariffsystemet bibehålles i princip. Den taxepolitiska utvecklingen under de senaste decennierna har inneburit en avsevärd hoppresning av värdetarifferingsschemat. Från näringslivets sida har i olika sammanhang anförts betänkligheter mot en ytterligare hoppresning av värdetarifferingsschemat med hänsyn till konsekvenserna i olika avseenden. Även ur SJ företagsekonomiska synpunkt kan en ytterligare relativ förhöjning av de billigaste tarifferna på längre sikt innebära avsevärda risker.

Antalet värdetariffkombinationer i den nuvarande taxan uppgår till cirka trettio, av vilka ett flertal användes endast för smärre transportkvantiteter. Detta stora antal tariffkombinationer innebär enligt kommitténs mening en onödigt långtgående differentiering. Med beaktande av såväl företagsekonomiska som näringspolitiska och praktiska tillämpningssynpunkter har kommittén kommit fram till att antalet värdetariffkombinationer lämpligen skulle kunna nedbringas till åtta.

Någon ytterligare nedskärning i antalet tariffkombinationer har kommittén icke velat föreslå i nuvarande läge, då en dylik nedskärning i många fall skulle medföra förskjutningar uppåt och nedåt i förhållande till nuvarande tariffsättning av sådan storleksordning, att de varken ur näringspolitisk eller SJ företagsekonomiska synpunkt torde få anses praktiskt möjliga eller lämpliga att genomföra. (*Kapitel XI, avd A 2*)

2. Ett nytt, förenklat och systematiserat tariffschema för fraktgods i vagnslaster införes med åtta huvudklasser, benämnda A—H. Inom var och en av huvudklasserna finnes viktklasser för 5, 10 och 15 ton. De fem billigaste huvudklasserna har dock gemensam viktklass för 5 ton, benämnd D 5. (*Kapitel XI, avd A 2 och avd B*)

3. Vagnslasttarifferna konstrueras så, att något större avgiftsskillnad än för närvarande erhålles mellan tarifferna för 10 och 15 ton. (*Kapitel XI, avd A 2 och avd B*)

Införande av 20-tons tariff har övervägts. Taxekommittén anser emellertid, att med ett allmänt införande av 20-tons tariff måste anstå till dess

att vagnparken moderniserats och gjorts mera enhetlig och de småbäriga vagnarna minskat i antal i sådan grad, att de icke längre utgör någon mera väsentlig del av den allmänna vagnparken. Taxekommittén uttalar sig i princip för införande av 20-tons tariffer så snart förhållandena så medger och föreslår, att järnvägsstyrelsen får i uppdrag att vidtaga åtgärder för införande, partiellt eller allmänt, av 20-tons tariffer vid en tidpunkt, som kan anses lämplig med hänsyn till tillgången på 20-tons vagnar. Vidare föreslår taxekommittén, att järnvägsstyrelsen utarbetar en specialtariff för cisternvagnar med större lastvikt än 15 ton. (*Kapitel XI, avd C*)

4. Vagnslasttarifferna konstrueras så, att en viss relativ sänkning av fraktavgifterna erhålles på längre transportavstånd. Taxekommittén har ansett sig böra föreslå ett dylikt relativt fraktförbilligande på de längre avstånden av näringspolitiska skäl, främst med hänsyn till norrlandsintressena. (*Kapitel VI*)

5. Nuvarande godsindelning revideras med avseende på varornas inplacering i tariffklasser. Varuslagen systematiseras i olika varugrupper i närmare överensstämmelse med internationella normer för nomenklatur. Varubenämningarna revideras i enlighet med nu allmänt brukade handelsbenämningar. (*Kapitel XI, avd D*)

Vid indelningen av varorna i grupper och undergrupper har taxekommittén utgått från »Nomenclature Internationale des marchandises pour les transports par chemin de fer — NIM», som nyligen utgivits av internationella järnvägsunionen (UIC). Denna UIC-nomenklatur bygger på tullnomenklaturen. Taxekommittén har emellertid icke ansett sig kunna följa NIM ifråga om uppdelningen på positioner, då uppdelningen enligt NIM å ena sidan i regel går mycket längre än vad som erfordras för svenska behov, å andra sidan i en del fall ej tillgodoser speciella svenska önskemål på uppdelning. En jämförelse mellan taxekommitténs och 1952 års tulltaxekommittés förslag till godsindelning lämnas i bilaga 1 till betänkandet.

I jämförelse med den nuvarande taxans godsindelning innebär kommitténs förslag i vissa fall, att varorna sammanföres till större och därmed till ett färre antal positioner. I andra fall har dock nuvarande positioner uppdelats. Den nya godsindelningen innebär till en del väsentliga omflyttningar, medförande såväl höjda som sänkta frakter.

Taxekommittén anser det ej längre motiverat, att för vissa varor tariffen är bestämd av transportavståndet, utan föreslår att samma tariff skall tillämpas oberoende av avståndet. Kommittén har icke heller ansett det motiverat att bibehålla den lägre tarifiering, som nu förekommer för vissa varor, då dessa sändes från eller till en del svenska företag.

6. Tariffen för 2,5-tons vagnslaster slopas för såväl fraktgodis som il-gods (*kapitel XI, avd A 2*). Egentliga vagnslasttariffer inrättas först för lastvikter om 5 ton. Då en sådan omläggning kan medföra svårigheter att



mottaga 2,5-tons laster som stycke gods i godsmagasinen på vissa stationer, föreslår taxekommittén, att en bestämmelse införes i godstaxan att sändningar om minst 3 ton per vagn tills vidare skall mottagas till transport som vagnslast gods. Härvid får frakten beräknas efter den av kommittén föreslagna stycke godstariffen, som utsträcks att gälla godsvikter upp till 5 000 kg.

7. En fast relation mellan ilgodstarifferna och fraktgodstarifferna införes. Taxekommittén föreslår, att de särskilda vagnslasttarifferna för ilgods slopas och att fraktberäkningen för detta befordingssätt sker som för frakt gods i vagnslast med ett tillägg av 50 % av frakt godsfrakten. (*Kapitel XI, avd E*)

För ilstykke gods föreslås särskild frakttabell för godsvikter upp till 100 kg. För stycke gods vikter däröver föreslås ilgodsfrakten utgöra dubbla frakten för frakt stycke gods. (*Kapitel XII, avd C*)

8. Taxekommittén anser, att transportformen »lättfördärvligt ilgods» bör finnas kvar, då färskvaror av detta slag eljest icke skulle kunna av sättas till så stora konsumtionsområden inom Sverige, som nu sker. Kommittén föreslår också, att förutom nuvarande två varugrupper med 10 respektive 20 % tillägg till frakt godsfrakten införes en tredje med 50 % tillägg. I denna grupp har bl a en del varuslag av något mindre lättfördärvligt slag placerats. Vissa ändringar i varuslag förekommer ifråga om de tidigare varugrupperna. En närmare redogörelse för ändringarna i varugrupper lämnas i *kapitel XII, avd C*. Den föreslagna tredje varugruppen med 50 % förhöjd frakt får för vagnslast godset ingen betydelse, då enligt förslaget för egentligt ilgods i vagnslaster förhöjningen av frakt godsfrakten skall utgöra 50 %.

Beteckningen »lättfördärvligt ilgods» föreslås ändrad till »rabatt ilgods».

9. Befordingssättet »förturs ilgods» föreslås infört för ilgods och rabatt ilgods (som stycke gods och i vagnslaster) vid transport med förturs rätt framför annat ilgods. Det särskilda frakttillägget härför föreslås utgöra 50 % av frakt godsfrakten. (*Kapitel XI, avd E*)

10. Nuvarande tilläggsavgifter för befording i slutna vagn, som erlägges som procentuella tillägg till frakten, ersättes med enhetliga, avståndsberoende avgifter per vagn. Liknande avgiftssystem föreslås för presenningar, varvid avgifterna sättes i direkt relation till antalet presenningar och transportavståndet. Avgifterna föreslås intagna i fraktsats tabellerna. (*Kapitel XI, avd F*)

11. Nuvarande ogynnsamma undantagsställning för yrkesmässiga samlastare ifråga om fraktberäkning vid samlastning av gods upphäves. Även yrkesmässiga samlastare skall enligt kommitténs förslag kunna samman sätta sina vagnslaster av gods i olika huvudklasser och få dessa fraktberäknade var för sig efter den viktklass, som gäller för den sammanlagda vikten i vagnen. (*Kapitel XIII, avd B*)



12. För fraktstycke gods föreslås, att nuvarande tre tariffer, nämligen småfraktgodstariffen och tarifferna 1 och 2, ersättes av en enda tariff, med lätt avläsbara frakttabeller. (*Kapitel XII, avd A 4 och avd B*)

Taxekommittén anser, att avståndsintervallerna kan göras tämligen vida för stycke gods, särskilt på långa avstånd. Nuvarande viktgrupper om 10-tal kg har sammanförts till större viktgrupper för vikter över 200 kg. Sålunda föreslås 20-tal kg för sändningar om 201—1 000 kg, 50-tal kg för sändningar om 1 001—4 000 kg och 100-tal kg för sändningar om 4 001—5 000 kg. Minskningen i antalet avståndsintervaller och viktgrupper betyder att antalet fraktbelopp, som trafikanterna och stationerna skall handskas med, minskas i mycket hög grad.

Taxekommittén söker i sitt förslag till stycke godstariff tillmötesgå allmänna önskemål om lägre frakter för långa transportavstånd. Detta sker genom att nuvarande frakter på dessa avstånd som regel föreslås sänkta. I detta syfte verkar också kommitténs förslag att en öppen avståndsgrupp liknande nuvarande smågodstaxors införes för stycke godssändningar redan på avstånd över 1 500 km.

13. Paketgodstariffen förenklas ytterligare genom att två avståndsintervaller föreslås slojade. Antalet avståndsintervaller blir därmed endast sju. En öppen avståndsgrupp införes för avstånd över 1 000 km. Vissa avgiftsändringar föreslås. (*Kapitel XII, avd D*)

14. Expressgodstariffen föreslås utgå ur persontaxan. En nykonstruerad expressgodstariff är intagen i godstaxeförslaget med bestämmelser och avgiftsschema liknande den övriga godstrafikens. Fraktavgifterna för sändningar med godsvikt till och med 100 kg föreslås intagna i frakttabell, varigenom fraktavgifterna kan beräknas snabbare och säkrare än enligt nuvarande system. Fraktavgifterna föreslås i vissa fall höjda. (*Kapitel XII, avd E*)

15. I fråga om fraktbetalningssystemet för stycke gods föreslår taxekommittén att önskemålet från trafikant håll, att frakten skall få erläggas på bestämmelsestationen, tillmötesgås för allt fraktstycke gods och ilstykke gods. För paket gods och express gods föreslås däremot fortsatt frankaturtvång. Tilläggsavgiften för anvisning av frakten till betalning på bestämmelsestationen föreslås till en krona. (*Kapitel XII, avd F*)

16. Transport av stycke godssändningar på korta sträckor utan fraktsedel (»lokal gods») föreslår taxekommittén skola prövas. (*Kapitel XII, avd G*)

17. Tilläggsavgifterna för varm- eller kylvagn vid vagnslasttransport föreslås i likhet med avgifterna för slutna vagn och för presenningar göras oberoende av varuslaget och godsvikten. De föreslås sålunda debiterade i form av enhetliga, avståndsberoende tilläggsavgifter per använd vagn. Avgifterna ifråga intages i fraktsatstabellerna.

Vissa mindre avgiftsändringar föreslås för transport under uppvärm-



ning och under avkylning. Avgiftsbestämmelser för köldvagnar (för djupfrystransporter) föreslås intagna i godstaxan. (*Kapitel XIII, avd C*)

18. För följande tre huvudgrupper av transporter, för vilka särskilda transportplaner kräves, föreslår taxekommittén att ett enhetligt tillägg av 20 % av frakten erlägges: 1) vagnslasttransporter, som på trafikants begäran äger rum med vissa bestämda tåglägenheter (under sk avkopplingsförbud), 2) transporter av explosiva varor av transportklass B och D samt 3) specialtransporter (ex transporter av gods, som överskrider lastprofilen). (*Kapitel XIII, avd D*)

19. Tariffen för återgående emballage föreslår taxekommittén anknuten till tariffen för fraktstyckegods, så att fraktavgiften för återgående emballage erlägges med hälften av fraktavgifterna för fraktstyckegods. För vagnslastgods av återgående emballage föreslår kommittén, att tariff E 10 tillämpas vid fraktbetalning för minst 5 ton per vagn.

Tidsfristen för återsändningen utsträcker enligt förslaget från en till tre månader.

För återgående emballage, som återsändes regelbundet i vissa kortare stationsförbindelser, anser taxekommittén, att ett förenklat expeditions-sätt bör kunna tillämpas, innebärande att fraktsedel ej användes och att emballaget inlämnas till transport utan att järnvägen pålägges ansvar för godset. Separata överenskommelser mellan järnväg och trafikant bör kunna träffas härom. (*Kapitel XIII, avd E*)

20. Avgiftsbestämmelser för godsbehållare, pallboxar, staplingsboxar och lastpallar föreslås intagna i godstaxan. (*Kapitel XIII, avd F*)

21. Fraktberäkningen för levande djur anser taxekommittén böra anslutas till de allmänna fraktberäkningsbestämmelserna för gods. Nuvarande tarifiering för vagnslastsändningar föreslås ersatt med en bestämmelse att frakten för levande djur skall beräknas enligt bestämmelserna för fraktgods i vagnslaster med iakttagande av att djuren hänföres till huvudklass A och att frakten beräknas efter en enhetlig fraktberäkningsvikt av 5 ton per vagn, om djuren transporteras lösa i vagnen. (*Kapitel XIII, avd A*)

22. Frakten föreslås för all godstrafik avrundad så att fraktbeloppen slutar på 50 öre eller hel krona. (*Kapitel XI, avd A 2, och kapitel XII, avd A 4*)

### C. Taxa för transporter i godssamtrafik mellan olika järnvägar inom Sverige

Taxekommittén finner icke anledning föreslå någon ändring i nuvarande taxesystem, enligt vilket SJ godstaxa är grundläggande för fraktens beräkning. Kommittén förutsätter, att förslaget till ny SJ godstaxa kommer att tillämpas även i godssamtrafiken. Detta innebär, att nuvarande

godssamtrafiksföreskrifter måste ändras. Förslag härtill anser kommittén lämpligen böra uppgöras gemensamt av järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen. (*Kapitel XIV*)

#### D. Persontaxan

Taxekommitténs förslag till ny SJ persontaxa framgår av betänkandets *sjätte del*.

Taxekommittén föreslår, att järnvägsstyrelsen erhåller utvidgade befogenheter med avseende på persontaxans utformning. (*Kapitel VI, avd F*) I vad mån taxans avgifter och avgiftsbestämmelser anses böra fastställas av Kungl Maj:t framgår av det förslag till Kungl brev till järnvägsstyrelsen, som ingår i *sjätte delen* av betänkandet.

Bland viktigare ändringar av avgifter och avgiftsbestämmelser, som taxekommittén föreslår i betänkandets *tredje del*, må särskilt nämnas följande:

1. Avgiften för tur- och returbiljetter sänkes inom avståndsintervallen 271—900 km. Denna prissänkning återverkar även på semesterbiljetter. (*Kapitel XV, avd B 1*)

2. Priset för enkel biljett skall utgöra 62,5 % av avgiften för tur- och returbiljett på samma reseavstånd. Tur- och returrabatten blir sålunda enhetlig, 20 %. (*Kapitel XV, avd B 1*)

3. Framresa på enkel eller tur- och returbiljett skall få anträdas när som helst inom biljettens giltighetstid. (*Kapitel XV, avd B 1*)

4. Biljett skall med bibehållande av genomgående avståndsberäkning kunna utställas över längre omvägar än för närvarande. (*Kapitel XV, avd B 1*)

5. Möjligheten till alternativa giltighetsvägar för biljetter bör utökas. (*Kapitel XV, avd B 1*)

6. Särskild månadsbiljettaxa med något högre avgifter än för landet i övrigt föreslås införd i Stockholmsområdet. (*Kapitel XV, avd B 2*)

7. Åldersgränsen för barns rätt att resa på biljett till halvt pris höjes från 12 till 16 år. Samma gräns förordas gälla även för månadsbiljetter. (*Kapitel XV, avd B 4*)

8. Ifråga om avgifterna för sovplats införes relationen 1:1,5:3 mellan avgifterna för sovplats i trebädds-, tvåbädds- respektive enbäddskupé. Avgifterna föreslås till 12, 18 respektive 36 kronor. (*Kapitel XV, avd B 5*)

9. Avgift för resgodsövertikt höjes på kortare avstånd och sänkes på längre, bl a genom införande av en öppen avståndsgrupp för avstånd över 1 000 km. (*Kapitel XV, avd B 8*)

10. Avgifterna för pollettering av cyklar och mopeder sänkes på längre avstånd. (*Kapitel XV, avd B 8*)

11. Priset för rabattkort, gällande till 1 och 2 klass, sänkes från 350 till 300 kronor. Till rätten att köpa färdbiljett och snälltågstilläggsbiljett



till halvt pris lägges dels rätt till valfritt antal uppehåll och dels rätt till 50 % rabatt på överviktsavgift för resgods. (*Kapitel XVI, avd B 1 och B 3*)

12. Utvidgade försök föreslås med abonnemangskort (tidkort). (*Kapitel XVI, avd B 1*)

13. Försök föreslås med partibiljetter för enkla resor i valfri riktning, innebärande 16,7 % rabatt på priset för tur- och returbiljett. (*Kapitel XVI, avd B 1*)

14. Ifråga om skolresor föreslås en skolresenedsättning av 50 % på priset för hel biljett för ungdom, som fyllt 16 år, och 25 % på priset för halv biljett för ungdom under 16 år. I motsats till vad som gäller för närvarande föreslås rabatten avse även tur- och returbiljettpriset. (*Kapitel XVI, avd B 2*)

15. Nedsättningar, som ur SJ synpunkt icke är företagsekonomiskt berättigade, föreslås i princip slofade. Skulle emellertid av sociala eller andra samhällseliga skäl sådana nedsättningar behöva bibehållas, förutsattes att SJ beredes ersättning härför av statsmedel. (*Kapitel XVI, avd B 2*)

### E. Specialtaxor m m

1. *Militärtaxan och skyttetaxan* föreslår taxekommittén slofade på de grunder, som anföres av kommittén i *kapitel XVII, avd E*. Ett system med medelpris anser kommittén, i likhet med bl a riksdagens revisorer, sannolikt lämpligt att införa för resor vid in- och utryckning eller övningsuppehåll och eventuellt även för andra speciella resor. Överenskommelser härom kan lämpligen träffas mellan järnvägsstyrelsen och vederbörande militära myndigheter. Även för förbandstransporter bör dessa myndigheter vara oförhindrade att överenskomma om medelprisberäkning, total avgift för viss transport eller andra praktiska åtgärder inom den allmänna ramen för järnvägsstyrelsens befogenheter.

Taxekommittén anser, att det bör undersökas om man icke genom en starkare centralisering av avräkningen hos de militära myndigheterna kunde ernå en mera rationell ordning ifråga om betalningen för de militära transporterna.

2. Taxekommittén har i enlighet med direktiven för kommittén närmare utrett i vad mån företagsekonomiskt icke motiverade nedsättningar av befodringsavgifter nu belastar SJ. Kommittén har kunnat konstatera, att dylika nedsättningar förekommer i ett icke ringa antal, främst i persontrafik men även i godstrafik. En del av dessa nedsättningar berör mycket nära persontaxans olika nedsättningsformer, exempelvis för vissa slag av skolungdom, och har därför av kommittén ansetts böra behandlas i det sammanhanget. En redogörelse härför finnes sålunda i tredje delen under avdelningen för nedsättningar i persontrafik. En del av ifrågavarande nedsättningar är emellertid av annan karaktär och behandlas i *kapitel XVIII*.

The first part of the paper is devoted to a general introduction of the problem and to the definition of the main concepts. In the second part, the results of the investigation are presented. In the third part, the conclusions are drawn.

The author is very grateful to the referee for his valuable remarks and suggestions. The work was supported by the National Science Foundation, Grant No. NSF-45210.

The author would like to thank the members of the Department of Mathematics, University of California, San Diego, for their hospitality and for the facilities provided during his stay there.

The author is indebted to the members of the Department of Mathematics, University of California, San Diego, for their hospitality and for the facilities provided during his stay there.

The author is indebted to the members of the Department of Mathematics, University of California, San Diego, for their hospitality and for the facilities provided during his stay there.

### REFERENCES

1. J. K. Knowlton, *Journal of the Royal Society*, **1954**, *A*, **208**, 1.
2. J. K. Knowlton, *Journal of the Royal Society*, **1954**, *A*, **208**, 1.
3. J. K. Knowlton, *Journal of the Royal Society*, **1954**, *A*, **208**, 1.
4. J. K. Knowlton, *Journal of the Royal Society*, **1954**, *A*, **208**, 1.
5. J. K. Knowlton, *Journal of the Royal Society*, **1954**, *A*, **208**, 1.
6. J. K. Knowlton, *Journal of the Royal Society*, **1954**, *A*, **208**, 1.
7. J. K. Knowlton, *Journal of the Royal Society*, **1954**, *A*, **208**, 1.
8. J. K. Knowlton, *Journal of the Royal Society*, **1954**, *A*, **208**, 1.
9. J. K. Knowlton, *Journal of the Royal Society*, **1954**, *A*, **208**, 1.
10. J. K. Knowlton, *Journal of the Royal Society*, **1954**, *A*, **208**, 1.

The author is very grateful to the referee for his valuable remarks and suggestions. The work was supported by the National Science Foundation, Grant No. NSF-45210.

The author would like to thank the members of the Department of Mathematics, University of California, San Diego, for their hospitality and for the facilities provided during his stay there.

The author is indebted to the members of the Department of Mathematics, University of California, San Diego, for their hospitality and for the facilities provided during his stay there.

The author is indebted to the members of the Department of Mathematics, University of California, San Diego, for their hospitality and for the facilities provided during his stay there.



SJÄTTE DELEN

*Förslag till Kungl brev och till taxetexter*

SEKTEN BARN

Förklar till Kungl. barn- och tillförsörjnings-



## Förslag till Kungl brev till järnvägsstyrelsen angående SJ godstaxa

### 1 §.

Det åligger järnvägsstyrelsen att med iakttagande av vad i det följande föreskrives

a) utarbета taxa för transporter av gods m m på statens järnvägar (SJ godstaxa),

b) utarbета avståndstabeller för godstrafik på statens järnvägar, angivande fraktberäkningsavstånden i hela kilometer mellan stationerna,

c) i tryck för allmänheten tillhandahålla ovannämnda taxa och avståndstabeller.

### 2 §.

Taxan skall innehålla avgifter och föreskrifter för avgiftsberäkning för transport av gods, levande djur och lik samt avgifter för prestationer av allmän betydelse, som stå i sammanhang med befordringen.

### 3 §.

Frakterna skola beräknas med hänsyn till

a) om sändning befordras som fraktgods, ilgods, häri inbegripet paketgods, eller expressgods,

b) om sändning befordras som styckegods eller vagnslastgods,

c) sändnings vikt,

d) i sändning ingående varuslag,

e) fraktberäkningsavstånd.

### 4 §.

a. Järnvägsstyrelsen äger fastställa frakt för fraktstyckegods och ilstyckegods i sändningar under 200 kg, för paketgods och för expressgods.

Minsta frakten per sändning utgör

2 kr 50 öre för fraktstyckegods,

3 » 50 » » ilstyckegods,

5 » 50 » » expressgods.

b. Frakten för fraktstyckegods i sändning om 200 kg eller däröver skall uträknas enligt följande grunder:

## 1) För sändning om 200 kg

Kilometer	Fraktsats per 10 kg öre	Kilometer	Fraktsats per 10 kg öre	Kilometer	Fraktsats per 10 kg öre
1—20	25,0	301—325	100,0	901—950	182,5
21—40	30,0	326—350	105,0	951—1 000	187,5
41—60	35,0	351—375	110,0	1 001—1 050	195,0
61—80	40,0	376—400	115,0	1 051—1 100	200,0
81—100	45,0	401—450	122,5	1 101—1 150	205,0
101—120	50,0	451—500	127,5	1 151—1 200	210,0
121—140	55,0	501—550	135,0	1 201—1 250	215,0
141—160	60,0	551—600	140,0	1 251—1 300	220,0
161—180	65,0	601—650	147,5	1 301—1 350	225,0
181—200	70,0	651—700	152,5	1 351—1 400	230,0
201—225	77,5	701—750	160,0	1 401—1 500	235,0
226—250	82,5	751—800	165,0	över 1 500	240,0
251—275	87,5	801—850	172,5		
276—300	92,5	851—900	177,5		

2) För sändning med en vikt av 201—300 kg beräknas, förutom frakt för 200 kg enligt punkt 1) ovan, för överskjutande vikt utöver 200 kg ett frakttillägg enligt under punkt 1) ovan angivna fraktsatser per 10 kg, reducerade med 15 %.

3) För sändning med en vikt av 301—400 kg beräknas, förutom frakt för 300 kg enligt punkt 2) ovan, för överskjutande vikt utöver 300 kg ett frakttillägg enligt under punkt 1) ovan angivna fraktsatser per 10 kg, reducerade med 35 %.

4) För sändning med en vikt av 401—1 000 kg beräknas, förutom frakt för 400 kg enligt punkt 3) ovan, för överskjutande vikt utöver 400 kg ett frakttillägg enligt under punkt 1) ovan angivna fraktsatser per 10 kg, reducerade med 45 %.

5) För sändning med en vikt över 1 000 kg beräknas, förutom frakt för 1 000 kg enligt punkt 4) ovan, för överskjutande vikt utöver 1 000 kg ett frakttillägg enligt under punkt 1) ovan angivna fraktsatser per 10 kg, reducerade med 50 %.

6) Sändningsvikterna indelas i grupper om 20 kg inom intervallen 201—1 000 kg, 50 kg inom intervallen 1 001—4 000 kg och 100 kg inom intervallen 4 001—5 000 kg. Frakterna för den högsta vikten inom varje grupp gälla för hela gruppen.

7) Den uträknade frakten avrundas uppåt till 50-tal öre.

c. Frakten för ilstyckegods i sändning om 200 kg eller däröver utgör dubbla frakten för fraktstyckegods, dock att järnvägsstyrelsen äger fastställa lägre frakt för särskilda varuslag (rabattilgods).

d. Då frakten för sändning av fraktstyckegods eller ilstyckegods helt eller delvis anvisas till betalning på bestämmelsestationen ökas den med en krona per sändning.



## 5 §.

a. Frakten för fraktgods i vagnslast beräknas enligt fraktsatser per 100 kg, uträknade enligt följande tabell:

(Tabellen lika med tabell 22 i taxekommitténs betänkande.)

Den uträknade fraktsatsen avrundas uppåt till helt öre.

Vid uträkning av fraktsatserna skola avstånd över 10 km sammanföras i grupper enligt följande:

11—	100 km i grupper om högst	4 km
101—	200 » » » » »	5 »
201—	1 000 » » » » »	10 »
över	1 000 » » » » »	20 »

Fraktsatserna för det längsta avståndet inom varje grupp gälla för hela gruppen.

b. Frakten för ilgods i vagnslast erlägges enligt mom a, förhöjd med 50 %, dock att järnvägsstyrelsen äger fastställa lägre frakt för särskilda varuslag (rabattilgods).

c. Den uträknade frakten för fraktgods och ilgods i vagnslast avrundas uppåt till 50-tal öre.

d. Minsta frakten för vagnslast i tvåaxlig vagn utgör

80 kr för fraktgods,
120 » » ilgods.

## 6 §.

I taxans godsindelning skall angivas, till vilka huvudklasser (A—H) varuslagen äro hänförliga. Innan ändring vidtages i godsindelningen, skall järnvägsstyrelsen i lämplig omfattning samråda med trafikanter eller deras organisationer.

## 7 §.

För skrymmande styckegods och för särskilt tungt styckegods äger järnvägsstyrelsen föreskriva, att frakt skall beräknas efter en högre vikt än den verkliga.

## 8 §.

För befordring i vanliga slutna vagnar, i varm- och kylvagnar och i andra specialvagnar, för utlämning av presenningar och godsbehållare, för befordring av explosiva varor m m och annan befordring enligt särskilda transportplaner samt för befordring av ilgods med förtursrätt (förtursilgods) äger järnvägsstyrelsen fastställa särskilda tilläggsavgifter.

## 9 §.

Järnvägsstyrelsen äger rätt att utfärda bestämmelser och fastställa avgifter dels för befordring av lik och levande djur, dels för andra transporter och prestationer, för vilka avgifter icke blivit av Kungl Maj:t fastställda.

## 10 §.

Järnvägsstyrelsen äger, med iakttagande av vad därutinnan föreskrives i styrelsens instruktion och järnvägstrafikstadgan, medgiva sådana ned sättningar i taxan, vilka kunna anses vara av behovet påkallade och förenliga med statens järnvägars ekonomiska intresse.



Förslag till godstaxetext

SJ GODSTAXA

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
<b>Förord</b> .....	353
<b>1. Allmänna bestämmelser</b>	
1 § .....	354
2 § .....	354
<b>2. Fraktberäkning för gods</b>	
2. 1 <i>Styckegods</i>	
3 § Gemensamma bestämmelser .....	355
4 § Fraktstyckegods .....	355
5 § Paketgods .....	356
6 § Ilstyckegods .....	356
7 § Expressgods .....	357
2. 2 <i>Vagnslastgods</i>	
8 § Gemensamma bestämmelser .....	358
9 § Fraktgods i vagnslaster .....	358
10 § Ilgods i vagnslaster .....	359
11 § Tilläggsavgifter för befordring i slutna vagnar och för presenningar	360
12 § Befordring enligt särskilda transportplaner .....	361
2. 3 <i>Särskilda bestämmelser för visst gods</i>	
13 § Begagnat emballage m m .....	362
14 § Skyddsvagn .....	363
15 § Järnvägsfordon, maskiner och liknande, som befordras på egna hjul	363
16 § Explosiva varor av transportklasserna A, B, C och D .....	364
2. 4 <i>Transporter i varm- eller kylvagn</i>	
17 § Fraktstyckegods .....	365
18 § Vagnslastgods .....	365
2. 5 <i>Godsbehållare, pallboxar, lastpallar m. m.</i>	
19 § .....	366
2. 6 <i>Privata godsvagnar</i>	
20 § .....	368
2. 7 <i>Järnvägen tillhöriga cisternvagnar och andra specialvagnar</i>	
21 § .....	369

	Sid.
<b>3. Fraktberäkning för levande djur</b>	
22 § .....	370
23 § Vårdare vid djurtransporter.....	370
<b>4. Fraktberäkning för lik</b>	
24 § .....	371
<b>5. Särskilda bestämmelser för befordring på olikspåriga och smalspåriga linjer</b>	
25 § Sändningar som befordras både på smalspåriga och på normalspåriga linjer.....	372
26 § Sändningar som befordras <i>enbart</i> på smalspåriga linjer.....	372
<b>6. Förteckning över rabattilgods .....</b>	<b>373</b>
<b>7. Förteckning över skrymmande styckegods.....</b>	<b>375</b>
<b>8. Godsindelning för fraktgods i vagnslaster .....</b>	<b>383</b>
<b>9. Frakttabeller och fraktsatstabeller .....</b>	<b>425</b>
9. 1 Fraktstyckegods .....	426
9. 2 Paketgods .....	439
9. 3 Ilstyckegods i sändning om högst 100 kg.....	440
9. 4 Rabattilstyckegods i sändning om högst 100 kg.....	441
9. 5 Expressgods.....	445
9. 6 Fraktgods i vagnslaster .....	446
<b>10. Avgifter för vissa prestationer.....</b>	<b>454</b>
<b>11. Alfabetisk förteckning över varuslag m. m. ....</b>	<b>457</b>
Bilaga 1 Kungl brev den .... angående SJ godstaxa.....	511
Bilaga 2 Utdrag ur Järnvägstrafikstadgan angående leveransfrister .....	511



## Förord

Denna taxa grundar sig på Kungl brev den ..... angående SJ godstaxa, återgivet i bilaga 1.

Taxan är utgiven av Kungl Järnvägsstyrelsen, Stockholm.

---

För transport av gods m m på statens järnvägar gäller förutom föreskrifterna i denna taxa jämväl de reglementariska bestämmelserna i Järnvägstrafikstadgan, särtryck 600 (1).

I samtrafik mellan stationer vid olika svenska järnvägar och fartygsleder gäller bestämmelserna i Taxa för transporter i allmän godssamtrafik inom Sverige, särtryck 1052 (100) och Godsexpeditionsföreskrifter, Del II, särtryck 1081 (223 b). Av dessa särtryck framgår, i vilken utsträckning denna taxa skall tillämpas jämväl i samtrafik inom Sverige.

I trafik mellan gränsstationerna Haparanda gränsen och Trelleborg gränsen, å ena sidan, och svenska järnvägsanstalter, å andra sidan, gäller bestämmelserna i Gränsentariff, särtryck 1060 (102) och i Godsexpeditionsföreskrifter, Del IV, särtryck 1085 (223 d).

I trafik till och från vissa järnvägsanstalter gäller dessutom i tillämpliga delar bestämmelserna i Svensk järnvägs- och stationsförteckning, särtryck 102 (41), och Godsexpeditionsföreskrifter, Del II, särtryck 1081 (223 b).

---

För befordringen av gods m m i trafik med utlandet gäller förutom föreskrifterna i vederbörande samtrafikstaxa och/eller ovannämnda gränsentariff jämte i tillämpliga fall denna taxa och andra inländska taxeföreskrifter även de reglementariska föreskrifterna i Internationellt fördrag angående godsbefordran å järnväg, särtryck 606 (110), och därtill anslutande tilläggsbestämmelser m m.

## 1. Allmänna bestämmelser

### 1 §

- a. Frakt beräknas särskilt för varje *sändning*. Med en sändning förstås på *en* fraktsedel upptaget gods från *en* avsändare på viss station till *en* mottagare på viss annan station.
- b. Fraktberäkningen är beroende av
- 1) om sändningen befordras som *fraktgods*, *ilgods*, häri inbegripet *paketgods*, eller *expressgods*,
  - 2) om fraktgods- eller ilgodssändning befordras som *styckegods* eller *vagnslastgods*,
  - 3) sändningens *vikt*,
  - 4) i sändningen ingående *varuslag*,
  - 5) *avståndet* mellan avsändnings- och bestämmelsestationerna enligt avståndstabellerna för godstrafik,
  - 6) de bestämmelser i övrigt, som enligt taxan gäller i olika fall.
- c. Till befordring som *vagnslastgods* skall inlämnas sändning om minst 3 ton per vagn och sådan mindre sändning, som önskas befordrad i särskild vagn, även om sändningen fraktberäknas som *styckegods*.  
Övriga sändningar skall inlämnas till befordring som *styckegods*.
- d. Med *vagn* förstås godsvagn med högst tre axlar. Godsvagn med fyra eller fem axlar räknas som två vagnar, godsvagn med sex eller sju axlar som tre vagnar o s v.

### 2 §

För en sändning uträknad frakt, ej angiven i frakttabellerna, och andra avgifter avrundas var för sig uppåt till 50-tal öre.

Då höjning eller sänkning av frakten föreskrives särskilt i taxan, skall det belopp, varmed frakten höjes eller sänkes, avrundas uppåt till 50-tal öre.



## 2. Fraktberäkning för gods

### 2.1 Styckegods

#### 3 §

##### *Gemensamma bestämmelser*

a. Till grund för fraktberäkningen lägges sändningens verkliga vikt (bruttovikt) med iakttagande av följande:

- 1) Vid användning av frakttabellen för *paketgods*, avd 9.2, jfr 5 §, skall de i tabellens huvud angivna rymdvillkoren iakttagas.
- 2) Vid användning av frakttabellerna för *fraktstyckegods*, avd 9.1, *il-styckegods*, avd 9.3 och 9.4, och *expressgods*, avd 9.5, skall vikten av de varuslag, som är angivna i »Förteckning över skrymmande styckegods», avd 7, förhöjas med 100 procent, såvida icke annat anges i nämnda förteckning, dock till högst 3 000 kg per använd vagn.

Om ett kolli innehåller både skrymmande och icke skrymmande gods, betraktas hela kollit som skrymmande.

Ingår i en och samma sändning både kollin av skrymmande gods och kollin av icke skrymmande gods, förhöjes den sammanlagda vikten med 100 procent av vikten för det skrymmande godset.

b. Styckegods lastas och lossas genom järnvägens försorg. Kolli, vägande över 500 kg, och gods av stort omfång eller stor längd — se 4 § mom c och d — skall dock lastas och lossas genom avsändarens respektive mottagarens försorg.

#### 4 §

##### *Fraktstyckegods*

a. För fraktstyckegodssändning är den uträknade frakten angiven i frakttabellerna för fraktstyckegods, avd 9.1.

Då frakten helt eller delvis anvisas till betalning på bestämmelsestationen, ökas den med 1 krona per sändning.

- b. För fraktstyckegodssändning av färsk mjölk och grädde i kärl av plåt minskas den verkliga vikten med 50 procent, dock med högst 300 kg.
- c. För fraktstyckegodssändning, som innehåller gods av så stort omfång eller så stor längd, att det icke med lätthet kan lastas genom vagnsdörrarna i vanlig, sluten vagn, skall frakt beräknas för minst 1 500 kg för varje vagn, som uppbär sändningen (jfr dock mom d). I tillämpliga fall skall dessutom skyddsvagnsavgift enligt 14 § erläggas.

- d. För fraktstyckegods av stor längd men icke av stort omfång tillämpas icke bestämmelserna i mom c, om godset kan lastas på *en* vagn och icke erfordrar skyddsvagn samt avsändaren genom anteckning i fraktsedeln medger, att transporten får utföras först när den kan ske utan att särskild vagn behöver användas; dock skall frakt beräknas för minst 600 kg, om godsets längd överstiger 7 meter.

## 5 §

*Paketgods*

I frakttabellen för paketgods, avd 9.2, angivna frakter tillämpas för kollin om högst 20 kg och högst 150 kubikdecimeters rymd under förutsättning, att frakten erlægges på avsändningsstationen. Dessa frakter får dock icke tillämpas på föremål av över 7 meters längd.

## 6 §

*Ilstyckegods*

- a. För ilstyckegodssändning av varuslag, som icke är angivna i »Förteckning över rabattilgods», avd 6, gäller, att för sändning om högst 100 kg den uträknade frakten är angiven i frakttabellen för »ilstyckegods», avd 9.3, att för sändning över 100 kg frakt erlægges som för fraktstyckegods med 100 procents tillägg.
- b. För ilstyckegodssändning av varuslag, som är angivna i »Förteckning över rabattilgods», avd 6, grupp a, b eller c, gäller, att frakt erlægges som för fraktstyckegods med 10, 20 respektive 50 procents tillägg.  
För sändning om högst 100 kg är den sålunda uträknade frakten angiven i frakttabellerna för »rabattilstyckegods», grupp a, b respektive c, avd 9.4.
- c. Då frakten för ilstyckegodssändning helt eller delvis anvisas till betalning på bestämmelsestationen, ökas den med 1 krona per sändning.
- d. Då avsändaren i fraktsedeln begär, att sändningen skall befordras med förtursrätt framför annat ilgods (*förtursilgods*), skall ett frakttillägg erläggas med 50 procent av fraktgodsfrakten utöver i mom a och b angivna frakter med procentuella tillägg.
- e. Ingår i en ilstyckegodssändning varuslag med olika procentuella tillägg och är dessa varuslag så åtskilda, att de kan vägas var för sig, beräknas frakten sålunda:
- 1) Om vikten av någon grupp av varuslag med samma procentuella tillägg *ej överstiger* 100 kg, beräknas frakten som för skilda sändningar, såvida det icke blir billigare att fraktberäkna hela sändningen som om den bestått enbart av varuslaget med det högsta procentuella tillägget.



- 2) Om vikten av varje grupp av varuslag med samma procentuella tillägg överstiger 100 kg, erlägges frakt för hela sändningens vikt som för fraktstycke gods och beräknas de procentuella tilläggen vart för sig på grundval av beräknad fraktgodsfrakt för varje grupp med samma tillägg.

Är varuslagen icke så åtskilda, att de kan vägas var för sig, beräknas det högsta ifrågakommande tillägget för hela sändningen.

#### 7 §

#### *Expressgods*

- a. Frakt för expressgods beräknas enligt avståndet över den väg sändningen enligt järnvägens föreskrifter skall befordras. Har avsändaren i fraktsedeln föreskrivit annan väg, tillämpas dock avståndet över denna väg.
- b. För expressgodssändning erlägges frakt enligt frakttabellen för expressgods, avd 9.5.
- c. Frakten skall erläggas på avsändningsstationen.

## 2.2 Vagnslastgods

### 8 §

#### Gemensamma bestämmelser

- a. Frakt beräknas efter sändningens verkliga vikt (bruttovikt), avrundad uppåt till 100-tal kg.
- b. Frakt beräknas särskilt för varje i sändning ingående vagnslast. Om härigenom lägre frakt erhålles, får dock frakten för sändning, bestående av två eller flera vagnslaster, beräknas gemensamt enligt den viktklass, som gäller för medeltalet per vagn av hela sändningens vikt.
- c. Om lägre frakt erhålles genom tillämpning av en viktklass, gällande för en större vikt än den till befordring avlämnade, beräknas frakt för den större vikten enligt för denna gällande viktklass och villkor.
- d. Vagnslastgods lastas och lossas genom avsändarens respektive mottagarens försorg.

### 9 §

#### Fraktgods i vagnslaster

- a. För vagnslast, som väger mindre än 5 ton, erlägges frakt som för fraktstykkegods, dock för minst 3 ton per vagn. Minsta frakt per vagn utgör 80 kronor.
- b. För vagnslast med en vikt av 5 ton eller däröver gäller följande:
  - 1) Frakt beräknas enligt skilda klasser för olika varuslag och viktmängder. I godsindelningen, avd 8, anges till vilken huvudklass olika varuslag hänföres. Dessa huvudklasser och de viktklasser, som gäller för olika minsta viktmängder per använd vagn, framgår av följande tabell:

Huvudklass enligt gods- indelningen	Minsta vikt per använd vagn		
	5 ton	10 ton	15 ton
	Viktklass		
A	A 5	A 10	A 15
B	B 5	B 10	B 15
C	C 5	C 10	C 15
D	D 5	D 10	D 15
E	D 5	E 10	E 15
F	D 5	F 10	F 15
G	D 5	G 10	G 15
H	D 5	H 10	H 15

- 2) Fraktsatserna per 100 kg i de olika viktklasserna är angivna i fraktsatstabellen för fraktgods i vagnslaster, avd 9.6, och avser beford-



ring i öppna vagnar. Angående tilläggsavgift för presenningar och för befordring i slutna vagnar stadgas i 11 §.

- 3) Minsta frakt per vagn utgör 80 kronor.
- 4) Omfattar en vagnslastsändning flera varuslag, tillhörande *samma* huvudklass, beräknas frakt som om hela sändningen bestått av endast ett varuslag.
- 5) Omfattar en vagnslastsändning flera varuslag, tillhörande *olika* huvudklasser, beräknas frakten särskilt för varje grupp av varuslag med samma klass. Härvid tillämpas för varje grupp den viktklass, som skulle ha tillämpats för hela sändningen, om denna bestått enbart av samma varuslag som delsändningen. Förutsättning för sådan fraktberäkning är

*att* avsändaren på fraktsedeln angivit specificerade viktuppgifter för de olika varuslagen och

*att* olika varuslag är så åtskilda, att de kan vägas var för sig, och inlastningen sker i den ordning järnvägen kan föreskriva.

För varje grupp av varuslag, som tillhör samma huvudklass, avrundas vikten uppåt till 100-tal kg. Uppgår icke summan av samtliga delvikter till den minsta vikt (5 ton, 10 ton eller 15 ton), som erfordras för tillämpning av ifrågakommande viktklasser, lägges den felande viktmängden till den grupp, som har den största vikten, eller om två eller flera av de största grupperna har samma vikt, till den av dessa grupper, som fraktberäknas enligt den billigaste viktklassen.

Om härigenom lägre frakt erhålles, beräknas frakten för hela sändningen enligt viktklassen för den grupp av varuslag, som tillhör den dyraste huvudklassen. Denna fraktberäkning tillämpas alltid, om ovan angivna villkor för delad fraktberäkning ej är uppfyllda.

## 10 §

### *Ilgods i vagnslaster*

- a. För ilgods i vagnslast, som väger mindre än 5 ton, erlägges frakt som för ilstykkegod, dock för minst 3 ton per vagn. Minsta frakt per vagn utgör 120 kronor.
- b. För ilgods i vagnslast med en vikt av 5 ton eller däröver gäller följande:
  - 1) För varuslag som är angivna under grupp a eller b i »Förteckning över rabattilgods», avd 6, erlägges frakt som för fraktgod i vagnslaster med 10 respektive 20 procents tillägg. Minsta frakt per vagn utgör 120 kronor.

- 2) För övriga varuslag erlägges frakt som för fraktgods i vagnslaster med 50 procents tillägg. Minsta frakt per vagn utgör 120 kronor.
- 3) Då avsändaren i fraktsedeln begär, att sändningen skall befordras med förtursrätt framför annat ilgods (*förtursilgods*), skall ett frakt-tillägg erläggas med 50 procent av fraktgodsfrakten utöver frakten enligt 1) eller 2) med där föreskrivna procentuella tillägg.
- 4) Ingår i en och samma ilgodssändning varuslag med olika procentuella tillägg och är vikten angiven för varje varuslag, beräknas tilläggen vart för sig på grundval av beräknad fraktgodsfrakt för varje grupp av varuslag med samma tillägg, jfr 9 §, mom b 5).  
Är vikten icke angiven för varje varuslag, beräknas det högsta ifrågakommande tillägget för hela sändningen.

## 11 §

*Tilläggsavgifter för befordring i sluten vagn och för presenningar*

- a. Om vagnslast, som fraktberäknas enligt viktklass för 5, 10 eller 15 ton, befordras i sluten vagn på grund av att sådan befordring är för varuslaget ifråga särskilt föreskriven eller på grund av avsändarens begäran, skall *tillägg för befordring i sluten vagn* erläggas med de belopp per vagn, som är angivna i fraktsatstabellen för fraktgods i vagnslaster, avd 9.6.

Om avsändaren begärt öppen vagn med en eller flera presenningar men järnvägen ställer sluten vagn till förfogande, skall presenningsavgift enligt mom b här nedan erläggas för det antal presenningar avsändaren begärt.

- b. *Presenningsavgift* enligt följande tabell skall erläggas för varje presenning, som på grund av gällande föreskrifter eller på avsändarens begäran ställes till förfogande för
  - 1) på öppen vagn lastat vagnslastgods, som fraktberäknas enligt viktklass för 5, 10 eller 15 ton,
  - 2) i sluten vagn lastat stycke gods eller vagnslastgods.

Avstånd km	Avgift per presenning kr	Avstånd km	Avgift per presenning kr
1— 200	3	1 201—1 400	9
201— 400	4	1 401—1 600	10
401— 600	5	1 601—1 800	11
601— 800	6	1 801—2 000	12
801—1 000	7	över 2 000	13
1 001—1 200	8		



## 12 §

*Befordring enligt särskilda transportplaner*

- a. För vagnslastgods, som på avsändarens begäran befordras med vissa i förväg bestämda tåglägenheter (under s k avkopplingsförbud), skall en tilläggsavgift erläggas med 20 procent av fraktgodsfrakten för den sträcka, där sådan befordring sker. Denna tilläggsavgift skall dock icke erläggas för förtursilgods.
- b. Samma tilläggsavgift skall erläggas, då befordring enligt särskild plan sker av andra orsaker, t ex på grund av att godset överskjuter lastprofilen. Härutöver skall i förekommande fall erläggas avgifter för särskilda prestationer, såsom för extratåg, bevakning.

### 2.3 Särskilda bestämmelser för visst gods

#### 13 §

#### *Begagnat emballage m m*

- a. 1) Emballage, inkl lastningstillbehör, som återsändes efter att ha använts för transport på järnväg av gods- och djursändningar, fraktberäknas enligt mom b här nedan under förutsättning,

*att* avsändaren av emballaget genom uppvisande av en eller flera järnvägsfraktsedlar, varå kolloantal skall vara angivet, styrker, att emballaget under loppet av de tre senaste månaderna använts vid befordring med järnväg av en eller flera sändningar, som försänts till honom från den avsändare och station, till vilken det skall återsändas,

*att* allt till viss sändning hörande emballage, som önskas återsänt, inlämnas samtidigt,

*att* emballaget sändes som fraktgods,

*att* vid försändning som styckegods annat gods ej finnes upptaget på fraktsedeln,

*att* på fraktsedeln under godsbeskrivningen antecknas »Återgående 3 månader» och

*att* frakten för emballage som styckegods betalas på avsändningsstationen.

- 2) För ovan angivet emballage äger järnvägen tillgodoräkna sig dubbelt så lång leveransfrist som för fraktgods i allmänhet.

Järnvägen äger, när så befinnes påkallat, föreskriva, att dylikt gods vid försändning som styckegods skall lastas och lossas genom avsändarens respektive mottagarens försorg.

- b. 1) För *återgående tomma mjölkflaskor av plåt* erlägges icke någon frakt.

- 2) För *återgående tomma pallboxar och lastpallar* gäller föreskrifterna i 19 §.

- 3) För *övrigt återgående emballage* beräknas frakten sålunda:

För *styckegods* erlägges 50 procent av frakten enligt frakttabellen för fraktstyckegods, avd 9.1, för sändningens verkliga vikt (bruttovikt) utan tillämpning av föreskrifterna i 3 §, mom a 2), om skrymmande gods. Minsta frakt per sändning utgör 2 kronor.

För *vagnslastgods* erlägges frakten enligt viktklass E 10 vid fraktbetalning för minst 5 ton per vagn. Vagnslast vägande mindre



än 5 ton fraktberäknas, om härigenom billigare frakt erhålles, som stycke gods enligt ovan, dock för minst 3 ton. Minsta frakt utgör 50 kronor per vagn.

Tilläggsavgifter för befordring i slutna vagn och för presenningar beräknas enligt 11 §, även för vagnslast som fraktberäknas som stycke gods.

- c. Om avsändaren av gods- eller djursändning från sändningens mottagare och bestämmelsestation under de tre senaste månaderna som fraktgodis med järnväg erhållit emballage till sändningen, avdrages från frakten för godset eller djuren ett belopp, som motsvarar skillnaden mellan den för emballaget erlagda fraktgodisfrakten och frakten för samma emballage, beräknad enligt bestämmelserna i mom b. Härvid förutsettes att av järnvägen utfärdade kontrollföreskrifter iakttages.
- d. För återgående hopfällbara trä- och metallådor så hopfällda, att lådan upptager högst en fjärdedel av utrymmet av den uppfällda lådan, gäller följande undantag från föreskrifterna i mom a 1) och b 3):
- 1) I fraktsedeln skall angivas: »Hopfällda tråldådor/metallådor. Återgående 3 månader».
  - 2) För *stycke gods* erlägges 25 procent av frakten enligt frakttabellen för fraktstycke gods, avd 9.1, dock minst 2 kronor per sändning.
  - 3) För *vagnslast gods* erlägges 50 procent av frakten enligt viktclass E 10 vid fraktbetalning för minst 5 ton per vagn, dock minst 50 kronor per vagn.

#### 14 §

##### *Skyddsvagn*

- a. Med skyddsvagn förstås sådan vagn, som ej uppbär sändning utan tillkopplas till säkerhet för last, personal och/eller tågmateriel.
- b. Om en sändning kräver en eller flera skyddsvagnar, erlägges för varje sådan vagn en särskild tilläggsavgift.

Denna avgift utgör vid fraktgodisbefordring frakten för 5 ton enligt viktclass H 15, dock minst 80 kronor per vagn; vid ilgodisbefordring förhöjes tilläggsavgiften med 50 procent.

- c. Erfordras skyddsvagn på grund av godsets längd, beräknas frakten som om godset vilat även på skyddsvagnen, om härigenom lägre sammanlagd frakt erhålles.

#### 15 §

##### *Järnvägsfordon, maskiner och liknande, som befordras på egna hjul*

- a. För *egentliga järnvägsfordon*, som befordras på egna hjul, beräknas frakt vid befordring som fraktgodis enligt föreskrifterna för fraktgodis

i vagnslaster efter fordonets avrundade vikt, dock för minst 5 ton per fordon, enligt följande viktklasser:

- 1) nya järnvägsfordon ..... viktklass E 15
- 2) begagnade järnvägsfordon ..... viktklass G 15

Ang privata godsvagnar, inregistrerade i järnvägs vagnpark, se även 20 §.

- b. För *maskiner, apparater och redskap m m*, som är fast förbundna med underreden för transport på järnväg och befordras *på egna hjul*, beräknas frakt vid befordring som fraktgods enligt föreskrifterna för fraktgods i vagnslaster efter den sammanlagda avrundade vikten av maskin m m och underrede, dock för minst 5 ton per transportföremål, enligt viktklass E 15, för justeringsvagnar (för vågar) dock enligt viktklass H 15.
- c. Vid befordring som ilgods erlægges 50 procents tillägg på fraktgodsfrakten enligt mom a och b.
- d. Tillsyningsman, som i enlighet med järnvägstrafikstadgans bestämmelser eller av järnvägen utfärdad föreskrift skall åtfölja sändningen, befordras avgiftsfritt till bestämmelsestationen.

#### 16 §

##### *Explosiva varor av transportklasserna A, B, C och D*

- a. Frakt för explosiva varor *som fraktgods* beräknas enligt föreskrifterna för fraktgods med ett särskilt tillägg, utgörande för explosiva varor av transportklasserna:
  - 1) A och C ..... 100 procent av fraktgodsfrakten
  - 2) B och D ..... 20 » » »
- b. Frakt för explosiva varor av transportklasserna B och D *som ilgods* beräknas enligt föreskrifterna för fraktgods med 150 procents tillägg på frakten enligt frakttabellerna för fraktstyckegods och med 100 procents tillägg på frakten enligt viktklass för fraktgods i vagnslaster.



## 2.4 Transporter i varm- eller kylvagn

### 17 §

#### *Fraktstyckegods*

För fraktstyckegods, som enligt avsändarens begäran i fraktsedeln befordras i uppvärmd eller avkyld vagn, erlägges tilläggsavgift med 50 procent av fraktgodsfrakten, dock icke för färsk mjölk och grädde i avkyld vagn.

### 18 §

#### *Vagnslastgods*

- a. Om fraktgods eller ilgods i vagnslaster enligt avsändarens begäran befordras i varm- eller kylvagn gäller följande:
- 1) Frakt skall erläggas för minst 5 ton per vagn.
  - 2) För *användning* av varm- eller kylvagn skall *tilläggsavgift*, inkluderande tillägg för slutna vagn, erläggas med de belopp per vagn, som är angivna i fraktsatstabellen för fraktgods i vagnslaster, avd 9.6.
  - 3) För av avsändaren begärd uppvärmning, isning eller annan avkylning erlägges härutöver följande tilläggsavgifter:
    - a) För *transport under uppvärmning*: 10 procent av fraktgods- eller ilgodsfrakten.
    - b) För *ising*: 15 kronor per vagn och begynnande 100 km, dock minst 45 kronor per vagn.
    - c) För *transport under avkylning* i vagn med elektrisk kylanläggning (litt Hz): 15 procent av fraktgods- eller ilgodsfrakten.
- b. Vid befordring av fraktgods eller ilgods i vagnslaster i köldvagnar (högisolerade vagnar för djupfrysningstransporter, litt GHz och Grfu) gäller följande:
- 1) Frakt skall erläggas för minst 10 ton per vagn.
  - 2) Härutöver erlägges
    - dels tilläggsavgift enligt i mom a 2) omnämnda belopp, förhöjda med 100 procent,
    - dels tilläggsavgift med 35 procent av fraktgods- eller ilgodsfrakten.
- c. Is, som är inlastad i kylvagns fasta isbehållare, befordras utan avgift, vare sig isningen utförts genom järnvägens eller avsändarens försorg.

## 2.5 Godsbehållare, pallboxar, lastpallar m m

### 19 §

Vid fraktberäkning av gods, som befordras med användande av järnväg tillhörig eller av järnväg godkänd privat godsbehållare, pallbox, staplingsbox eller lastpall, och av återgående tomma privata godsbehållare m m gäller följande bestämmelser.

#### a. Godsbehållare

- 1) För styckegods, som befordras i godsbehållare, får sändningens bruttovikt minskas med behållarens egenvikt. Frakt skall dock för varje behållare beräknas för minst

50 kg i köldbox	med t o m	0,165 m <sup>3</sup> rymd (typ Ka, Kb),
200 » » småbehållare	» »	1 » » (typ A),
300 » »	» » över	1 » t o m 2 m <sup>3</sup> rymd (typ B),
400 » »	» »	2 » » 3 » » ( » C),
1 500 » » storbehållare	» »	3 » rymd (typ 71, 72, sp 72).

Bestämmelserna i 3 §, mom a, om skrymmande gods tillämpas icke för gods i behållare.

- 2) Frakten för *vagnslastgods i småbehållare* beräknas efter sändningens hela vikt utan avdrag för behållarnas egenvikter. För *vagnslastgods i storbehållare* får sändningens bruttovikt minskas med behållarnas egenvikter.

Om godset i en och samma behållare tillhör olika huvudklasser, beräknas frakten enligt viktclassen för det högst tarifferade godset.

- 3) För *användning* av järnväg tillhörig godsbehållare erlägges följande avgifter:

Avstånd km	Småbehållare och köldbox typ		Storbehållare typ	
	A, Ka och Kb	B och C	71, sp 72	72
Avgift per behållare, kronor				
1—300.....	5	8	12	15
301—600.....	7	10	15	18
601—900.....	9	12	18	21
över 900.....	11	14	21	24

- 4) Återgående tom privat godsbehållare som fraktgods fraktberäknas som begagnat emballage (se 13 §).

#### b. Pallboxar och staplingsboxar

- 1) För *styckegods*, som befordras i pallbox eller staplingsbox, får sändningens bruttovikt minskas med boxens egenvikt, dock med högst 70 kg per lastad box, under förutsättning att boxen uppfyller villkoren för svensk standard,



att frakt erlägges för en vikt av minst 150 kg per box och  
att lastad box anges i fraktsedeln som *ett* kolli.

- 2) För *vagnslastgods* i pallboxar eller staplingsboxar får sändningens bruttovikt minskas med boxarnas egenvikter, dock med högst 70 kg per box och med högst 750 kg per vagn. Antalet boxar skall av avsändaren anges i fraktsedeln.
- 3) Tomma, privata pallboxar, som uppfyller villkoren för svensk standard, får återsändas fraktfritt som fraktgods till avsändningsstationen under förutsättning  
att pallboxarna är hopfällda, så att de upptar minsta möjliga utrymme och  
att i 13 §, mom a, angivna villkor iakttagas.
- 4) Andra återgående hopfällda privata pallboxar än av svensk standard fraktberäknas som hopfällda trä- och metallådor enligt 13 § mom d.
- 5) Återgående tomma privata staplingsboxar och ej hopfällda pallboxar fraktberäknas som begagnat emballage enligt 13 §, mom a och b 3).

#### c. Lastpallar jämte godsstöd

- 1) För *styckegods*, som befordras på lastpall, får sändningens bruttovikt minskas med egenvikten av lastpall jämte godsstöd, dock med högst 25 kg per lastpall, under förutsättning  
att lastpallen uppfyller villkoren för svensk standard,  
att frakt erlägges för en vikt av minst 150 kg per lastpall,  
att godset är fixerat på lastpallen,  
att godsets bredd och längd inte överstiger 840 resp 1 260 mm och  
att lastad pall anges i fraktsedeln som *ett* kolli.
- 2) För *vagnslastgods*, som befordras på lastpallar, får sändningens bruttovikt minskas med egenvikterna av lastpallar jämte godsstöd, dock med högst 25 kg per lastpall och med högst 750 kg per vagn. Antalet lastpallar och godsstöd skall av avsändaren anges i fraktsedeln. För sändning enligt 9 § mom b 5) av varuslag, tillhörande olika huvudklasser, skall viktavdrag göras för varje grupp av varuslag, som tillhör samma huvudklass, om antalet lastpallar angivits för varje grupp, eljest för den eller de grupper, som tillhör den eller de billigaste huvudklasserna.
- 3) Återgående tomma privata lastpallar, som uppfyller villkoren för svensk standard, får jämte godsstöd återsändas fraktfritt som fraktgods till avsändningsstationen under förutsättning  
att godsstöden är hopfällbara och inlämnas hoppackade, så att de  
upptar minsta möjliga utrymme och  
att i 13 §, mom a, angivna villkor iakttagas.
- 4) Andra återgående tomma privata lastpallar än av svensk standard jämte hopfällda godsstöd fraktberäknas som hopfällbara trä- och metallådor enligt 13 § mom d.

## 2.6 Privata godsvagnar

### 20 §

- a. Vid befordring av gods i privat godsvagn (cisternvagn eller annan godsvagn) erlägges frakt för det inlastade godset enligt för vagnslastgods gällande bestämmelser utan tillägg för befordring i sluten vagn.

Särskild överenskommelse kan träffas med avsändare, som tillhandahåller privatvagn, om ersättning för vagnhållningsprestation.

- b. För tom privat godsvagn, som är inregistrerad i järnvägs vagnpark och befordras på egna hjul, erlägges frakt enligt följande bestämmelser:

1) Vid befordring av 2- eller 3-axlig vagn med taravikt om högst 25 ton:

Avstånd km	Frakt per vagn, kronor	
	Vid befordring som fraktgods	Vid befordring som ilgods
1—50 .....	20	60
51—100 .....	30	90
101—200 .....	40	120
201—300 .....	50	150
301—400 .....	60	180
401—500 .....	70	210
501—600 .....	80	240
601—700 .....	90	270
701—800 .....	100	300
801—1 000 .....	115	345
1 001—1 200 .....	130	390
över 1 200 .....	145	435

- 2) Vid befordring av vagn med flera än 3 axlar och av vagn med högre taravikt än 25 ton, förhöjas ovan angivna frakter sålunda:

Antal axlar :	4	2, 3 eller 4	flera än 4
Taravikt :	högst 25 ton	över 25 ton	—
Förhöjning:	50 procent	100 procent	200 procent

- c. För tom privat godsvagn, som icke är inregistrerad i järnvägs vagnpark, erlägges frakt enligt bestämmelserna i 15 §, mom a och c.



## 2.7 Järnvägen tillhöriga cisternvagnar och andra specialvagnar

### 21 §

- a. För tillhandahållande av järnvägen tillhöriga cisternvagnar och andra specialvagnar skall särskild vagnanvändningsavgift erläggas enligt av järnvägen meddelade bestämmelser. Ang varm- och kylvagn, se dock 18 §.
- b. Vid befordring av gods i järnvägen tillhörig cisternvagn eller annan specialvagn erlägges frakt för det inlastade godset enligt för vagnslast-gods gällande bestämmelser utan tillägg för befordring i slutna vagn. För erforderlig tomdragning erlägges frakt enligt 20 §, mom b.

### 3. Fraktberäkning för levande djur

#### 22 §

#### a. Styckegods

- 1) För *djur, som är nämnda i godsindelningen*,<sup>1</sup> gäller bestämmelserna för gods.
- 2) För *bin i kupa eller annan bibostad* gäller bestämmelserna för gods, varvid frakten vid ilgodsbefordring beräknas enligt bestämmelserna för fraktgods med 20 procents tillägg på fraktgodsfrakten.
- 3) För *övriga djur*, vilka får befordras som styckegods, beräknas frakten enligt för gods gällande bestämmelser med iakttagande av följande:
  - a) Vid befordring såsom *fraktstyckegods, ilstyckegods* och *expressgods* skall sändningens verkliga vikt förhöjas med 100 procent.
  - b) Vid befordring såsom *paketgods* skall även för kollin om högst 50 kubikdecimeters rymd frakterna för kollin om 51—150 kubikdecimeters rymd tillämpas.

#### b. Vagnslastgods

- 1) För *djur, som är nämnda i godsindelningen*,<sup>1</sup> gäller bestämmelserna för gods.
- 2) För *övriga djur* gäller bestämmelserna för fraktgods i vagnslaster — även ifråga om tillägg för befordring i slutna vagn — med iakttagande av följande:
  - a) Djuren hänföres till huvudklass A.
  - b) För *djur, som befordras lösa i vagnen*, och för emballerade vilda djur beräknas frakten för 5 ton per vagn.
  - c) Om sändningen på avsändarens begäran befordras med *persontåg* eller *snälltåg* på hela eller en del av befordringssträckan, erlägges tilläggsavgift med 50 respektive 100 procent av fraktgodsfrakt för den eller de väglängder, på vilka dylikt tåg användes.

#### 23 §

#### Vårdare vid djurtransporter

- a. Vårdare, som enligt järnvägstrafikstadgan skall medfölja en sändning levande djur, befordras avgiftsfritt.
- b. Även om sådan skyldighet ej föreligger, äger avsändaren rätt att avgiftsfritt medsända *en* vårdare för varje vagn, som särskilt upplåtits för levande djur. Önskar avsändare, att flera vårdare medföljer, skall för varje ytterligare vårdare lösas 2 klass biljett.

<sup>1</sup> F n levande fisk och fiskyngel, kräftdjur och blötdjur.



## 4. Fraktberäkning för lik

## 24 §

a. För befordring av lik ställer järnvägen särskild vagn till avsändarens disposition. Avgiften för befordringen beräknas med ett belopp per vagn, som motsvarar frakten för 3 ton enligt frakttabellen för fraktskyckegods, avd 9.1, även om sändningen omfattar flera lik.

Minsta avgift per vagn utgör 80 kronor.

b. Om sändningen enligt begäran i fraktsedeln befordras med *persontåg* eller *snälltåg*, erlägges tilläggsavgift med 50 respektive 100 procent av avgiften enligt mom a för den eller de väglängder, på vilka dylikt tåg användes.

c. Frakt för aska efter lik beräknas efter för styckegods gällande bestämmelser. Om befordring i särskild vagn begäres, beräknas dock frakt enligt mom a och b.

## 5. Särskilda bestämmelser för befordring på olikspåriga och smalspåriga linjer

### 25 §

#### *Sändningar som befordras både på smalspåriga och på normalspåriga linjer*

För sändning, som befordras både på smalspåriga och på normalspåriga linjer, beräknas frakt m m på grund av den vikt, som lastas på eller efter omlastning uppbäres av den normalspåriga linjens vagn eller vagnar, och det antal vagnar, som användes på den normalspåriga linjen.

### 26 §

#### *Sändningar som befordras enbart på smalspåriga linjer*

- a. För sändning, som befordras *enbart* över smalspårig väg (likspårig eller olikspårig), gäller följande undantagsbestämmelser:
- 1) Viktklass, som gäller för minst 10 ton per vagn, tillämpas vid fraktbetalning för minst 8 ton per vagn eller, om sändningen uppgår till minst 12 ton, för minst 6 ton per vagn.
  - 2) Viktklass, som gäller för minst 15 ton per vagn, tillämpas vid fraktbetalning för minst 12 ton per vagn eller, om sändningen uppgår till minst 15 ton, för minst 7,5 ton per vagn.
  - 3) Minsta frakt per vagn utgör 60 kronor för fraktgods och 90 kronor för ilgods.
- b. För sändning, som befordras över *olikspårig* smalspårig väg, beräknas frakt m m med hänsyn till den vikt, som på avsändningsstationen lastas på därifrån använd vagn eller vagnar.



## 6. Förteckning över rabattilgods

Pos nr  
i gods-  
indelningen

Grupp a. *Med 10 procents tillägg på fraktgodsfrakten*

- ur 0301/2 Fisk, färsk, kyld eller djupfryst (även rensad och i filéer)  
ur 0304 Fisk, levande (ej fiskyngel)

Grupp b. *Med 20 procents tillägg på fraktgodsfrakten*

- 0201/2 Kött och fläsk, färskt, kylt eller djupfryst  
ur 0203 Kött och fläsk, lättrokt eller lättsaltat  
0204 Inälvor och andra djurdelar, färska, kylda eller djupfrysta, även för framställning av läkemedel  
0205 Kött av fjäderfä, kaniner och vilt, färskt, kylt eller djupfryst  
ur 0303 Fisk, rökt  
ur 0304 Fiskyngel, levande  
ur 0401 Mjolk och grädde (även skummjolk), färsk, även pastöriserad; kärnmjolk  
ur 0532 Blod, flytande, ej till tekniskt bruk  
ur 0713 Grönsaker, färska, som icke tåla lagring  
Svamp, färsk  
ur 0801 Frukter och bär (även vindruvor och orensade nypon), färska, utom sydfrukter  
ur 1601 Kött- och fläskvaror (charkuterier), färska, kokta eller lättrokt (ej konserver)  
ur 1602 Fisklever och fiskrom, färsk  
ur 1905 Bröd, mjukt (färskt), ej finare bakverk  
ur 2001 Grönsaker, djupfrysta  
ur 2002 Frukter och bär, djupfrysta, utom sydfrukter  
ur 2101 Pressjäst

Grupp c. *Med 50 procents tillägg på fraktgodsfrakten*

(Gäller endast styckegods)

- ur 0302 Fisk, lutad  
0311 Kräftdjur, levande eller kokta  
Blötdjur (ostron, musslor m m), färska  
ur 0401 Ostmassa  
ur 0411 Smör  
Ost, även mesost och messmör  
Ägg  
Äggvitor och äggulor

Pos nr  
i gods-  
indelningen

- ur 0801 Sydfrukter, färska  
 1501 Ister (svinister), även skirat, flott; konstister; talg, även skirad  
 1502 Margarin  
 1503 Matolja och annat matfett, ej särskilt nämnt  
 ur 1601 Kött- och fläskvaror, ej särskilt nämnda, även färdiglagade maträtter (ej konserver eller torra eller torkade varor)  
 ur 1602 Varor, ej särskilt nämnda, av fisk, kräftdjur och blötdjur, även färdiglagade maträtter (ej konserver eller torra eller torkade varor)  
 ur 2003 Saft av pressade frukter och bär, oblandad («jus»)  
 ur 2101 Glass  
 ur 2204 Druvmust, äppelmust  
 ur 2914 Kolsyreis



## 7. Förteckning över skrymmande stycke gods

(Jfr taxans 3 §, mom a 2)

Varuslag, som ingår i en sändning *flyttsaker*, skall icke betraktas som skrymmande, även om de är nämnda här nedan. Som flyttsaker räknas även gods, som utgöres av personliga effekter och som försändes på grund av persons eller familjs vistelse på annan ort, även om denna vistelse är av mera tillfällig art, dock att cyklar med eller utan motor räknas som flyttsaker endast om i sändningen därjämte ingår andra personliga effekter med en sammanlagd vikt, som med minst 50 procent överstiger cyklarnas vikt.

*Återgående emballage*, som fraktberäknas enligt taxans 13 §, mom b, skall icke betraktas som skrymmande, även om det är nämnt här nedan.

- 1 Ackjor
  - 2 Askar och liknande av papp (utom av wellpapp, se punkt 310), pappersmassa (gjutpapp) och konstläder, ej packade inuti varandra eller hopfällda
  - 3 Askar, spån-, tändsticks-
  - 10 Baljor av trä, ej packade inuti varandra
  - 11 Barnvagnar, ej hopfällda, även större dockvagnar
  - 12 Bast, ej i pressade balar eller flätad
  - 13 Betfröläggare<sup>1</sup>
  - 14 Betrensare<sup>1</sup>
  - 15 Betupptagningsmaskiner<sup>1</sup>
  - 16 Bilar, även lastade med gods
  - 17 Bilunderreden
  - 18 Blommor, friska, avskurna
  - 19 Blommor, torkade
  - 20 Blomsterbord av rotting o dyl
  - 21 Bomull, ej i pressade balar
  - 22 Bomull för medicinskt bruk, ej i pressade balar
  - 23 Brödlådor utan fackinredning
  - 24 Burar av järn- och ståltråd
  - 25 Burar av trä och/eller träfiber, även s k kycklingmödrar, ej packade inuti varandra
  - 26 Buteljhäckar av träribb
  - 27 Båtar, alla slag
- Hopfällda småbåtar (s k faltbåtar) är icke skrymmande.
- 30 Cellplast
  - 31 Cykelbilar<sup>3</sup>
  - 32 Cykelhästar

<sup>1</sup> Se sid. 382, not 1.

<sup>3</sup> Se sid. 382, not 3.

- 33 Cykelställ, större (cykelgarage), ej söndertagna och hoppackade
- 34 Cyklar utan motor, ej söndertagna och inpackade
- 40 Damejeanner över 10 liter, ej emballerade i starka spjälkorgar med lock eller i slutna lådor
- 41 Diskhyllor (-ställ) och skyltställ av järn- eller metalltråd, även överdragen med plast, ej packade inuti varandra
- 42 Djur och djurhuvuden, uppstoppade
- 43 Dragkärror och andra mindre dragvagnar (transportvagnar) med större hjul diameter än 40 cm, ej söndertagna  
Sk plåtåvagnar (låga vagnar med höga gavelstöd) är dock skrymmande även om hjuldiametern är 40 cm eller mindre.
- 44 Drittlar, ej packade inuti varandra
- 45 Dun
- 46 Dunkuddar, duntäcken
- 50 Elevatorer, halm- och hö-, självmatare och transportörer till tröskverk
- 51 Enar
- 60 Fat av trä, ej packade inuti varandra
- 61 Fiber, alla slag, till flätning och borstbinderiarbeten, ej i pressade balar eller flätad
- 62 Fiskredskap av ståltrådsduk
- 63 Fjäder, rensad, och fjäderarbeten, även fjäderkuddar, fjäderbolstrar o dyl
- 64 Fjädrar av järn- och ståltråd, avsedda för madrasser, dynor o dyl, ej sammanpressade  
Som sammanpressade anses fjädrar, som genom tryck med handen ej kan nämnvärt sammanpressas.
- 70 Flygmaskiner
- 71 Flygmaskinsdelar, följande: flygmaskinsroppar, -vingar, -roder, -landningsställ
- 72 Fläktar, agn-, boss-, halm-, hö- och sädeskärv-, med fast monterade halmfångare eller ejektorer
- 73 Fläktvannor
- 74 Foder- och vattentråg, monterade på höga ben (stativ), ej söndertagna
- 75 Frörensningmaskiner
- 76 Förarhytter till lastbilar och traktorer
- 80 Glansull, ej i pressade balar
- 81 Glasdun



- 82 Glödlampor och glödlampskolvar
- 83 Golvlampor av metall eller trä, ej söndertagna
- 84 Gräs till stoppning, ej i pressade balar eller flätat
- 85 Gräsklippningsmaskiner<sup>1</sup>
- 86 Gunghästar
- 87 Gödselspridningsmaskiner<sup>1</sup>  
 Kan de icke inlastas i vanlig sluten vagn, är de alltid skrymmande, oberoende av om skaklar, förställare o d avtagits eller icke.
- 90 Halmskakare
- 91 Harvar<sup>1</sup>
- 92 Hattar av filt o d, ej packade inuti varandra
- 93 Hattar, halm-
- 94 Hattflätor, ej i pressade balar
- 95 Hattstommar av filt o d, ej packade inuti varandra
- 100 Hyvelspån av trä, ej i pressade balar
- 101 Häst- och traktorhackor<sup>1</sup>
- 102 Häst- och traktorräfsor<sup>2</sup>
- 103 Høejektorer utan fläkthus
- 104 Høvändare<sup>2</sup>
- 110 Invalidfordon med och utan motor
- 111 Isjakter
- 112 Isoleringmaterial av cellulosa (»Isoflex»), även isoleringsformstycken (skålar) av cellulosa, tång o d
- 120 Julgranar
- 130 Kabeltrummor och -rullar av trä (tomma)
- 131 Kanoter, ej hopfällda
- 132 Kapok, ej i pressade balar
- 133 Kapplöpningsfordon (sulkies)
- 134 Kardborrar
- 135 Kardkannor av papp
- 136 Karosserier
- 137 Kassar av spån
- 138 Kastmaskiner
- 140 Kiosker, såsom glass-, korv- och tidnings-, även på hjul, ej söndertagna

<sup>1</sup> Se sid. 382, not 1.

<sup>2</sup> Se sid. 382, not 2.

- 141 Klädboxar (klädkoffertar, konfektionsskåp) och provkoffertar av fiberpapp eller trä, ej hopfällda
- 142 Klövernötare<sup>1</sup>
- 143 Koffertar, spån-
- 144 Konfektionsställ (stålrörsram, monterad på ej avtagbara fötter)
- 145 Korgar, spån-
- 146 Korgmakeriarbeten, finare  
Korgar, packade inuti varandra, är icke skrymmande.
- 147 Korgmakeriarbeten, grövre, av kvistar, vidjor och rötter, ej packade inuti varandra
- 148 Korgmöbler
- 149 Kork och arbeten därav, ej i skivor eller plattor
- 150 Kransar av levande eller konstgjorda blad och blommor
- 151 Krollsplint, ej i pressade balar eller flätad
- 160 Kultivatorer<sup>1</sup>
- 161 Kupnings- och hackaggregat för traktordrift<sup>1</sup>
- 162 Kälkar, arbets- och skogs-  
Kälkar, lastade med gods, är icke skrymmande.
- 163 Kälkar, barn-, sport-  
Mindre barnkälkar utan styrinrättning är icke skrymmande, om minst 5 kälkar hoppackas i samma kolli.
- 170 Laggband av trä
- 171 Laggkärl, ej packade inuti varandra
- 172 Lav, torr
- 173 Lekbilar, även s k pojkbilar
- 174 Lekcyklar
- 175 Lekstugor
- 176 Lekvagnar, även trampflygmaskiner
- 180 Likkistor, ej packade inuti varandra och ej i kraftiga trähäckar
- 181 Linupptagnings- (linrivnings-) maskiner<sup>1</sup>
- 182 Lättmetallarbeten av plåt, såsom hushållskärl — ej packade inuti varandra — burkar, cisterner, plåtrör
- 183 Lättviktsmotorcyklar och mopeder, ej söndertagna och inpackade  
Med »lättviktsmotorcykel» avses sådan lätt motorcykel, vars tjänstevikt (cykel jämte bränsle och olja) ej överstiger 75 kg.
- 190 Mossa, torr, ej färgmossa
- 191 Motorcyklar<sup>3</sup> (utom lättvikts-, se punkt 183)

<sup>1</sup> Se sid. 382, not 1.<sup>3</sup> Se sid. 382, not 3.



- 192 Motorslädar
- 193 Mynthylsor av papper
- 194 Möbellådor (möbelskåp), ej hopfällda
- 195 Möbelspån, ej i pressade balar
- 196 Möbler av järn och stål (även av stålrör)<sup>4</sup>, även med skiva eller sits av trä e d, såsom järnsängar, stålottomaner, trädgårdsmöbler, kontors- och industristolar, taburetter
- Parksoffor med stativ av gjutjärn samt skåp och kistor är icke skrymmande.
- Staplingsbara stolar, fåtöljer och parksoffor är icke skrymmande, om minst fyra hoppackas i samma kolla.
- 197 Möbler av trä<sup>4</sup>, även skolmöbler
- Skåp, bufféer, serveringsskåp, kistor, byråer, skrivbord med två hurtsar eller med en hurts och bokhylla, överstoppade fåtöljer, bokhyllor med rygg, pianon, orglar, radio- och televisionsskåp (-möbler), är icke skrymmande. Med »överstoppade fåtöljer» avses fåtöljer med stoppad sits och rygg samt överstoppade sidostöd (d v s sidostöd med stoppning ända ned till sitsen; stoppningen behöver dock ej helt täcka armstöden).
- Hoppackade »triosängar», »trippelsängar» och »tripp-trapp-trull»-sängar är icke skrymmande.
- Ottomaner (dyschateller), förpackade i starka kartonger och med endast *ett* högst 15 cm uppskjutande sidostöd, är icke skrymmande; dock skall frakt erläggas för minst 50 kg per ottoman (dyschatell).
- 198 Möbelstommar av trä<sup>4</sup>
- 200 Nystvindor
- 201 Näverarbeten
- 210 Packmaskiner för växtpackor
- 211 Papperskorgar av papp eller konstläder
- 212 Piassava (borstämne), ej i pressade balar eller flätad
- 213 Piskställningar, ej söndertagna och hoppackade
- 220 Potatissorteringsmaskiner
- 221 Potatissättare<sup>1</sup>
- 222 Potatisupptagningsmaskiner<sup>1</sup>
- 223 Pressar, halm- och hö-<sup>1</sup>
- 230 Rastkurar av träfiberplattor, ej söndertagna och hoppackade
- 231 Resårdynor
- 232 Reveteringsmattor av vass, ej fastspänd på stålträdsnät
- 233 Rishalm, ej i pressade balar eller flätad
- 234 Ryssjebågar
- 235 Råttfällor i burform

<sup>1</sup> Se sid. 382, not 1.

<sup>4</sup> Se sid. 382, not 4.

- 236 Rör av tunn plåt, med diameter över 30 cm, t ex fläktrör o d
- 237 Rör och slangar av plast (polyeten)
- 240 Salustånd på hjul
- 241 Sidvagnar till cyklar
- 242 Sidvagnar till motorcyklar<sup>3</sup>
- 243 Siktar
- 244 Sjukvagnar (rullstolar)
- 245 Sjögräsmöbler
- 246 Skogsull, ej i pressade balar
- 247 Skumplast samt fabrikat därav  
Cykel- och motorcykeldynor är icke skrymmande.
- 248 Skördemaskiner<sup>1</sup>
- 250 Slätterlastare<sup>1</sup>
- 251 Slättermaskiner<sup>1</sup>
- 252 Slädar, arbets-, ej söndertagna
- 253 Slädar, andra slag, ej söndertagna
- 254 Släpvagnar till bilar, med större hjuldiameter än 40 cm, ej sönder-  
tagna
- 255 Släpvagnar till cyklar och motorcyklar, med större hjuldiameter än  
40 cm, ej söndertagna
- 256 Snöskopor av trä, att dragas av häst
- 257 Sopmaskiner utan motor
- 260 Spannmålstorkar, ej söndertagna
- 261 Sparkstöttingar, ej hopfällda
- 262 Sparkstöttingslädor av trä (s k babyldor), ej packade inuti varandra
- 263 Spinnrockar
- 264 Sprutor för fruktträds- och ogräsbesprutning o d, monterade på  
cykelsläpvagn o d (s k kärrsprutor) eller monterade på hjul för  
transport efter häst
- 265 Stålrörstrappor (flygmaskinstrappor)
- 266 Ståltrådsorgar, ej packade inuti varandra
- 270 Säll
- 271 Såningsmaskiner<sup>1</sup>
- 272 Sädesharpor
- 273 Säv
- 280 Tombommar

<sup>1</sup> Se sid. 382, not 1.

<sup>3</sup> Se sid. 382, not 3.



281 Tomkärl och tomlådor av trä, ej packade inuti varandra eller hopfällda

Transport- och varulådor med en höjd av högst 12 cm är icke skrymmande, om minst fem lådor hoppas till ett kolli.

282 Trassel, bomulls-, ej i pressade balar

283 Träull, ej i pressade balar

284 Tröskverk<sup>1</sup>

285 Tunnband av trä

286 Tunnor av trä, ej packade inuti varandra

287 Tvättsvamp

288 Tätlistor av spånadsämnen

290 Utemjölkningsmaskiner

300 Vadd, ej i pressade balar, även rivet och kardat textilavfall

Cellulosavadd är icke skrymmande.

301 Vagnar, arbets- (hästfordon), ej söndertagna

302 Vagnar, bostads- och möbeltransport-

303 Vagnar, kabel-, ej söndertagna

304 Vagnar, åk- (hästfordon), ej söndertagna

305 Vassrör

306 Vassvipp (rörtopp), ej i pressade balar

310 Wellpapp och arbeten därav

Dubbel och flerdubbel wellpapp i ark eller skivor samt hopfällda askar och kartonger är icke skrymmande.

Flaskhyllor, plant förpackade och i starka kartonger, är icke skrymmande.

311 Värpreden, ej söndertagna

312 Vävstolar av trä eller stålrör, ej söndertagna

313 Växtkun, ej i pressade balar

314 Växter (även träd och buskar samt lökväxter), levande, ej i balar eller i lådor med trälock eller i starka, slutna kartonger, som tillåter sammanstuvning med annat gods

Skogsplantor är icke skrymmande, om de är packade

*antingen* i lådor utan trälock men med minst två tvärsålar över lådorna, som tillåter lastning av annat gods ovanpå lådorna,

*eller* i videkorgar, om annat gods kan lastas ovanpå korgarna och korgarna förses med anslag härom.

315 Växter, torkade

320 Ägglådor utan fackinredning

<sup>1</sup> Se sid. 382, not 1,

330 Öllådor utan fackinredning

<sup>1</sup> Icke skrymmande, om skaklar, dragstång (kopplingsstång, traktordrag) och förställare eller utstående avtagbara delar, såsom bord, vingar, harvpinnar od avtagits.

<sup>2</sup> Icke skrymmande, om skaklar, räfspinnar och hjul avtagits.

<sup>3</sup> Icke skrymmande, om emballerade i lådor eller burar av sådan styrka, att kollin av samma storlek kan lastas ovanpå dem; dock skall frakt alltid erläggas för minst 150 kg per kolli.

<sup>4</sup> Icke skrymmande, om antingen emballerade i lådor eller fullgoda boxar eller hoppfälda eller söndertagna och hoppackade.

Stolar anses ej söndertagna och hoppackade, om endast sitsarna avtagits och stolarna placerats i varandra.

Ottomaner (dyschateller) är icke skrymmande, om sido- och ryggstöd avtagits och hoppackats, dock skall frakt erläggas för minst 50 kg per ottoman (dyschatell); är stöden nedfälda, så att inga ömtåliga utstående delar finnes, betraktas de som avtagna och hoppackade.

181

Långfackinredning

300 Vård. ej i pressade lådor, även två och flerdel textilver

301 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej söndertagna

302 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej söndertagna

303 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej söndertagna

304 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej söndertagna

305 Vagnar

306 Vagnar (bussar), ej i pressade lådor

310 Vagnar och lastbilar

311 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej söndertagna

312 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej söndertagna

313 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

314 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

315 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

316 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

317 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

318 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

319 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

320 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

321 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

322 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

323 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

324 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

325 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

326 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

327 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

328 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

329 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor

330 Vagnar, arbets- och lastbilar, ej i pressade lådor



8. GODSINDELNING FÖR FRAKTGODS  
I VAGNSLASTER

8. GODSINDELING FÖR PRAKTOGDS  
I VÄGNSLÄSTER



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
<i>Avd I Levande djur och animaliska produkter</i>	
Kap 1 Levande djur, se taxans 22 §	
Kap 2 Kött, fläsk och andra ätbara djurdelar .....	389
Kap 3 Fisk, kräftdjur och blötdjur .....	389
Kap 4 Mjök och mejeriprodukter; ägg; naturlig honung .....	389
Kap 5 Råvaror och oarbetade produkter av animaliskt ursprung, ej annorstädes upptagna eller inbegripna .....	390
<i>Avd II Vegetabiliska produkter</i>	
Kap 6 Levande växter och alster av blomsterodling .....	390
Kap 7 Köksväxter m m .....	390
Kap 8 Ätbara frukter .....	391
Kap 9 Kaffe, te och kryddor .....	391
Kap 10 Spannmål .....	391
Kap 11 Produkter av kvarnindustri; malt och stärkelse .....	391
Kap 12 Oljehaltiga fröer och frukter; diverse andra fröer och frukter; växter för industriellt eller medicinskt bruk; halm och foderväxter .....	392
Kap 13 Vegetabiliska råämnen för färgning eller garvning; naturliga gummiarter och hartser samt andra växtsafter och växtextrakter .....	392
Kap 14 Vegetabiliska flättnings- och snidningsmaterial; produkter av vegetabiliskt ursprung, ej annorstädes upptagna eller inbegripna .....	393
<i>Avd III Animaliska och vegetabiliska fetter och oljor samt spaltningsprodukter därav; beredda ätbara fetter; vaxer av animaliskt eller vegetabiliskt ursprung</i>	
Kap 15 .....	393
<i>Avd IV Produkter av livsmedelsindustri; drycker, etylalkohol och ättika; tobak</i>	
Kap 16 Varor av kött, fläsk, fisk, kräftdjur och blötdjur .....	394
Kap 17 Socker och sockerkonfektyrer .....	394
Kap 18 Kakao och varor därav .....	394
Kap 19 Varor av spannmål, mjöl eller stärkelse; bakverk .....	395
Kap 20 Varor av köksväxter och frukter samt av andra växter och växtdelar .....	395
Kap 21 Diverse näringsmedel .....	395
Kap 22 Drycker, etylalkohol och ättika .....	395
Kap 23 Restprodukter och avfall från livsmedelsindustrien; beredda fodermedel .....	396
Kap 24 Tobak .....	396

	Sid.
<i>Avd V Mineraliska produkter</i>	
Kap 25 Salt; svavel; jord- och stenarter (andra än malmer); gips, kalk och cement	
A Salt, havsvatten, svavel .....	396
B Naturlig sten (utom malmer) .....	397
C Jord, lera, grus och sand .....	397
D Gips, kalk och cement m fl oformade varor .....	397
Kap 26 Malm, slagg och aska .....	398
Kap 27 Mineraliska fasta bränslen .....	398
Kap 28 Mineraloljor och bituminösa ämnen; destillationsprodukter av mineraliska fasta ämnen och av mineraloljor	399
 <i>Avd VI Kemiska och farmaceutiska produkter; färger och fernissor; parfymers, tvål, ljus o d; lim och gelatin; explosiva varor; gödslingsmedel</i>	
Kap 29—31 Kemiska och farmaceutiska produkter; produkter för fotografiskt bruk	
A Oorganiska kemiska föreningar, oxider, syror, baser och salter .....	399
B Organiska kemiska föreningar .....	401
C Farmaceutiska produkter o d .....	401
D Produkter för fotografiskt bruk .....	401
E Diverse kemiska produkter .....	401
F Plastmaterial och platarbeten .....	402
Kap 32 Garvämnes- och färgämnesextrakter; terpentiner, färger, sickativ, fernissor, kitt och bläck .....	402
Kap 33 Parfymeriartiklar, tvål, ljus och andra fabrikat av olja, fett eller vax .....	403
Kap 34 Äggviteämnen; lim, klister och appreturmedel .....	403
Kap 35 Krut och sprängämnen, pyrotekniska artiklar, tändstickor m m .....	403
Kap 36 Gödslingsmedel .....	403
 <i>Avd VII Hudar, skinn och läder; arbeten därav; pälskinn och pälsverk</i>	
Kap 37 .....	404
 <i>Avd VIII Gummi och varor därav</i>	
Kap 38 .....	404
 <i>Avd IX Trä och varor därav; träkol; kork och varor därav; korgmakeriarbeten och andra varor av flättningsmaterial</i>	
Kap 39 Trä och varor därav; träkol	
A Virke av inländska trädslag .....	404
B Virke av utländska trädslag .....	405
C Avfall m m .....	405
D Träfiberplattor och träfiberblock .....	405
E Snickerivaror och andra träfabrikat .....	405
F Träkol .....	406
Kap 40 Kork och varor därav .....	406
Kap 41 Korgmakeriarbeten och andra varor av vegetabiliskt flättningsmaterial .....	406



		387
		Sid.
<i>Avd</i>	<i>X Material för pappers- och papptillverkning; papper och papp samt varor därav</i>	
	Kap 42 Material för pappers- och papptillverkning .....	407
	Kap 43 Papper och papp samt varor därav; tryckalster .....	407
<i>Avd</i>	<i>XI Textilvaror</i>	
	Kap 44 Natursilke; konstgjorda textilfibrer .....	408
	Kap 45 Ull, tagel och andra djurhår .....	408
	Kap 46 Bomull .....	408
	Kap 47 Lin, hampa, jute, rami och annat vegetabiliskt textilmaterial .....	408
	Kap 48 Trikåvaror; kläder, underkläder; sybehör; traslump ...	409
	Kap 49 Vadd och stampad filt; tågvirke och linor samt varor därav; vävnader för speciella ändamål och diverse varor av textilmaterial .....	409
<i>Avd</i>	<i>XII Skodon, huvudbonader, paraplyer</i>	
	Kap 50 .....	410
<i>Avd</i>	<i>XIII Varor av sten och annat mineraliskt material; keramiska produkter; glas och varor därav</i>	
	Kap 51 Varor av sten och annat mineraliskt material	
	A Varor av naturlig sten .....	410
	B Varor av betong, mald eller krossad sten m m .....	410
	Kap 52 Keramiska produkter .....	411
	Kap 53 Glas och varor därav .....	412
<i>Avd</i>	<i>XIV Ädla metaller; mynt; bijouterivaror</i>	
	Kap 54 .....	412
<i>Avd</i>	<i>XV Oädla metaller och varor därav</i>	
	Kap 55—56 Järn och stål	
	A Ej smidbart, oarbetat järn och järnlegeringar; avfall och skrot .....	413
	B Smidbart järn och stål, oarbetat eller till en del bearbetat .....	413
	C Plåt- och bleckvaror .....	414
	D Fackverk .....	414
	E Tråd, utom valstråd, och arbeten därav .....	414
	F Rör och rördelar .....	415
	G Gjutgods .....	415
	H Spik, söm, skruv m m av icke rostfritt järn och stål	415
	J Spårmaterial för järnvägar och spårvägar .....	416
	K Diverse järnvaror av icke rostfritt eller syrafast järn och stål .....	416
	L Diverse järnvaror av rostfritt eller syrafast järn och stål .....	416
	Kap 57 Koppar .....	417
	Kap 58 Nickel .....	417
	Kap 59 Aluminium .....	417

	Sid.
Kap 60 Bly .....	417
Kap 61 Zink .....	417
Kap 62 Tenn .....	418
Kap 63 Andra oädla metaller och deras legeringar; diverse varor av oädel metall .....	418
<i>Avd XVI Maskiner och apparater; elektrisk materiel</i>	
Kap 64 Ångpannor, maskiner, apparater och redskap, mekaniska, ävensom lösa delar därtill .....	418
Kap 65 Elektriska maskiner och apparater samt elektrisk materiel .....	419
<i>Avd XVII Transportmedel</i>	
Kap 66 Järnvägs- och spårvägsfordon; delar därav .....	420
Kap 67 Bilar, cyklar och andra landsvägsfordon .....	420
Kap 68 Luftfartyg; fartyg och båtar .....	421
<i>Avd XVIII Optiska instrument och apparater, fotografiska och kinematografiska apparater, instrument och apparater för mätning eller kontroll, medicinska och kirurgiska instrument och apparater; ur; musikinstrument samt apparater för upptagning eller återgivning av ljud</i>	
Kap 69 Optiska instrument och apparater; fotografiska och kinematografiska apparater, instrument och apparater för mätning eller kontroll, medicinska och kirurgiska instrument och apparater; ur .....	421
Kap 70 Musikinstrument; apparater för upptagning eller återgivning av ljud; delar och tillbehör till dylika instrument och apparater .....	421
<i>Avd XIX Vapen och ammunition</i>	
Kap 71 .....	422
<i>Avd XX Diverse varor</i>	
Kap 72 Borstbinderiarbeten .....	422
Kap 73 Leksaker, spel, sportartiklar o d .....	422
Kap 74 Kontorsförnödenheter; artiklar för rökare; toaletsaker; konstnärsarbeten .....	422
Kap 75 Diverse varor och apparater, ej annorstädes upptagna .....	423



## AVDELNING I

## Levande djur och animaliska produkter

**Kapitel 1. Levande djur**

Se taxans 22 §

**Kapitel 2. Kött, fläsk och andra ätbara djurdelar**

Pös nr		Huvud- klass
	Kött och fläsk, färskt, kylt eller djupfryst:	
0201	ostyckat, av slaktboskap .....	B
0202	ej särskilt nämnt, även späck .....	A
0203	Kött och fläsk, rökt, saltat eller torkat .....	A
0204	Inälvor och andra djurdelar, färska, kylda eller djupfrysta, även för framställning av läkemedel .....	A
0205	Kött av fjäderfä, kaniner och vilt, färskt, kylt eller djupfryst	A

**Kapitel 3. Fisk, kräftdjur och blötdjur**

	Fisk, färsk, kyld, djupfryst, saltad eller lutad:	
0301	sill, strömming, torsk och makrill .....	C
0302	andra slag .....	B
0303	Fisk, rökt eller torkad .....	A
0304	Fisk och fiskyngel, levande, i vatten .....	A
0311	Kräftdjur, levande eller kokta .....	} A
	Blötdjur (ostron, musslor m m), färska .....	

**Kapitel 4. Mjök och mejeriprodukter; ägg;  
naturlig honung**

0401	Mjök och grädde (även skummjök), färsk eller sur, även pastöriserad eller steriliserad .....	} D
	Kärnmjök .....	
	Ostmassa, mesmassa, vasslesubstans .....	
0402	Mjök och grädde, koncentrerad eller kondenserad, flytande	A
0403	Torrmjök (mjölkpulver), ej till foder .....	B
0411	Smör .....	} A
	Ost, även mesost och messmör .....	
	Ägg, även i pulverform .....	
	Äggvitor och äggulor, även för industriellt bruk .....	A

Pos nr		Huvud- klass
0421	Honung, naturlig .....	A
0499	Mejeriprodukter, ej särskilt nämnda .....	A

**Kapitel 5. Råvaror och oarbetade produkter av animaliskt ursprung, ej annorstüdes upptagna eller inbegripna**

0501	Svinborst, obehandlat .....	}	A
	Djurhår, ej textilmaterial .....		
	Sängfjäder och dun .....		
0511	Ben, horn, hovar och klövar samt avfall därav .....		E
0512	Benmjöl för limfabrikation .....		D
0521	Snäck- och musselskal till foder .....		F
	Blod, flytande, koagulerat eller torkat (även i pulverform):		
0531	till tekniskt bruk .....		E
0532	annat .....		A
0541	Tarmar (fjälster) .....	}	A
	Tvättsvamp, naturlig .....		
0551	Djuravfall till tekniskt bruk, ej särskilt nämnt .....		E
0599	Oarbetade produkter av animaliskt ursprung, ej särskilt nämnda .....		A

AVDELNING II

**Vegetabiliska produkter**

**Kapitel 6. Levande växter och alster av blomsterodling**

0601	Blomsterlökar .....	}	A
	Växter (även träd och buskar), levande .....		
	Blommor, levande, avskurna eller torkade .....		
	Lökvistar o d till prydnad; ljung .....		
0602	Lav och mossor .....		D

**Kapitel 7. Köksväxter m m**

0701	Potatis, rå .....	F
0702	Rotfrukter, ej särskilt nämnda, råa .....	D
0703	Rotfrukter, torkade .....	B
0711	Vitkål .....	D



Pos nr		Huvud- klass
0712	Ärter och bönor, torkade .....	D
0713	Lök, ätlig .....	
	Grönsaker, ej särskilt nämnda, färska .....	
	Grönsaker i saltvatten eller i svavelsyrlighetsvatten .....	B
	Grönsaker, torkade (även vakuumtorkade) .....	
	Svamp, färsk eller torkad .....	

### *Kapitel 8. Ätbara frukter*

0801	Frukter och bär, färska eller torkade .....	
	Frukter och bär i saltvatten eller tillsatta tillfälligt konserve- rande medel .....	B
0811	Mandel, valnötter och hasselnötter med eller utan skal .....	
	Kastanjer, ätliga .....	A
	Kokosnötter .....	

### *Kapitel 9. Kaffe, te och kryddor*

0901	Kaffe, orostat eller rostat, även i pulverform (malet); kaffe- extrakt .....	
	Te .....	A
	Kryddor .....	
0902	Frön, aromatiska, såsom anis, kummin, enbär .....	A

### *Kapitel 10. Spannmål*

1001	Spannmål, omalen, alla slag, även ris, majs, hirs, sorghum ...	D
------	--	---

### *Kapitel 11. Produkter av kvarnindustri; malt och stärkelse*

1101	Mjöl, gryn och flingor av spannmål .....	C
1102	Mjöl av ärter .....	C
1103	Mjöl och gryn till foder .....	D
1104	Mjöl av torkade grönsaker .....	B
1111	Potatismjöl (potatisstärkelse), potatisgryn, potatisflingor .....	
	Sagogryn .....	C
1112	Stärkelse, utom potatismjöl .....	B
1113	Malt .....	C

**Kapitel 12. Oljehaltiga fröer och frukter; diverse andra fröer  
och frukter; växter för industriellt eller medicinskt  
bruk; halm och foderväxter**

Pos nr		Huvud- klass
1201	Jordnötter med eller utan skal .....	A
	Kopra, palmkärnor .....	
1202	Oljeväxtfröer, sojabönor .....	C
1203	Gran- och tallkottar .....	F
	Bok- och ekollon .....	
	Hästkastanjer .....	
1204	Stråsädesutsäde .....	D
1205	Betfrö .....	C
1206	Fröer, frukter och fruktkärnor, ej särskilt nämnda .....	A
1211	Vitbetor (sockerbetor), råa, för sockerframställning .....	E
1221	Humle .....	A
1222	Växter, rötter, bark, blommor, blad, frön och frukter för me- dicinskt bruk .....	A
1231	Sädeshalm, -agnar, hackelse, fröhalm .....	F
1232	Hö, grönfoder .....	E
1241	Foderrotfrukter, råa .....	E
1299	Vicker och lupiner .....	D
	Johannesbröd .....	
	Foderväxter, ej särskilt nämnda, torkade .....	

**Kapitel 13. Vegetabiliska råämnen för färgning eller garv-  
ning; naturliga gummiarter och hartser samt andra  
växtsafter och växtextrakter**

1301	Ekved till garvämnesberedning .....	G
1302	Trä till garv- och färgämnesberedning, ej särskilt nämnt (kastanj, quebracho, tizerah etc) .....	C
1303	Gran- och ekbark, näver .....	F
1304	Garvningsämnen, vegetabiliska, naturliga, ej särskilt nämnda .....	C
1311	Bark, rötter, växter, blad, frukter, fruktskidor och frön för färgning .....	A
1312	Kvillajabark .....	B
1321	Gummiarter (gummihartser), naturliga .....	A
1322	Kåda .....	B
1323	Hartser, naturliga, ej särskilt nämnda .....	A



Pos nr		Huvud- klass
1324	Pektin .....	} A
	Kamfer, naturlig .....	
1399	Växtextrakter, ej särskilt nämnda .....	A

**Kapitel 14. Vegetabiliska flättnings- och snidningsmaterial;  
produkter av vegetabiliskt ursprung, ej annorstädes  
upptagna eller inbegripna**

Materialier för stoppning, flätning och borstbinderiarbeten:		
1401	kvistar och vidjor .....	C
1402	gräs och annat vegetabiliskt stoppningsmaterial såsom krollsplint, skogsull, rörtopp (vassvipp) .....	B
1403	bast, fiber (piassava m m), rishalm, risrötter m m .....	A
1404	rotting .....	A
1405	Säv- och vassrör (gipsrör) .....	} D
	Sjögräs (bandtång) till isoleringsmattor .....	
1406	Barr; ris av växter, ej särskilt nämnt, även buntat eller hackat, faskiner .....	F
1499	Materialier av vegetabiliskt ursprung, ej särskilt nämnda .....	A

AVDELNING III

**Animaliska och vegetabiliska fetter och oljor samt spaltnings-  
produkter därav; beredda ätbara fetter; vaxer av  
animaliskt eller vegetabiliskt ursprung**

**Kapitel 15**

1501	Ister (svinister), även skirat, flott; konstister .....	} B
	Talg, även skirad .....	
1502	Margarin .....	A
1503	Matolja och annat matfett, ej särskilt nämnt .....	B
1504	Fetter och feta oljor av animaliskt eller vegetabiliskt ursprung, även härdade, ej särskilt nämnda .....	B
1511	Fettsyror, naturliga, för industriellt bruk, ej särskilt nämnda (stearin, oljesyra, »olein», etc) .....	B

Pos nr		Huvud- klass
1521	Glycerin, rå .....	B
1522	Glycerin, renad .....	A
1523	Glycerinunderlut med glycerinhalt av högst 12 procent .....	} E
	Stearinbeck .....	
1531	Vaxer av animaliskt eller vegetabiliskt ursprung .....	A

#### AVDELNING IV

### Produkter av livsmedelsindustri; drycker, etylalkohol och ättika; tobak

#### *Kapitel 16. Varor av kött, fläsk, fisk, kräftdjur och blötdjur*

1601	Kött- och fläskvaror, ej särskilt nämnda, även konserver; köttextrakt .....	A
1602	Varor, ej särskilt nämnda, även konserver, av fisk, kräftdjur och blötdjur .....	A

#### *Kapitel 17. Socker och sockerkonfektyrer*

1701	Råsocker .....	B
1702	Socker, raffinerat .....	A
1703	Sockersirap .....	} B
	Glykos (druvsocker, stärkelsesocker), även i form av sirap ...	
	Socker- och ölkulör på glykosbas .....	
1704	Melass, ej särskilt nämnd .....	D
1705	Fruktsocker, ej särskilt nämnt (fruktos) .....	} A
	Mjölksocker (laktos) .....	
	Maltsocker (maltos) .....	
1706	Karamellsocker; konsthonung .....	} A
	Sockerkonfektyrer .....	

#### *Kapitel 18. Kakao och varor därav*

1801	Kakaoböner .....	A
1802	Kakaoskal .....	D
1803	Kakaosmör .....	} A
	Kakaomassa i block, kakaopulver .....	
	Choklad .....	



**Kapitel 19. Varor av spannmål, mjöl eller stärkelse; bakverk**

Pos nr		Huvud- klass
1901	Maltextrakt, maltmjölk .....	A
1902	Färdigberedda mjölblandningar (kakmix m m) .....	A
1903	Tapiokamjöl .....	C
1904	Torrt bröd .....	} B
	Makaroner, spaghetti o d .....	
1905	Mjukt bröd .....	} A
	Skorpor, kex och finare bakverk .....	
	Spannmålsvaror, beredda genom svällning eller rostning .....	

**Kapitel 20. Varor av köksväxter och frukter samt av andra växter och växtdelar**

2001	Grönsaker, djupfrysta .....	} B
	Konserver och inläggningar av grönsaker och andra köks- växter .....	
2002	Frukter och bär, djupfrysta .....	} B
	Frukt- och bärkonserver .....	
2003	Fruktmos, bärmos, grönsaksmos .....	} B
	Sylt, marmelad .....	
	Saft av pressade grönsaker, frukter och bär, oblandad (»jus»), ej särskilt nämnd, även djupfryst .....	

**Kapitel 21. Diverse näringsmedel**

2101	Kaffesurrogat .....	} A
	Specerier, ej särskilt nämnda .....	
	Jäst .....	
	Glass .....	
	Konstgrädde .....	

**Kapitel 22. Drycker, etylalkohol och ättika**

2201	Is .....	} H
	Dricksvatten, färskvatten .....	
2202	Etylalkohol (sprit, även denaturerad) .....	C
2203	Spritdrycker, även vin, alkoholhaltigt .....	A
2204	Vin, alkoholfritt, druvmust, äppelmust; saft, blandad, även konstgjord .....	} B
	Mineralvatten och kolsyrat vatten .....	
	Malt- och läskedrycker .....	

Pos nr		Huvud- klass
2205	Ättiksprit; vinättika (vinäger) och »matättika» (utspädd ättiksyra) .....	A
2299	Drycker, ej särskilt nämnda .....	A

**Kapitel 23. Restprodukter och avfall från livsmedels-  
industrien; beredda fodermedel**

2301	Vitbetsmassa, våt .....	G
2302	Fodermelass i flytande form .....	E
2303	Kli .....	} D
	Drav, mäsik, öldrägg .....	
	Potatispulpa och andra restprodukter från stärkelsestillverkning .....	
	Oljekakor och oljeextraherat mjöl .....	
	Fruktavfall efter pressning o d .....	
	Kakaoskalavfall .....	
	Jordnötsskal .....	
	Fodermelass i fast form .....	} D
2304	Fodermedel, ej särskilt nämnda, även av animaliskt ursprung	
2399	Restprodukter, ej särskilt nämnda, från livsmedelsindustrien	D

**Kapitel 24. Tobak**

2401	Tobak, oarbetad eller arbetad; tobaksvaror; tobaksavfall .....	A
------	--	---

AVDELNING V

**Mineraliska produkter**

**Kapitel 25. Salt; svavel; jord- och stenarter (andra än malmer); gips, kalk och cement**

*A. Salt, havsvatten, svavel*

2501	Bergs- och havssalt (natriumklorid), även raffinerat, matsalt, foder- och industrisalt .....	F
2502	Havsvatten (saltvatten) .....	H
2503	Svavel, även raffinerat .....	E



Pos nr	<i>B. Naturlig sten (utom malmer)</i>	Huvud- klass
2505	Andalusit, cyanit... Flusspat, fältspat... Alunsten, alunjord Flinta ..... Glimmer .....	} oarbetad, även i pulver eller flisor ..... F
2506	Gipssten, kritsten, oarbetad; kritjord .....	F
2507	Kvarts och kvartsit i stycken, även finkrossad .....	G
2508	Kvarts och kvartsit, malen .....	F
2509	Brunsten (ej malm) ..... Kalkspat; tungspat (naturligt bariumsulfat) Kryolit ..... Talksten ..... Sten, ej särskilt nämnd .....	} oarbetad ..... E
2510	Magnesit (naturligt magnesiumkarbonat), även bränd; wienerkalk ..... Talk .....	} E
2511	Asbest och grafit, oarbetad, i stycken ..... Pimpsten, skursten .....	} C
	För byggnads-, dekorations- och bildhuggeriändamål brukbar sten, såsom granit, gnejs, syenit, kalksten, dolomit, skiffer, täljsten, porfyr, marmor:	
2512	Ämnesblock och råskivor, oarbetade .....	F
2513	Andra stycken, oarbetade ..... Pulver, flisor, makadam .....	} G
2514	Grafitavfall .....	F
	<i>C. Jord, lera, grus och sand</i>	
2521	Jord, ej särskilt nämnd, även kiselgur och molera ..... Grus ..... Sand, även kvartssand .....	} G
	Lera, ej särskilt nämnd:	
2522	mald och/eller siktad, även bränd .....	F
2523	annan .....	G
2524	Kaolin, porslinslera .....	E
	<i>D. Gips, kalk och cement m fl oformade varor</i>	
2531	Kalk, bränd (osläckt eller släckt), även bränd dolomit ..... Kalkaska, kalkmjöl, slamkalk, gaskalk .....	} G
2532	Krita, malen eller slammad .....	D
2533	Gips .....	E

Pos nr		Huvud- klass
2541	Cement, ej särskilt nämnd, även i stycken (cementklinker) ... Murbruk:	F
2542	vanligt kalkmurbruk och hydrauliskt murbruk .....	F
2543	eldfast murbruk, även mjöl av eldfast tegel och s k kokare- cement .....	E
2544	Putsmaterial för byggnader, såsom terrasit och porfyrit ..... Tennisbanemassa .....	} E
	Vägbeläggningsämnen, huvudsakligen bestående av sten, slagg, sand o d med tillsats av:	
2551	högst 8 procent asfalt och/eller tjära .....	F
2552	mer än 8 procent asfalt och/eller tjära .....	E
2553	Kupolugnsmassa (stampmassa) .....	E
2554	Asbest- och annan isoleringsmassa, golvbeläggningsmassa, kiselgurmassa, formsvärta .....	C
2555	Grafit i pulver eller flytande, polermedel, smärgel, trippel ...	B
2556	Asbest i pulver eller i fibrer .....	} A
	Härdningsmedel .....	} A
2557	Fajans- och porslinsmassa .....	A

### *Kapitel 26. Malm, slagg och aska*

2601	Järnmalm, även anrikad (slig, sinter), järnmalmsbriketter ... Kopparmalm, zinkmalm, blymalm:	G
2602	oanrikad .....	F
2603	anrikad (slig), briketter .....	E
2604	Manganmalm (brunsten m m), krommalm och titanmalm ...	E
2605	Bauxit .....	E
2606	Malmer, ej särskilt nämnda .....	A
2607	Svavelkis, kisbränder .....	G
2608	Slagg; skifferaska, skifferavfall; stenkolsaska .....	H

### *Kapitel 27. Mineraliska fasta bränslen*

2701	Stenkol och brunkol samt briketter därav .....	} F
	Retortkol (retortgrafit) .....	} F
	Koks .....	} F
2702	Stenkolsstybb, koksstybb .....	G
2703	Petroleumkoks, koks av stenkolstjära (-beck) .....	E
2711	Torv, bränntorv, torvbriketter, torvmull, torvpulver, torvströ Torvkol och tolvkolsbriketter .....	} G <sup>1</sup>
2721	Stenkolspulver för gjuteriändamål .....	D

<sup>1</sup> Viktklass G 10 får tillämpas vid fraktbetalning för minst 8 ton per vagn.



**Kapitel 28. Mineraloljor och bituminösa ämnen; destilla-  
tionsprodukter av mineraliska fasta ämnen  
och av mineraloljor**

Pos nr		Huvud- klass
2801	Råoljor (»crude oil»), även oraffinerad skifferolja .....	F
2802	Eldningsoljor, tjocka (nummer 3, 4 och 5) .....	E
2803	Eldningsoljor, tunna (nummer 1 och 2) .....	} D
	Motorbrännoljor för tändkule- och dieselmotorer .....	
2811	Fotogen, även flygfotogen .....	} D
	Nafta (tvättnafta, lacknafta) .....	
2812	Bensin, alla slag, även blandad med sprit .....	} C
	Motordrivmedel, flytande, ej särskilt nämnda .....	
2813	Smörjoljor; transformatorolja .....	} B
	Smörjfett, alla slag (maskin- och vagnssmörja, konsistensfett) .....	
2814	Begagnade smörjmedel (spillolja), ej renade .....	F
2815	Paraffin, vaselin .....	B
2816	Petroleumprodukter för vägbeläggning o d .....	} E
	Asfalt, konstgjord och naturlig .....	
	Asfaltemulsion för vägbeläggning .....	
2821	Beck och tjäror, ej särskilt nämnda, även kreosotolja .....	E
2822	Bensol, toluol, xylol, kumol (cymol), antracén, naftalin .....	C
2823	Petroleumeter .....	} A
	Brunkolsvax; jordvax (ozokerit, ceresin) .....	

**AVDELNING VI**

**Kemiska och farmaceutiska produkter; färger och fernissor;  
parfymer, tvål, ljus o d; lim och gelatin; explosiva  
varor; gödslingsmedel**

**Kapitel 29—31. Kemiska och farmaceutiska produkter;  
produkter för fotografiskt bruk**

**A. Oorganiska kemiska föreningar, oxider, syror, baser och  
salter**

2901	Svavelsyra, även AIV-syra .....	} E
	Saltsyra .....	
2902	Vatten, destillerat .....	F
2903	Kalciumklorid (vägsalt, klorkalcium) .....	} F
	Natriumsulfat (glaubersalt) och natriumbisulfat .....	

Pos nr		Huvudklass
2904	Klorkalk i lösning .....	F
	Natriumhydroxid i lösning .....	
2905	Arsenik (arseniktrioxid) .....	F
2906	Klorsulfonsyra .....	D
	Salpetersyra .....	
2907	Aluminiumsulfat .....	E
	Järnsulfat (järnvitriol) .....	
	Kaliumklorid (klorkalium) .....	
	Kaliumsulfat .....	
	Kalialun .....	
	Natriumkarbonat (kalcinerad soda) .....	
	Natriumsilikat (vattenglas) .....	
2908	Kaliumhypokloritlösning .....	E
	Natriumhypokloritlösning .....	
	Natriumsulfhydratlösning .....	
2909	Kalciumkarbid .....	D
	Kalciumsulfat .....	
	Kromsulfat och kromalun .....	
	Magnesiumklorid (klormagnesium) .....	
	Magnesiumsulfat .....	
	Natriumfosfat, di- och tri- .....	
	Natriummetasilikat .....	
	Natriumsulfid .....	
2910	Ammoniak i lösning .....	D
2911	Kaliumhydroxid i lösning (kalilut) .....	C
	Natriumklorat i lösning .....	
2912	Ammoniumnitrat .....	C
	Järnklorid .....	
	Kaliumnitrat .....	
	Kaliumsilikat (vattenglas) .....	
	Kiselkarbid, okrossad .....	
	Klorkalk i fast form .....	
	Natriumhydroxid (kaustik soda) .....	
	Natriumtiosulfat och natriumsulfid .....	
Zinksulfat .....		
2913	Ammoniak, ren, flytande .....	C
	Svavelsyrighet .....	
	Syrgas, flytande .....	
2914	Fosforsyra .....	B
	Kolsyra, fast eller flytande, även kolsyreis .....	
	Kaliumkarbonat (pottaska) .....	
	Kaliumklorat och natriumklorat i fast form .....	



Pos nr		Huvud- klass
2915	Klor, flytande .....	B
2916	Aluminiumoxid för aluminiumtillverkning .....	E
2917	Blyoxid och zinkoxid .....	B
2949	Oorganiska föreningar och grundämnen, oxider, syror, baser och salter, ej särskilt nämnda .....	A
 <i>B. Organiska kemiska föreningar</i>		
2951	Metanol (även rå) .....	D
2952	Formalin i vattenlösning .....	D
2953	Trikloretülen och andra flytande klorkolväten .....	B
2954	Acetaldehyd .....	}
	Ättiksyra .....	
	Urinämne (karbamid) .....	}
2955	Formalin, ej särskilt nämnd .....	
	Karbolsyra, rå; karbolsyra, ren (fenol) .....	
	Kresol .....	
	Kroton- och butyraldehyd .....	
	Myrsyra .....	
	Ättiksyraanhydrid (»isättika») .....	
	Butanol (butylalkohol) .....	
	Metyl-, etyl-, butyl- och amylacetat .....	
	Kolsvavla .....	
	Ogräsbekämpningsmedlet 4 K-2 M-lösning .....	}
2956	Etylxantat .....	B
2957	Acetylgas, dissousgas och andra förtätade och flytande gaser, ej särskilt nämnda .....	B
2999	Organiska kemiska föreningar, ej särskilt nämnda .....	A
 <i>C. Farmaceutiska produkter o d</i>		
3001	Farmaceutiska produkter, ej särskilt nämnda, även syntetisk kamfer och kloroform .....	}
	Växtskydds- och insektsmedel .....	
 <i>D. Produkter för fotografiskt bruk</i>		
3051	Film, fotografiskt papper och andra produkter för fotografiskt bruk .....	A
 <i>E. Diverse kemiska produkter</i>		
3101	Sulfitlut, icke indunstad .....	G
3102	Sulfitlut, indunstad .....	}
	Tallolja, rå (»flytande harts») .....	

Pos nr		Huvud- klass
3103	Kokillolja (tallförolja) .....	C
3104	Tallfettsyra (tallolja, renad), hartsolja .....	} B
	Tallhartssyra, tallharts, kolofonium, bryggeriharts .....	
3111	Trätjära, trätjärbeck .....	E
3131	Gasreningsmassa .....	E
3132	Elektrodmassa .....	D
3149	Kemiska produkter, ej särskilt nämnda .....	A

*F. Plastmaterial och plastarbeten*

3151	Celluloid .....	} A
	Kasein, pressat (hårt kasein) .....	
	Konsthartser .....	
	Plastmaterial, konstgjort, ej särskilt nämnt, plastmassa, press- massa .....	
3152	Plastavfall .....	D
3159	Plastarbeten, ej särskilt nämnda .....	A

**Kapitel 32. Garvämnnes- och färgämnesextrakter; terpentin,  
färger, sickativ, fernissor, kitt och bläck**

Garvämnnesextrakter, vegetabiliska:

3201	flytande .....	C
3202	fasta .....	A
3203	Färgämnesextrakter, vegetabiliska .....	A
Terpentinolja:		
3211	rå .....	D
3212	renad .....	B
3221	Rödfärg (Falu), även färdigriven .....	D
3222	Jord- och slamfärger, torra, pulveriserat träkol, torrt .....	C
3223	Blyvitt och zinkvitt, torrt .....	B
3224	Torra färger, ej särskilt nämnda, även kimrök .....	B
3225	Fernissor, lacker och bestrykningsmedel .....	} A
	Kitt och spackelfärger .....	
	Färger och färgningsämnen, ej särskilt nämnda; färgträ .....	
3231	Sickativ .....	} A
	Bläck och bläckpulver .....	
	Valsmassa (för tryckvalsar) .....	
	Butelj- och sigillack .....	



**Kapitel 33. Parfymeriartiklar, tvål, ljus och andra fabrikat  
av olja, fett eller vax**

Pos nr		Huvud- klass
3301	Såpa; tvätt- och rengöringsmedel i vattenlösning .....	B
3302	Tvål, tvätt- och rengöringsmedel, ej särskilt nämnda .....	} A
	Ljus, stearin- o d .....	
	Läder- och skoputsmedel .....	
	Bonvax, möbelpolityr o d .....	
	Parfymeriartiklar, kosmetiska preparat .....	

**Kapitel 34. Äggviteämnen; lim, klister och appreturmedel**

3401	Kasein i pulverform för industriellt bruk .....	} A
	Albumin; gelatin .....	
3411	Konsthartslim i vattenlösning .....	} B
	Lim och klister, ej särskilt nämnt .....	
	Dextrin och kärnbindemedel .....	
3412	Gummi arabicum .....	} A
	Appreturmedel för tyger .....	

**Kapitel 35. Krut och sprängämnen, pyrotekniska  
artiklar, tändstickor m m**

Krut och sprängämnen, pikrinsyra, nitrocellulosa, fyrverkeri-  
pjäser och övriga pyrotekniska artiklar:

3501	av transportklasserna A och C (se även taxans 16 § ang tillägg) .....	A
3502	av transportklasserna B och D (se även taxans 16 § ang tillägg) .....	A
3503	övriga .....	A
3511	Tändstickor .....	B

**Kapitel 36. Gödslingsmedel**

3611	Handelsgödsel (konstgödsel) .....	F
3612	Apatit och annan råfosfat .....	F
3621	Kalk och slamkalk } för jordbrukets behov .....	} G
	Kalkstensmjöl ...	
3631	Sopor, jordkomposter, stallgödsel, latrin och pudrett .....	} G
	Fisk och fiskavfall till gödsling .....	
	Avfall till gödsling, ej särskilt nämnt .....	

## AVDELNING VII

## Hudar, skinn och läder; arbeten därav; pälskinn och pälsverk

Pos nr	<i>Kapitel 37</i>	Huvud- klass	
3701	Hudar och skinn (ej pälskinn), oberedda .....	B	
3702	Hudar och skinn, beredda; pälskinn och pälsverk .....	}	
	Läder, även konstläder, pergament, fiskskinn .....		A
	Arbeten av skinn och läder .....		A
3711	Limläder, skinn- och läderavfall .....	G	

## AVDELNING VIII

## Gummi och varor därav

*Kapitel 38*

3801	Naturgummi (kautschuk), guttaperka, balata, ebonit, syntetiskt gummi och faktis .....	A
3802	Latex (gummimjölk) .....	A
3811	Varor av gummi etc, nya .....	A
3812	Bildäck, kasserade (förslitna) .....	F
3813	Varor av gummi etc, obrukbara, förslitna, ej särskilt nämnda } Avfall av gummi etc .....	D

## AVDELNING IX

Trä och varor därav; träkol; kork och varor därav; korgmakeri-  
arbeten och andra varor av flättningsmaterial*Kapitel 39. Trä och varor därav; träkol**A. Virke av inländska trädslag*

3901	Rundvirke, ej särskilt nämnt .....	}	
	Slanor, stängselstolpar, stör .....		G
	Gruvstöttor .....		
	Träbråte .....		
3902	Master, spiror, pålningsstimmer, ledningsstolpar, även obarkade	F	



Pos nr		Huvud- klass
3911	Pappersved (massaved), även flisved (träflis) .....	G
3921	Kolved, tjärved .....	} G
	Brännved .....	
	Träbriketter till bränsle .....	
	Sågade, även hyvlade trävaror, ej särskilt nämnda, även syllar (sliprar), lådbräder, block (ämnen), bandkäppar, gipsribb (laths), läkt, råstäv, takstickor, takspån, ämnen till kvastkäppar:	
3931	av furu, gran, asp, björk och bok .....	F
3932	av andra inländska trädslag .....	E
3933	Splittved (bräd- och plankstump), ej avsedd till bränsle .....	F

*B. Virke av utländska trädslag*

Virke, oarbetat, sågat eller hyvlat:

3941	av gabon, abachi eller amerikansk poppel (whitewood) .....	D
3945	av andra utländska trädslag .....	B

*C. Avfall m m*

3951	Hyvelspån, sågspån, sågavfall .....	} H
	Bakar, ribb- och ytved .....	
3952	Avfall av träfiberplattor, även tuggat .....	G
3953	Trämjöl, träull, möbelspån .....	F

*D. Träfiberplattor och träfiberblock*

3961	Träfiberplattor (wallboard), ej målade eller lackerade .....	} E
	Träfiberblock (även med ramar eller lister av trä), ej överklädda med träfiberplattor eller fanér .....	
3962	Träfiberplattor och träfiberblock, ej särskilt nämnda .....	B

*E. Snickerivaror och andra träfabrikat*

Maskinarbetade, även svarvade snickeriarbeten till byggnader o d, ej fernissade, målade, polerade eller belagda med massa, förgyllda m m, ej särskilt nämnda:

3971	av furu eller gran .....	D
3972	av andra inländska trädslag samt av gabon, abachi eller amerikansk poppel (whitewood) .....	C
3973	Monteringsfärdiga trähus (med tillbehör) .....	D
3974	Byggnadsställningar av trä, hopsättningsbara, med tillbehör Kryssfänér och annat fanér:	D
3975	av furu, gran, asp eller björk .....	D

Pos nr		Huvud- klass
3976	av andra inländska träslag samt av gabon, abachi eller amerikansk poppel (whitewood) .....	B
	Stav och rutor till parkettgolv; lamellträ; golvbräder av stav, limmade:	
3977	av furu, gran, asp eller björk .....	D
3978	av andra inländska träslag samt av gabon, abachi eller amerikansk poppel (whitewood) .....	C
3979	Staket av trä, rut- och ribb- .....	} C
	Flagg- och signalstänger, signaltavlor .....	
	Toftsvarvgods, såsom bobiner, trådrullar .....	
	Käppar av furu eller gran, såsom kvastkäppar, rullgardins- käppar utan beslag .....	
3980	Spån till askar och korgar .....	} C
	Tunn- och laggband .....	
	Tändstickssplint .....	
3981	Emballage o d av trä, nytt, såsom laggkärl, tunnor, drittlar, lådor (även möbellådor och möbelskåp), ägglådor, burar, buteljhäckar, kabelrullar .....	C
3982	Grövre redskap och maskindelar } av inländskt virke, ej sär- Grövre snickeri- och slöjdvaror } skilt nämnda .....	B
3989	Möbler och andra varor av trä, ej särskilt nämnda .....	A

#### *F. Träkol*

3991	Träkol och träkolsbriketter .....	F <sup>1</sup>
3992	Träkolsstybb .....	G

#### *Kapitel 40. Kork och varor därav*

4001	Korkbark .....	B
4002	Korkisoleringsplattor, korkstensplattor, korktegel .....	C
4003	Korkbarks- och korkavfall, korkmjöl, korkspån .....	F
4004	Varor av kork, ej särskilt nämnda .....	A

#### *Kapitel 41. Korgmakeriarbeten och andra varor av vegetabiliskt flättningsmaterial*

4101	Halmrep, halmplattor, halmmattor .....	} D
	Reveteringsmattor av vass, vassplattor .....	
4102	Korgmakeriarbeten och andra varor, ej särskilt nämnda, av vegetabiliskt flättningsmaterial, även korg- och rottingmöbler	A

<sup>1</sup> Vid befordring av lösa träkol i träkolsvagnar tillämpas viktclass F 10 vid fraktbetaltning för minst 9 ton per vagn.



## AVDELNING X

Material för pappers- och papptillverkning; papper och papp  
samt varor därav*Kapitel 42. Material för pappers- och papptillverkning*

Pos nr		Huvud- klass
4201	Mekanisk pappersmassa (slipmassa) .....	}
	Kemisk pappersmassa (»cellulosa»), våt (med minst 30 pro- cents vattenhalt) .....	
4202	Kemisk pappersmassa (»cellulosa»), torr (med under 30 pro- cents vattenhalt) .....	F
	Pappersmassa, ej av trä (halmmassa, lumpmassa etc):	
4211	våt (med minst 30 procents vattenhalt) .....	E
4212	torr (med under 30 procents vattenhalt) .....	E
4221	Traslump för tillverkning av papper och papp .....	D
4231	Papperslump, pappersspån och annat papp- och pappersavfall Tidningar och tidskrifter, återgående osålda .....	}
		F

*Kapitel 43. Papper och papp samt varor därav; tryckalster*

4301	Papp, även konstläderpapp och enkelwell .....	D
	Papper:	
4303	kvistpapper, omslagspapper, tapetpapper, tidningspapper, oblekt tryckpapper (journalpapper) .....	D
4304	andra slag .....	B
4305	Vulkanfiber .....	A
4311	Pappaskämnen och wellpappkartonger, hoppackade .....	}
	Papperspåsar, papperssäckar .....	
4312	Garn (även bindgarn), mattor, rep och väv av papper .....	}
	Säckar av pappersväv .....	
	Varor av wellpapp, ej särskilt nämnda; äggfack .....	
4313	Papp- och pappersvaror, ej särskilt nämnda .....	}
	Varor av vulkanfiber .....	
	Böcker, tidningar och tidskrifter .....	
	Tryckalster, ej särskilt nämnda .....	

## AVDELNING XI

## Textilvaror

Pos nr	<b>Kapitel 44. Natursilke; konstgjorda textilfibrer</b>	Huvud- klass
4401	Silkeskokonger .....	} A
	Råsilke .....	
	Silkesgarn och silkestråd .....	
	Vävnader, tyger, mattor, bonader o d av silke .....	
	Silkesavfall .....	
4402	Fiber och tråd av artificiellt och syntetiskt textilmaterial (rayon, nylon etc och rayonull) .....	} A
	Vävnader av konstgjord och syntetisk textilfiber (rayon, nylon etc och rayonull) .....	
	Vävnader och tyger av blandfiber .....	
4403	Avfall av rayon, nylon etc och av rayonull .....	D
<b>Kapitel 45. Ull, tagel och andra djurhår</b>		
4501	Ull .....	} A
	Ullgarn, ylletråd .....	
	Yllevävnader, yllemattor, yllefiltar .....	
4502	Uppräfflat ylle, ullavfall .....	D
4503	Tagel och andra djurhår, ej särskilt nämnda .....	A
<b>Kapitel 46. Bomull</b>		
4601	Bomull .....	} A
	Bomullsgarn, bomullstråd .....	
	Bomullsvävnader, bomullstyger, bomullsmattor .....	
	Bomullsavfall:	
4602	okardat .....	E
4603	kardat .....	D
<b>Kapitel 47. Lin, hampa, jute, rami och annat vegetabiliskt textilmaterial</b>		
4701	Linhalm, icke bearbetad .....	E
4702	Lin, lingarn, linnetråd .....	A
4703	Hampahalm, icke bearbetad .....	E
4704	Hampa .....	B



Pos nr		Huvud- klass
4705	Hampgarn, hamptråd .....	A
4706	Jute .....	B
4707	Jutegarn, jutetråd .....	A
4708	Rami («kinagräs»), ramigarn, ramitråd .....	A
4711	Vävnader, tyger och mattor av lin, hampa, jute eller rami ...	A
4712	Fiber och tågor av vegetabiliskt textilmaterial, ej särskilt nämnt .....	} A
	Textilgarn och textiltråd av vegetabiliskt material, ej särskilt nämnt .....	
4713	Blånor, skeppsdrev .....	B
4714	Drev (utom skeppsdrev), drevmat .....	} D
	Linavfall .....	
	Avfall av hampa och av jute .....	
4715	Avfall av vegetabiliska fibrer, ej särskilt nämnt .....	A
4799	Vävnader och tyger av vegetabiliskt textilmaterial, ej särskilt nämnt .....	A

**Kapitel 48. Trikåvaror; kläder, underkläder; sybehör;  
traslump**

4801	Trikåvaror, kläder och underkläder, band och snörmakeri- arbeten (sybehör) .....	A
4802	Traslump, även uppräfflad (utom uppräfflat ylle), och annan lump av kläder etc, ej för tillverkning av papper och papp ...	D

**Kapitel 49. Vadd och stampad filt; tågvirke och linor samt  
varor därav; vävnader för speciella ändamål och  
diverse varor av textilmaterial**

4901	Vadd, även cellulosavadd, bomull för medicinskt bruk, tät- lister av vadd .....	} A
	Filt, stampad, maskinfilt .....	
	Asfaltfilt, bitumenfilt, takfilt .....	
4902	Filtavfall .....	D
4903	Tågvirke och repslageriarbeten .....	A
4904	Avfall av tågvirke, obrukbart tågvirke .....	D
4999	Nät för jakt och fiske .....	} A
	Vävnader till presenningar och segel, även impregnerade .....	
	Presenningar, tält och segel .....	
	Jutesäckar, nya .....	
	Vävnader, gummiimpregnerade .....	
	Vaxduk .....	
	Linoleum .....	
	Textilvaror, ej särskilt nämnda, även för speciella ändamål ...	

## AVDELNING XII

## Skodon, huvudbonader, paraplyer

Pos nr	<b>Kapitel 50</b>	Huvud- klass
5001	Skodon, även träskor .....	} A
	Hattar, mössor och andra huvudbonader .....	
	Paraplyer, parasoller, promenadkäppar o d .....	

## AVDELNING XIII

Varor av sten och annat mineraliskt material; keramiska  
produkter; glas och varor därav**Kapitel 51. Varor av sten och annat mineraliskt material***A. Varor av naturlig sten*

5101	Gatsten, kantsten, sträcksten .....	} F
	Rännsten och annan urholkad sten .....	
5102	Arbetad sten till byggnader o d med rå framsida (nubbsten och råkopp, ej försedd med slåthuggen ram) .....	} E
	Täljstensskivor (-block) för ugnar .....	
	Takskiffer .....	
5103	Arbetad sten till byggnader o d (beklädnads-, sockel- och trappsten) med huggen, sågad, hyvlad eller slipad framsida, ej polerad, ornerad eller försedd med bildhuggeriarbeten .....	D
5104	Byggnadssten av polerad kalksten och marmor .....	C
5105	Byggnadssten, ej särskilt nämnd, även kolonner, balustrader m m .....	B
5111	Kvarnstenar, kollergångsstenar, slipstenar, defibrörstenar, brynstenar .....	} E
	Täljstenskaminer .....	
5119	Stenarbeten, ej särskilt nämnda, även litografisk sten .....	A

*B. Varor av betong, mald eller krossad sten m m*

5121	Mineralisk ull (slaggull, stenull), även i form av mattor .....	C
5131	Rör och kulvertar av betong .....	F



Pos nr		Huvud- klass
5132	Isolerings- och ledningsrör av konstgjord sten (utom betong), såsom av asbestcement .....	D
5133	Betongarbeten, grövre, även gasbetong- och asktegel, för byggnads- och konstruktionsändamål, även armerade, ej ornerade, såsom block, syllar, stagskivor, stolpar, trappsteg, golv-, vägg- och takplattor .....	F
5134	Grövre arbeten av konstgjord sten (utom betong) och gips, ej särskilt nämnda, för byggnads- och konstruktionsändamål, ej ornerade, såsom gipsbräder, asbestcementplattor, eternitskiffer } Kvarnstenar och fyllkroppar av konstgjord sten .....	E
5135	Plattor och block (väggblock, byggnadsblock) av träspån, sågspån, träull eller liknande isolerande ämnen med cement, gips e d som bindemedel .....	E
5136	Isoleringsplattor och -block av infusoriejord (diatomit-, kiselgur- och molertegel) .....	E
5137	Asfaltplattor, grövre, asfaltblock (för gatubeläggning m m) ...	D
5141	Asbestpapp .....	C
5151	Gravvårdar, monument, ornament, gipslister, stuckarbeten och liknande grövre arbeten av konstgjord sten .....	B
5159	Varor av asbest, betong, grafit, konstgjord sten m m, ej särskilt nämnda .....	A

### *Kapitel 52. Keramiska produkter*

Rör och rördelar av lera:

5201	oglaserade .....	F
5202	glaserade .....	E
	syrafasta .....	
Tegel av lera, ej eldfast eller syrafast, följande slag:		
5203	murtegel, fasadtegel, håltegel, klinktegel, formtegel, taktegel, reveteringstege (även mellanväggspaltor och tegelblock), oglaserade .....	F
5204	fasadtegel, formtegel, taktegel, glaserade .....	E
5205	Kalksandstege .....	E
5206	Eldfast tegel, såsom chamotte-, silikat-, magnesit-, dolomit- } tegel .....	E
	Syrafast tegel .....	

Pos nr		Huvud- klass
5211	Trottoar-, golv- och väggplattor av lera; klinker, klinkerplattor } Kakel .....	D
5212	Krukmakeriarbeten, oglaserade .....	D
5213	Krukmakeriarbeten, glaserade, även för hushållsbruk ..... } Ornament, mufflar, retorter, deglar och andra dylika grövre } arbeten av lera .....	C
5214	Sanitetsgods (badkar, toalettstäl o d) av porslin ..... } Serviser och andra hushållsartiklar av fajans, fältspatporcelain } och keramik, även ugnselfast keramik .....	B
5219	Porcelins- och fajansvaror, ej särskilt nämnda ..... } Varor av lera, ej särskilt nämnda .....	A
5221	Tegelavfall, kakelavfall .....	H

### *Kapitel 53. Glas och varor därav*

5301	Glasskärva och annat avfallsglas, även kasserade buteljer .....	G
5302	Glaspulver .....	D
5303	Planglas, alla slag, även spegelråglas ..... } Byggnadsblock av glas ..... } Mosaikglas .....	D
5304	Buteljer, flaskor, burkar, damejeanner .....	D
5305	Glasull, glasvadd, glasullsmattor .....	C
5306	Glasyr- och emaljmassa ..... } Glas och glasvaror, ej särskilt nämnda .....	A

## AVDELNING XIV

### Ädla metaller; mynt; bijouterivaror

#### *Kapitel 54*

5401	Guld och silver, oarbetat, samt varor därav .....	A
5402	Mynt, bijouterivaror .....	A



## AVDELNING XV

## Oädla metaller och varor därav

**Kapitel 55—56. Järn och stål (Såvida icke annat angives gälla de benämningar i detta kapitel, som avse järn och järnvaror, även stål och stålvaror)**

Pos nr	<i>A. Ej smidbart, oarbetat järn och järnlegeringar; avfall och skrot</i>	Huvud- klass
5501	Tackjärn, ej särskilt nämnt, järnsvamp, tackjärnsgranul (granulerat tackjärn) .....	F
	Järnlegeringar, ej smidbara, i tackor eller liknande form:	
5502	kiseljärn .....	E
	spegeljärn .....	
	manganjärn .....	
	kiselmanganjärn .....	
5503	kiselaluminiumjärn .....	C
	kromjärn .....	
	kiselkrom .....	A
5504	andra järnlegeringar .....	
5511	Avfall och skrot av järn och stål .....	G
	<i>B. Smidbart järn och stål, oarbetat eller till en del bearbetat</i>	
5521	Göten, smältstycken, råstänger, råskenor .....	E
	Grovt försmidda eller förvalsade ämnen (billets, platiner), avsedda för vidare bearbetning .....	
	Varmvalsat eller smitt järn och stål — utom specialstål, särskilt nämnt — i form av stänger (stångjärn), balk-, hörn- och annat fasonjärn, valstråd, plåt:	
5522	ej överdraget med annan metall .....	E
5523	galvaniserad — även korrugerad — plåt .....	D
	förblyad plåt .....	
	förtent plåt (bleckplåt) .....	
5524	ej särskilt nämnt .....	A
5525	Kallvalsat eller kalldraget järn och stål, ej särskilt nämnt, även plåt .....	D
5526	Rostfritt, syrafast och s k eldhärdigt stål, även plåt och valstråd men ej annan tråd och ej rör .....	B
	Verktogsstål, snabbsvarvstål .....	
	Pansarplåt .....	

Pos nr		Huvud- klass
	Smidda, valsade, hejade eller pressade ämnen till delar av maskiner, fordon och redskap, ej bearbetade	
	pressade eller med flänsar försedda ämnen till plåtarbeten, även plåtar i avpassade stycken, <i>ej</i> svetsade, nitade, fasade eller försedda med nithål	
	spadämnen, maskinsmida ämnen (maskinsmidan), ej färdig- arbetade:	
5531	av varmvalsat eller smitt järn och stål, hänförligt till pos 5521 eller 5522, <i>ej</i> sammansatta .....	D
5532	andra, <i>ej</i> särskilt nämnda, såsom av rostfritt, syrafast och s k eldhärdigt stål .....	B
	<i>C. Plåt- och bleckvaror</i> (även plåtar i avpassade stycken, svetsade, nitade, fasade eller försedda med nithål)	
5541	Grovplåtarbeten, <i>ej</i> särskilt nämnda, av minst 3 mm tjock plåt } Värmeelement .....	C
5542	Arbeten av pansarplåt, <i>ej</i> ingående som delar i vapen .....	B
5543	Plåtarbeten, grövre, <i>ej</i> särskilt nämnda, av plåt under 3 mm, } även överdragna med zink eller tenn (av galvaniserad plåt } resp järnbleck) .....	B
	Badkar, även emaljerade .....	
	Mjolktransportkärl, fat och annat emballage, även godsbe- hållare (»containers») .....	
5544	Arbeten av rostfri, syrafast och s k eldhärdig plåt .....	
	Plåt- och bleckvaror, finare, även polerade, lackerade, emal- jerade eller överdragna med annan metall än zink eller tenn }	A
	<i>D. Fackverk</i>	
5551	Fackverk och andra dylika järnkonstruktioner, även av plåt, } såsom broar, takstolar, stolpar, master, fackverksbalkar, sam- } mansatta eller försedda med nithål .....	C
	<i>E. Tråd, utom valstråd, och arbeten därav</i>	
	Järn och ståltråd, även överdragen med annan metall:	
5561	rund tråd, över 1 mm, <i>ej</i> särskilt nämnd .....	
	stängseltråd, taggig eller i bandform .....	
	staglinor, ohärdade ( <i>ej</i> ställinor) .....	D
5562	svetsningselektroder .....	B
5563	rostfri tråd .....	A
5564	andra slag .....	B
5565	Tråd, överspunnen eller överklädd .....	A



Pos nr	Arbeten av järn- och ståltråd:	Huvud- klass
5566	linor, ej särskilt nämnda .....	} B
	stängselnät, duk, sängbottnar helt av järn eller stål utan resårer .....	
5567	armeringsnät och -ringar .....	
5568	andra slag .....	A

#### F. Rör och rördelar

Rör och rördelar av järn och stål, ej särskilt nämnda, även galvaniserade:

5571	gjutna, även aducerade .....	} D
	svetsade, varmvalsade eller varmdragna, ej särskilt nämnda, jämväl om rören äro avsedda att undergå ytterligare dragning .....	
	kamflänsrör .....	
5572	kalldragna .....	
5573	av rostfritt, syrafast och s k eldhärdigt stål .....	A
5574	Rör och rördelar av järn och stål, in- eller utvändigt emaljerade eller överdragna med annan metall än zink .....	A

G. Gjutgods (utom möbler, rör och andra färdiga maskindelar än stativ o d)

Tackjärns- och stålgiutgods, ej särskilt nämnt, även aducerat:		
5581	grövre gjutgods, avsett för vidare bearbetning, götkokiller ...	E
5582	grövre gjutgods, andra slag (färdig handelsvara), även överdraget med zink eller tenn, smärre delar överdragna även med annan metall eller med emalj .....	D
5583	spisar, emaljerade .....	C
5584	emaljerat gjutgods, ej särskilt nämnt .....	B
5585	finare gjutgods, ej särskilt nämnt, såsom polerat, lackerat eller överdraget med annan metall än zink och tenn .....	A
5586	Rostfritt, syrafast och s k eldhärdigt gjutgods .....	A

#### H. Spik, söm, skruv m m av icke rostfritt järn och stål

5591	Spik, nubb, stift, söm och broddar .....	} D
	Stängselmärlor .....	
5592	Skruvar, naglar, nitar, saxsprintar .....	} C
	Bultar och muttrar (ej järnvägs- och spårvägsmateriel) .....	
	Mutter- och nitbrickor .....	

Pos nr	<i>J. Spårmaterial för järnvägar och spårvagnar</i>	Huvud- klass
5601	Järnvägs- och spårvägsskenor, växeltungämnena, skarvjärn ...	E
5602	Bottenplåtar, underläggsplattor, syllar .....	} D
	Rälsspik, skarv- och syllbultar med muttrar, syllekskruv .....	
	Spårkorsningar, spårväxlar, växelställ, vändskivor .....	
	Spårarmar för flyttbara järnvägsspår .....	
	Spårmaterial, ej särskild nämnd .....	
<i>K. Diverse järnvaror av icke rostfritt eller syrafast järn och stål</i>		
5610	Granulerat järn, ej särskilt nämnt; grövre järn- och stålsand (med kornstorlek av minst 0,4 mm) .....	C
5611	Kulkvarnskulor, malkroppar o d av smidbart järn (för krossningsmaskiner) .....	D
5612	Grövre redskap och verktyg av smidbart järn, även med handtag eller skaft av trä, såsom spett, hammare, smidesstäd, spadar, grepar, handräfsor .....	} C
	Grövre beslag av smidbart järn för byggnader och möbler, ej överdragna med annan metall än zink och tenn, såsom gångjärn, regler, tröskel- och trappstegsjärn .....	
	Andra grövre arbeten av smidbart järn, ej överdragna med annan metall än zink och tenn, ej särskilt nämnda, såsom ankare, flottnings- och båtsmiderna, telefon- och telegrafsmide, hästskor, kättingar med en tjockled på länkjärnet av minst 6 mm, staket, grindar, fönsterbågar, harv- och räfspinnar, harv- och kultivatorfjädrar, plogbillar, plogvändskivor .....	
5621	Möbler av järn, kistor, kassa- och dokumentskåp .....	
	Dörrar .....	
	Bandjärnsmattor .....	} B
	Kättingar med mindre tjocklek på länkjärnet än 6 mm .....	
	Kedjor, ej överdragna med annan metall än zink och tenn ...	
	Cylindrar för förtätade gaser, tomma .....	
	Spisar, ugnar, kaminer, värme- och varmvattenpannor, ej av gjutjärn, ej elektriska .....	
	Hjul av järn och stål, ej särskilt nämnda .....	} A
5629	Järn- och stålsand, finare; stålull .....	
	Järn- och stålvaror, ej särskilt nämnda, ej elektriska, ej av rostfritt eller syrafast järn och stål .....	
<i>L. Diverse järnvaror av rostfritt eller syrafast järn och stål</i>		
5641	Varor av rostfritt eller syrafast järn och stål, ej särskilt nämnda, ej elektriska .....	A



**Kapitel 57. Koppar**

Pos nr		Huvud- klass
5701	Koppar, mässing, rödmetall och brons i tackor eller göten ...	B
5702	Kopparlegeringar (utom mässing, rödmetall, brons) .....	A
5703	Kopparskärsten .....	E
	Skrot, även spån:	
5711	av koppar, mässing, rödmetall, brons .....	D
5712	av kopparlegeringar (utom mässing, rödmetall, brons) .....	B
5713	Koppar-, mässing-, rödmetall-, bronsaska .....	E
5714	Aska av andra kopparlegeringar .....	B
5721	Varor av koppar och kopparlegeringar, ej särskilt nämnda ...	A

**Kapitel 58. Nickel**

5801	Nickel och nickellegeringar, även nysilver, i tackor eller göten	A
5811	Avfall av nickel och nickellegeringar .....	B
5821	Varor, ej särskilt nämnda, av nickel och nickellegeringar .....	A

**Kapitel 59. Aluminium**

5901	Aluminium i tackor eller göten .....	C
5902	Aluminiumlegeringar i tackor eller göten .....	B
5911	Skrot, även spån, av aluminium och aluminiumlegeringar ...	D
5912	Aluminiumaska .....	E
	Varor av aluminium och aluminiumlegeringar:	
5921	ej bearbetat gjutgods, maskinsmida ämnen (maskin- smiden), ej färdigarbetade .....	B
5922	andra, ej särskilt nämnda .....	A

**Kapitel 60. Bly**

6001	Bly i tackor eller göten .....	C
6002	Blylegeringar i tackor eller göten .....	A
6011	Skrot, även spån, av bly .....	D
6012	Blyaska, blyslam .....	E
6013	Avfall av blylegeringar .....	C
6021	Stänger, plåt, band, rör, tråd, plomber, hagel, kulor av bly ...	B
6031	Varor av bly och blylegeringar, ej särskilt nämnda .....	A

**Kapitel 61. Zink**

6101	Zink i tackor, göten eller pulver .....	C
6102	Zinklegeringar i tackor eller göten .....	A

Pos nr		Huvud- klass
6111	Zinkskrot .....	D
6112	Zinkaska .....	E
6113	Avfall av zinklegeringar .....	B
6121	Plåt, plattor och stänger av zink .....	B
6131	Varor av zink och zinklegeringar, ej särskilt nämnda .....	A

### **Kapitel 62. Tenn**

6201	Tenn och tennlegeringar i tackor eller göten; tennfolier .....	} A
	Avfall av tenn och tennlegeringar .....	
	Varor av tenn och tennlegeringar, ej särskilt nämnda .....	

### **Kapitel 63. Andra oädla metaller och deras legeringar; diverse varor av oädel metall**

6301	Magnesium och magnesiumlegeringar i tackor eller göten ...	B
6311	Skrot, även spån, av magnesium och magnesiumlegeringar ...	D
6312	Ej bearbetat gjutgods, maskinsmida ämnen (maskinsmidan), ej färdigarbetade, av magnesium och magnesiumlegeringar	B
6321	Oädla metaller och metallegeringar, ej särskilt nämnda .....	A
6341	Knivsmide, alla slag .....	A
6342	Varor av oädla metaller och metallegeringar, ej särskilt nämnda .....	A

## AVDELNING XVI

### Maskiner och apparater; elektrisk materiel

#### **Kapitel 64. Ångpannor, maskiner, apparater och redskap, mekaniska, ävensom lösa delar därtill**

6401	Maskiner och redskap för jordens beredning, för sådd och skörd, inkl gräsklippning samt för skördens tröskning, rens- ning o d .....	} B
	Sädes- och foderkaxskrossar, rotfruktsskärnings- och hackel- semaskiner o d .....	
6402	Ångpannor .....	



Pos nr		Huvud- klass
6403	Lokomobiler, vägvältar .....	}
	Förbrännings- och explosionsmotorer .....	
	Pumpar, kompressorer, fläktar, ej hänförliga till pos 6401 ...	
	Maskiner, apparater och redskap, mekaniska, ej särskilt nämnda .....	
6411	Maskiner, apparater och redskap, mekaniska (enligt pos 6401—6403), begagnade, vid transport <i>till</i> verkstad för reparation	D
6421	Maskiner, apparater och redskap m m, fast förbundna med underredena för transport på järnväg och befordrade på egna hjul .....	se taxans 15 §
6431	Axlar, axellager (ej kul- och rull- lager), kopplingar .....	}
	Rem- och linskivor, skruvväxlar ...	
	Maskinvalsar .....	
6441	Signal- och säkerhetsmateriel, såsom semaforer, fällbommar, förreglingsmateriel, ej elektrisk .....	B
6451	Kul- och rullager; kulor till kullager .....	}
	Maskindelar av järn och stål, ej särskilt nämnda .....	

**Kapitel 65. Elektriska maskiner och apparater samt  
elektrisk materiel**

6501	Spisar, elektriska .....	B
6502	Elektriska maskiner, apparater och redskap, såsom ackumulatörer, batterier och torrelement, generatorer (dynamos), även tändapparater för bilar etc, transformatorer, motorer, uppvärmningsapparater (utom spisar), strykjärn, dammsugare, radio- och televisionsapparater .....	A
6511	Elektriska maskiner, apparater och redskap (enligt pos 6502), begagnade, vid transport <i>till</i> verkstad för reparation .....	D
6521	Elektriska maskiner, apparater och redskap, fast förbundna med underredena för transport på järnväg och befordrade på egna hjul .....	se taxans 15 §
6531	Elektrisk signal- och säkerhetsmateriel .....	A
6541	Elektriska glödlampor och rör, även rör och lampor för radio etc .....	}
	Metallkabel och -tråd, isolerad .....	

Pos nr		Huvud- klass
6542	Kolelektroder; annat kol, bearbetad för elektriska apparater etc .....	C
6543	Isolatorer o d av porslin .....	B
6544	Tillbehör till elektriska apparater, ej särskilt nämnt .....	A

## AVDELNING XVII

## Transportmedel

*Kapitel 66. Järnvägs- och spårvägsfordon; delar därav*

6601	Järnvägsfordon, befordrade på egna hjul .....	se taxans 15 §
6611	Järnvägs- och spårvägsfordon, upplastade på järnvägsvagn (även decauvillevagnar) .....	B
6621	Underreden och vagnskorgar till järnvägs- och spårvägsfordon	B
6622	Bromsblock och hjulringar till järnvägs- och spårvägsfordon	D
6623	Hjulaxlar, hjulsatser, buffertar och buffertdelar, drag-, kop- pel- och bromsanordningar, boggiar och fjädrar till järnvägs- och spårvägsfordon .....	B
6624	Delar, ej särskilt nämnda, av järn och stål till rälsfordon .....	A

*Kapitel 67. Bilar, cyklar och andra landsvägsfordon*

6701	Traktorer och truckar, alla slag .....	}	A
	Person- och lastbilar, specialbilar .....		
	Bilsläpvagnar .....		
	Motorslädar .....		
	Bilunderreden .....		
6702	Stridsvagnar och pansarvagnar .....		A
6703	Möbeltransportvagnar utan motor .....		B
6704	Arbetsåkdon, skogs- och arbetskärlar, utan motor .....	}	B
	Manskaps- och redskapsvagnar utan motor .....		
	Bagage- och magasinsvagnar utan motor .....		
	Magasins- och säckkärror .....		
	Skottkärror, dragkärror .....		
6711	Åkdonsaxlar av järn och stål, ej till motorfordon .....		C
6712	Åkdonsfjädrar .....		B
6713	Hjul med ekrar av trä till hästfordon eller handkärror .....	}	B
	Medar .....		
	Säten, ostoppade .....		
	Skaklar, dragstänger, bankar och vagnsbottnar till arbets- åkdon samt till skogs- och arbetskärlar .....		



Pos nr		Huvud- klass
6719	Cyklar, med eller utan motor .....	} A
	Rullstolar, barnvagnar .....	
	Landfordon, ej särskilt nämnda .....	
	Delar, ej särskilt nämnda, av järn och stål, till landfordon (utom hjul) .....	

***Kapitel 68. Luftfartyg; fartyg och båtar***

6801	Flygplan (flygmaskiner, segelflygplan, helikoptrar etc) .....	} A
	Lösa delar till flygplan .....	
	Fartyg och båtar .....	

AVDELNING XVIII

**Optiska instrument och apparater, fotografiska och kinematografiska apparater, instrument och apparater för mätning eller kontroll, medicinska och kirurgiska instrument och apparater; ur; musikinstrument samt apparatur för upptagning eller återgivning av ljud**

***Kapitel 69. Optiska instrument och apparater; fotografiska och kinematografiska apparater, instrument och apparater för mätning eller kontroll, medicinska och kirurgiska instrument och apparater; ur***

6901	Optiska instrument och apparater samt tillbehör härtill .....	} A
	Fotografiska och kinematografiska apparater .....	
	Termometrar, barometrar, manometrar o d .....	
	Elektricitets-, vätske- och gasmätare .....	
	Kirurgiska, medicinska, fysikaliska, kemikaliska och andra vetenskapliga instrument och apparater .....	
	Ur samt tillbehör härtill .....	

***Kapitel 70. Musikinstrument; apparater för upptagning eller återgivning av ljud; delar och tillbehör till dylika instrument och apparater***

7001	Musikinstrument, alla slag, samt delar och tillbehör härtill ...	} A
	Grammofoner, diktafoner o d samt delar och tillbehör härtill,	
	även grammofonskivor .....	

## AVDELNING XIX

## Vapen och ammunition

*Kapitel 71*

Pos nr		Huvud- klass
7101	Blanka vapen (sablar, värjor, bajonetter etc) .....	} A
	Eldvapen (pistoler, gevär, kanoner etc) .....	
	Delar till vapen .....	
	Ammunition:	
7111	av transportklasserna A och C (se även taxans 16 § ang tillägg) .....	A
7112	av transportklasserna B och D (se även taxans 16 § ang tillägg) .....	A
7113	övrig .....	A

## AVDELNING XX

## Diverse varor

*Kapitel 72. Borstbinderiarbeten*

7201	Borstbinderiarbeten, ej särskilt nämnda .....	A
------	---	---

*Kapitel 73. Leksaker, spel, sportartiklar o dyl*

7301	Leksaker och spel .....	} A
	Spelbord, även biljardbord; biljardbollar och -köer .....	
	Apparater och varor för gymnastik och sport .....	

*Kapitel 74. Kontorsförnödenheter; artiklar för rökare;  
toalettsaker; konstnärsarbeten*

7401	Kontorsförnödenheter, skolartiklar .....	} A
	Artiklar för rökare (pipor, tändare etc) .....	
	Toalettsaker (kammar, rafräschissörer etc) .....	
7402	Konstnärsarbeten; museiföremål, även föremål för privatsam- lingar .....	A



**Kapitel 75. Diverse varor och apparater, ej annorstädes  
upptagna**

Pos nr		Huvud- klass
7501	Flyttsaker .....	D
7502	Bostadsvagnar för teater-, tivoli- och cirkussällskap jämte däri inlastade effekter .....	D
7503	Teaterdekorationer och teatereffekter, cirkus- och tivoli- effekter .....	D
7505	Byggnadsentreprenörmateriel, begagnad, inklusive maskinell utrustning och redskap .....	D
7511	Privata tomma godsvagnar, inregistrerade i järnvägs vagn- park ..... se taxans 20 §	
7521	Begagnat tomt emballage, inklusive lastningstillbehör (se även taxans 13 och 19 §§) .....	D
7551	Samlastningsgoods, ej specificerat .....	A
7599	Goods, alla slag, ej särskilt nämnt .....	A

Appendix 55. *Blattella germanica* (L.) (cockroach)

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	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2437	2438	2439	2440	2441	2442	2443	2444	2445	2446	2447	2448	2449	2450	2451	2452	2453	2454	2455	2456	2457	2458	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2466	2467	2468	2469	2470	2471	2472	2473	2474	2475	2476	2477	2478	2479	2480	2481	2482	2483	2484	2485	2486	2487	2488	2489	2490	2491	2492	2493	2494	2495	2496	2497	2498	2499	2500	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589	2590	2591	2592	2593	2594	2595	2596	2597	2598	2599	2600	2601	2602	2603	2604	2605	2606	2607	2608	2609	2610	2611	2612	2613	2614	2615	2616	2617	2618	2619	2620	2621	2622	2623	2624	2625	2626	2627	2628	2629	2630	2631	2632	2633	2634	2635	2636	2637	2638	2639	2640	2641	2642	2643	2644	2645	2646	2647	2648	2649	2650	2651	2652	2653	2654	2655	2656	2657	2658	2659	2660	2661	2662	2663	2664	2665	2666	2667	2668	2669	2670	2671	2672	2673	2674	2675	2676	2677	2678	2679	2680	2681	2682	2683	2684	2685	2686	2687	2688	2689	2690	2691	2692	2693	2694	2695	2696	2697	2698	2699	2700	2701	2702	2703	2704	2705	2706	2707	2708	2709	2710	2711	2712	2713	2714	2715	2716	2717	2718	2719	2720	2721	2722	2723	2724	2725	2726	2727	2728	2729	2730	2731	2732	2733	2734	2735	2736	2737	2738	2739	2740	2741	2742	2743	2744	2745	2746	2747	2748	2749	2750	2751	2752	2753	2754	2755	2756	2757	2758	2759	2760	2761	2762	2763	2764	2765	2766	2767	2768	2769	2770	2771	2772	2773	2774	2775	2776	2777	2778	2779	2780	2781	2782	2783	2784	2785	2786	2787	2788	2789	2790	2791	2792	2793	2794	2795	2796	2797	2798	2799	2800	2801	2802	2803	2804	2805	2806	2807	2808	2809	2810	2811	2812	2813	2814	2815	2816	2817	2818	2819	2820	2821	2822	2823	2824	2825	2826	2827	2828	2829	2830	2831	2832	2833	2834	2835	2836	2837	2838	2839	2840	2841	2842	2843	2844	2845	2846	2847	2848	2849	2850	2851	2852	2853	2854	2855	2856	2857	2858	2859	2860	2861	2862	2863	2864	2865	2866	2867	2868	2869	2870	2871	2872	2873	2874	2875	2876	2877	2878	2879	2880	2881	2882	2883	2884	2885	2886	2887	2888	2889	2890	2891	2892	2893	2894	2895	2896	2897	2898	2899	2900	2901	2902	2903	2904	2905	2906	2907	2908	2909	2910	2911	2912	2913	2914	2915	2916	2917	2918	2919	2920	2921	2922	2923	2924	2925	2926	2927	2928	2929	2930	2931	2932	2933	2934	2935	2936	2937	2938	2939	2940	2941	2942	2943	2944	2945	2946	2947	2948	2949	2950	2951	2952	2953	2954	2955	2956	2957	2958	2959	2960	2961	2962	2963	2964	2965	2966	2967	2968	2969	2970	2971	2972	2973	2974	2975	2976	2977	2978	2979	2980	2981	2982	2983	2984	2985	2986	2987	2988	2989	2990	2991	2992	2993	2994	2995	2996	2997	2998	2999	3000
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

A  
A



## 9. FRAKTTABELLER

OCH

## FRAKTSATSTABELLER

	Sid
9.1 Fraktstyckegods.....	426
9.2 Paketgods .....	439
9.3 Ilstyckegods i sändning om högst 100 kg.....	440
9.4 Rabattilstyckegods i sändning om högst 100 kg .....	441
9.5 Expressgods .....	445
9.6 Fraktgods i vagnslaster .....	446

## 9.1 Fraktstykkegodis

### Frakttabell för sändning upp till 100 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg								
	1—20	21—30	31—40	41—50	51—60	61—70	71—80	81—90	91—100
1— 40	2,50	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,50	3,50	3,50
41— 80	2,50	3,00	3,00	3,50	3,50	3,50	4,00	4,00	4,50
81— 120	2,50	3,00	3,50	3,50	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50
121— 160	3,00	3,50	3,50	4,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,50
161— 200	3,00	3,50	4,00	4,00	4,50	5,00	6,00	6,50	7,50
201— 250	3,50	4,00	4,00	4,50	5,00	6,00	7,00	7,50	8,50
251— 300	3,50	4,00	4,50	4,50	5,50	7,00	7,50	8,50	9,50
301— 350	4,00	4,50	5,00	5,00	6,00	7,50	8,50	10,00	11,00
351— 400	4,00	4,50	5,50	5,50	7,00	8,50	9,50	11,00	12,00
401— 500	4,50	5,00	6,00	7,00	8,50	9,50	11,00	12,00	13,50
501— 600	4,50	5,50	6,50	8,00	9,00	10,50	12,00	13,00	14,50
601— 700	5,00	6,00	7,50	9,00	10,00	11,50	13,00	14,00	15,50
701— 800	5,00	6,50	8,00	9,50	11,00	12,50	14,00	15,00	16,50
801— 900	5,50	7,00	8,50	10,00	11,50	13,00	14,50	16,00	18,00
901—1 000	5,50	7,50	9,00	10,50	12,50	14,00	15,50	17,00	19,00
1 001—1 100	6,00	8,00	10,00	11,50	13,00	15,00	16,50	18,00	20,00
1 101—1 200	6,00	8,00	10,00	12,00	13,50	15,50	17,50	19,00	21,00
1 201—1 300	6,50	8,50	10,50	12,50	14,50	16,50	18,50	20,00	22,00
1 301—1 400	7,00	9,00	11,50	13,50	15,50	17,50	19,50	21,50	23,00
1 401—1 500	7,50	9,50	12,00	14,00	16,00	18,00	20,00	22,00	24,00
över 1 500	8,00	10,00	12,00	14,00	16,00	18,00	20,00	22,00	25,00



## 9.1 Fraktstyckegods

### Frakttabell för sändning, vägande 101–200 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg									
	101— 110	111— 120	121— 130	131— 140	141— 150	151— 160	161— 170	171— 180	181— 190	191— 200
1— 20	3,50	3,50	3,50	4,00	4,00	4,00	4,50	4,50	4,50	5,00
21— 40	3,50	4,00	4,00	4,50	4,50	5,00	5,00	5,50	5,50	6,00
41— 60	4,50	5,00	5,00	5,50	5,50	6,00	6,00	6,50	6,50	7,00
61— 80	5,00	5,50	6,00	6,00	6,50	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00
81— 100	5,50	6,00	6,50	7,00	7,50	8,00	8,00	8,50	8,50	9,00
101— 120	6,00	6,50	7,00	7,50	8,00	8,50	9,00	9,50	9,50	10,00
121— 140	7,00	7,50	8,00	8,50	9,00	9,50	10,00	10,50	10,50	11,00
141— 160	7,50	8,00	8,50	9,00	9,50	10,00	10,50	11,00	11,50	12,00
161— 180	8,00	9,00	9,50	10,00	10,50	11,00	11,50	12,00	12,50	13,00
181— 200	8,50	9,50	10,00	10,50	11,00	12,00	12,50	13,00	13,50	14,00
201— 225	9,00	10,00	11,00	11,50	12,00	13,00	13,50	14,00	15,00	15,50
226— 250	9,50	10,50	11,50	12,00	12,50	13,50	14,50	15,00	16,00	16,50
251— 275	10,00	11,00	12,00	13,00	13,50	14,50	15,50	16,00	17,00	17,50
276— 300	10,50	11,50	12,50	13,50	14,00	15,00	16,00	17,00	18,00	18,50
301— 325	11,50	12,50	13,50	14,50	15,00	16,00	17,00	18,00	19,00	20,00
326— 350	12,00	13,00	14,00	15,00	16,00	17,00	18,00	19,00	20,00	21,00
351— 375	13,00	14,00	15,00	16,00	17,00	18,00	19,00	20,00	21,00	22,00
376— 400	13,50	15,00	16,00	17,00	18,00	19,00	20,00	21,00	22,00	23,00
401— 450	14,50	16,00	17,00	18,00	19,00	20,00	21,00	22,50	23,50	24,50
451— 500	15,00	16,50	17,50	18,50	20,00	21,00	22,00	23,50	24,50	25,50
501— 550	15,50	17,00	18,50	19,50	21,00	22,00	23,00	24,50	26,00	27,00
551— 600	16,00	17,50	19,00	20,00	21,50	23,00	24,00	25,50	27,00	28,00
601— 650	16,50	18,00	19,50	21,00	22,50	24,00	25,00	26,50	28,00	29,50
651— 700	17,00	18,50	20,00	21,50	23,00	24,50	26,00	27,50	29,00	30,50
701— 750	18,00	19,50	21,00	22,50	24,00	25,50	27,00	29,00	30,50	32,00
751— 800	18,50	20,00	22,00	23,50	25,00	26,50	28,00	30,00	31,50	33,00
801— 850	19,50	21,00	23,00	24,50	26,00	27,50	29,00	31,00	33,00	34,50
851— 900	20,00	21,50	23,50	25,00	27,00	28,50	30,00	32,00	34,00	35,50
901— 950	20,50	22,50	24,50	26,00	28,00	29,50	31,00	33,00	35,00	36,50
951—1 000	21,00	23,00	25,00	26,50	28,50	30,50	32,00	34,00	36,00	37,50
1 001—1 050	21,50	23,50	25,50	27,50	29,50	31,50	33,00	35,00	37,00	39,00
1 051—1 100	22,00	24,00	26,00	28,00	30,00	32,00	34,00	36,00	38,00	40,00
1 101—1 150	23,00	25,00	27,00	29,00	31,00	33,00	35,00	37,00	39,00	41,00
1 151—1 200	23,50	25,50	27,50	29,50	31,50	34,00	36,00	38,00	40,00	42,00
1 201—1 250	24,00	26,50	28,50	30,50	32,50	35,00	37,00	39,00	41,00	43,00
1 251—1 300	24,50	27,00	29,00	31,00	33,00	35,50	37,50	40,00	42,00	44,00
1 301—1 350	25,00	27,50	30,00	32,00	34,00	36,50	38,50	41,00	43,00	45,00
1 351—1 400	25,50	28,00	30,50	32,50	34,50	37,00	39,50	41,50	44,00	46,00
1 401—1 500	26,50	29,00	31,00	33,50	35,50	38,00	40,50	42,50	45,00	47,00
över 1 500	27,50	30,00	32,00	34,50	36,50	39,00	41,50	43,50	46,00	48,00

## 9.1 FraktstykkegodS

## Frakttabell för sändning, vägande 201—400 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg									
	201— 220	221— 240	241— 260	261— 280	281— 300	301— 320	321— 340	341— 360	361— 380	381— 400
1— 20	5,50	6,00	6,50	7,00	7,50	7,50	8,00	8,50	8,50	9,00
21— 40	7,00	7,50	8,00	8,50	9,00	9,00	9,50	10,00	10,50	10,50
41— 60	8,00	8,50	9,00	9,50	10,00	10,50	11,00	11,50	12,00	12,50
61— 80	9,00	9,50	10,50	11,00	11,50	12,00	12,50	13,00	13,50	14,00
81— 100	10,00	11,00	11,50	12,50	13,00	13,50	14,00	15,00	15,50	16,00
101— 120	11,00	12,00	13,00	13,50	14,50	15,00	16,00	16,50	17,00	17,50
121— 140	12,00	13,00	14,00	15,00	16,00	16,50	17,50	18,00	19,00	19,50
141— 160	13,50	14,50	15,50	16,50	17,50	18,00	19,00	19,50	20,50	21,00
161— 180	14,50	15,50	16,50	17,50	19,00	19,50	20,50	21,50	22,00	23,00
181— 200	15,50	16,50	18,00	19,00	20,00	21,00	22,00	23,00	24,00	24,50
201— 225	17,00	18,50	19,50	21,00	22,50	23,50	24,50	25,50	26,50	27,50
226— 250	18,00	19,50	21,00	22,50	24,00	25,00	26,00	27,00	28,00	29,00
251— 275	19,00	20,50	22,00	23,50	25,00	26,50	27,50	28,50	29,50	31,00
276— 300	20,50	22,00	23,50	25,00	26,50	28,00	29,00	30,00	31,50	32,50
301— 325	22,00	23,50	25,50	27,00	28,50	30,00	31,50	32,50	34,00	35,00
326— 350	23,00	25,00	26,50	28,50	30,00	31,50	33,00	34,50	35,50	37,00
351— 375	24,00	26,00	28,00	29,50	31,50	33,00	34,50	36,00	37,50	38,50
376— 400	25,00	27,00	29,00	31,00	33,00	34,50	36,00	37,50	39,00	40,50
401— 450	27,00	29,00	31,00	33,00	35,00	37,00	38,50	40,00	41,50	43,00
451— 500	28,00	30,00	32,50	34,50	36,50	38,00	40,00	41,50	43,00	45,00
501— 550	29,50	32,00	34,00	36,50	38,50	40,50	42,00	44,00	45,50	47,50
551— 600	30,50	33,00	35,50	38,00	40,00	42,00	44,00	45,50	47,50	49,00
601— 650	32,00	35,00	37,50	40,00	42,50	44,00	46,00	48,00	50,00	52,00
651— 700	33,50	36,00	38,50	41,00	43,50	45,50	47,50	49,50	51,50	53,50
701— 750	35,00	37,50	40,50	43,00	46,00	48,00	50,00	52,00	54,00	56,00
751— 800	36,00	39,00	41,50	44,50	47,50	49,50	51,50	53,50	56,00	58,00
801— 850	37,50	40,50	43,50	46,50	49,50	51,50	54,00	56,00	58,50	60,50
851— 900	39,00	42,00	45,00	48,00	51,00	53,00	55,50	58,00	60,00	62,50
901— 950	40,00	43,00	46,00	49,00	52,50	54,50	57,00	59,50	62,00	64,00
951— 1 000	41,00	44,00	47,50	50,50	53,50	56,00	58,50	61,00	63,50	66,00
1 001—1 050	42,50	46,00	49,00	52,50	56,00	58,50	61,00	63,50	66,00	68,50
1 051—1 100	43,50	47,00	50,50	54,00	57,00	60,00	62,50	65,00	67,50	70,00
1 101—1 150	44,50	48,00	51,50	55,00	58,50	61,50	64,00	66,50	69,50	72,00
1 151—1 200	46,00	49,50	53,00	56,50	60,00	63,00	65,50	68,50	71,00	73,50
1 201—1 250	47,00	50,50	54,00	58,00	61,50	64,50	67,00	70,00	72,50	75,50
1 251—1 300	48,00	51,50	55,50	59,00	63,00	66,00	68,50	72,00	74,50	77,00
1 301—1 350	49,00	53,00	56,50	60,50	64,50	67,50	70,00	73,00	76,00	79,00
1 351—1 400	50,00	54,00	58,00	62,00	66,00	69,00	72,00	75,00	78,00	80,50
1 401—1 500	51,00	55,00	59,00	63,00	67,00	70,50	73,50	76,50	79,50	82,50
över 1 500	52,50	56,50	60,50	64,50	68,50	72,00	75,00	78,00	81,00	84,00



## 9.1 Fraktstykkegodis

### Frakttabell för sändning, vägande 401—600 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg									
	401— 420	421— 440	441— 460	461— 480	481— 500	501— 520	521— 540	541— 560	561— 580	581— 600
1— 20	9,50	9,50	10,00	10,00	10,50	10,50	11,00	11,00	11,50	11,50
21— 40	11,00	11,50	11,50	12,00	12,50	12,50	13,00	13,50	13,50	14,00
41— 60	13,00	13,50	13,50	14,00	14,50	15,00	15,00	15,50	16,00	16,50
61— 80	14,50	15,00	15,50	16,00	16,50	17,00	17,50	18,00	18,00	18,50
81— 100	16,50	17,00	17,50	18,00	18,50	19,00	19,50	20,00	20,50	21,00
101— 120	18,50	19,00	19,50	20,00	20,50	21,00	21,50	22,00	22,50	23,00
121— 140	20,00	20,50	21,50	22,00	22,50	23,00	23,50	24,50	25,00	25,50
141— 160	22,00	22,50	23,00	24,00	24,50	25,00	26,00	26,50	27,00	28,00
161— 180	23,50	24,50	25,00	26,00	26,50	27,50	28,00	28,50	29,50	30,00
181— 200	25,50	26,50	27,00	28,00	28,50	29,50	30,00	31,00	31,50	32,50
201— 225	28,00	29,00	30,00	31,00	31,50	32,50	33,50	34,00	35,00	36,00
226— 250	30,00	31,00	32,00	33,00	33,50	34,50	35,50	36,50	37,50	38,00
251— 275	32,00	33,00	34,00	34,50	35,50	36,50	37,50	38,50	39,50	40,50
276— 300	33,50	34,50	35,50	36,50	37,50	38,50	39,50	41,00	42,00	43,00
301— 325	36,50	37,50	38,50	39,50	40,50	42,00	43,00	44,00	45,00	46,00
326— 350	38,00	39,50	40,50	41,50	43,00	44,00	45,00	46,00	47,50	48,50
351— 375	40,00	41,00	42,50	43,50	45,00	46,00	47,00	48,50	49,50	51,00
376— 400	42,00	43,00	44,50	45,50	47,00	48,00	49,50	50,50	52,00	53,00
401— 450	44,50	46,00	47,00	48,50	50,00	51,00	52,50	54,00	55,50	56,50
451— 500	46,50	47,50	49,00	50,50	52,00	53,50	54,50	56,00	57,50	59,00
501— 550	49,00	50,50	52,00	53,50	55,00	56,50	58,00	59,50	61,00	62,50
551— 600	51,00	52,50	54,00	55,50	57,00	58,50	60,00	61,50	63,00	64,50
601— 650	53,50	55,00	56,50	58,50	60,00	61,50	63,00	65,00	66,50	68,00
651— 700	55,50	57,00	58,50	60,50	62,00	63,50	65,50	67,00	68,50	70,50
701— 750	58,00	60,00	61,50	63,50	65,00	67,00	68,50	70,50	72,00	74,00
751— 800	60,00	61,50	63,50	65,50	67,00	69,00	70,50	72,50	74,50	76,00
801— 850	62,50	64,50	66,50	68,00	70,00	72,00	74,00	76,00	77,50	79,50
851— 900	64,50	66,50	68,00	70,00	72,00	74,00	76,00	78,00	80,00	82,00
901— 950	66,00	68,00	70,00	72,00	74,00	76,00	78,00	80,00	82,00	84,00
951—1 000	68,00	70,00	72,00	74,00	76,00	78,00	80,50	82,50	84,50	86,50
1 001—1 050	70,50	73,00	75,00	77,00	79,00	81,50	83,50	85,50	88,00	90,00
1 051—1 100	72,50	74,50	77,00	79,00	81,00	83,50	85,50	88,00	90,00	92,00
1 101—1 150	74,50	76,50	79,00	81,00	83,50	85,50	88,00	90,00	92,50	94,50
1 151—1 200	76,00	78,50	80,50	83,00	85,50	87,50	90,00	92,00	94,50	97,00
1 201—1 250	78,00	80,00	82,50	85,00	87,50	89,50	92,00	94,50	97,00	99,00
1 251—1 300	79,50	82,00	84,50	87,00	89,50	92,00	94,00	96,50	99,00	101,50
1 301—1 350	81,50	84,00	86,50	89,00	91,50	94,00	96,50	99,00	101,50	103,50
1 351—1 400	83,50	86,00	88,50	91,00	93,50	96,00	98,50	101,00	103,50	106,00
1 401—1 500	85,00	87,50	90,50	93,00	95,50	98,00	100,50	103,00	106,00	108,50
över 1 500	87,00	89,50	92,00	95,00	97,50	100,00	102,50	105,50	108,00	110,50

## 9.1 Fraktstyckegods

### Frakttabell för sändning, vägande 601—800 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg									
	601— 620	621— 640	641— 660	661— 680	681— 700	701— 720	721— 740	741— 760	761— 780	781— 800
1— 20	12,00	12,50	12,50	13,00	13,00	13,50	13,50	14,00	14,00	14,50
21— 40	14,50	14,50	15,00	15,50	15,50	16,00	16,50	16,50	17,00	17,50
41— 60	16,50	17,00	17,50	18,00	18,50	18,50	19,00	19,50	20,00	20,00
61— 80	19,00	19,50	20,00	20,50	21,00	21,50	21,50	22,00	22,50	23,00
81— 100	21,50	22,00	22,50	23,00	23,50	24,00	24,50	25,00	25,50	26,00
101— 120	24,00	24,50	25,00	25,50	26,00	26,50	27,00	27,50	28,00	28,50
121— 140	26,00	27,00	27,50	28,00	28,50	29,00	30,00	30,50	31,00	31,50
141— 160	28,50	29,00	30,00	30,50	31,00	32,00	32,50	33,00	34,00	34,50
161— 180	31,00	31,50	32,50	33,00	33,50	34,50	35,00	36,00	36,50	37,50
181— 200	33,00	34,00	35,00	35,50	36,50	37,00	38,00	38,50	39,50	40,00
201— 225	37,00	37,50	38,50	39,50	40,00	41,00	42,00	42,50	43,50	44,50
226— 250	39,00	40,00	41,00	42,00	42,50	43,50	44,50	45,50	46,50	47,50
251— 275	41,50	42,50	43,50	44,50	45,50	46,50	47,00	48,00	49,00	50,00
276— 300	44,00	45,00	46,00	47,00	48,00	49,00	50,00	51,00	52,00	53,00
301— 325	47,50	48,50	49,50	50,50	51,50	53,00	54,00	55,00	56,00	57,00
326— 350	49,50	51,00	52,00	53,00	54,50	55,50	56,50	58,00	59,00	60,00
351— 375	52,00	53,50	54,50	55,50	57,00	58,00	59,50	60,50	61,50	63,00
376— 400	54,50	55,50	57,00	58,00	59,50	60,50	62,00	63,50	64,50	66,00
401— 450	58,00	59,50	60,50	62,00	63,50	64,50	66,00	67,50	68,50	70,00
451— 500	60,50	61,50	63,00	64,50	66,00	67,50	68,50	70,00	71,50	73,00
501— 550	64,00	65,50	67,00	68,50	70,00	71,50	72,50	74,00	75,50	77,00
551— 600	66,00	67,50	69,50	71,00	72,50	74,00	75,50	77,00	78,50	80,00
601— 650	69,50	71,50	73,00	74,50	76,00	78,00	79,50	81,00	82,50	84,50
651— 700	72,00	74,00	75,50	77,00	79,00	80,50	82,00	84,00	85,50	87,00
701— 750	75,50	77,50	79,00	81,00	82,50	84,50	86,00	88,00	89,50	91,50
751— 800	78,00	80,00	81,50	83,50	85,00	87,00	89,00	90,50	92,50	94,50
801— 850	81,50	83,50	85,50	87,00	89,00	91,00	93,00	95,00	96,50	98,50
851— 900	84,00	86,00	88,00	89,50	91,50	93,50	95,50	97,50	99,50	101,50
901— 950	86,00	88,00	90,00	92,00	94,00	96,00	98,50	100,50	102,50	104,50
951—1 000	88,50	90,50	92,50	94,50	97,00	99,00	101,00	103,00	105,00	107,00
1 001—1 050	92,00	94,00	96,50	98,50	100,50	103,00	105,00	107,00	109,50	111,50
1 051—1 100	94,50	96,50	99,00	101,00	103,00	105,50	107,50	110,00	112,00	114,00
1 101—1 150	97,00	99,00	101,50	103,50	106,00	108,00	110,50	112,50	115,00	117,00
1 151—1 200	99,00	101,50	104,00	106,00	108,50	110,50	113,00	115,50	117,50	120,00
1 201—1 250	101,50	104,00	106,00	109,00	111,00	113,50	115,50	118,00	120,50	123,00
1 251—1 300	104,00	106,50	108,50	111,00	113,50	116,00	118,50	126,00	123,00	125,50
1 301—1 350	106,00	108,50	111,00	113,50	116,00	118,50	121,00	123,50	126,00	128,50
1 351—1 400	108,50	111,00	113,50	116,00	118,50	121,00	124,00	126,50	129,00	131,50
1 401—1 500	111,00	113,50	116,00	118,50	121,50	124,00	126,50	129,00	131,50	134,00
över 1 500	113,50	116,00	118,50	121,00	124,00	126,50	129,00	132,00	134,50	137,00



## 9.1 Fraktstyckegods

### Frakttabell för sändning, vägande 801—1 000 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg									
	801— 820	821— 840	841— 860	861— 880	881— 900	901— 920	921— 940	941— 960	961— 980	981— 1 000
1— 20	15,00	15,00	15,50	15,50	16,00	16,00	16,50	16,50	17,00	17,00
21— 40	17,50	18,00	18,50	18,50	19,00	19,50	19,50	20,00	20,50	20,50
41— 60	20,50	21,00	21,50	21,50	22,00	22,50	23,00	23,50	23,50	24,00
61— 80	23,50	24,00	24,50	25,00	25,00	25,50	26,00	26,50	27,00	27,50
81— 100	26,50	27,00	27,50	28,00	28,50	29,00	29,50	30,00	30,50	31,00
101— 120	29,50	30,00	30,50	31,00	31,50	32,00	32,50	33,00	33,50	34,00
121— 140	32,00	33,00	33,50	34,00	34,50	35,00	36,00	36,50	37,00	37,50
141— 160	35,00	36,00	36,50	37,00	37,50	38,50	39,00	39,50	40,50	41,00
161— 180	38,00	38,50	39,50	40,00	41,00	41,50	42,50	43,00	43,50	44,50
181— 200	41,00	41,50	42,50	43,00	44,00	45,00	45,50	46,50	47,00	48,00
201— 225	45,50	46,00	47,00	48,00	48,50	49,50	50,50	51,00	52,00	53,00
226— 250	48,00	49,00	50,00	51,00	52,00	52,50	53,50	54,50	55,50	56,50
251— 275	51,00	52,00	53,00	54,00	55,00	56,00	57,00	58,00	59,00	59,50
276— 300	54,00	55,00	56,00	57,00	58,00	59,00	60,00	61,00	62,00	63,00
301— 325	58,50	59,50	60,50	61,50	62,50	64,00	65,00	66,00	67,00	68,00
326— 350	61,50	62,50	63,50	64,50	66,00	67,00	68,00	69,50	70,50	71,50
351— 375	64,00	65,50	66,50	68,00	69,00	70,00	71,50	72,50	74,00	75,00
376— 400	67,00	68,50	69,50	71,00	72,00	73,50	74,50	76,00	77,00	78,50
401— 450	71,50	73,00	74,00	75,50	77,00	78,00	79,50	81,00	82,00	83,50
451— 500	74,50	75,50	77,00	78,50	80,00	81,50	82,50	84,00	85,50	87,00
501— 550	78,50	80,00	81,50	83,00	84,50	86,00	87,50	89,00	90,50	92,00
551— 600	81,50	83,00	84,50	86,00	87,50	89,50	91,00	92,50	94,00	95,50
601— 650	86,00	87,50	89,00	91,00	92,50	94,00	95,50	97,50	99,00	100,50
651— 700	89,00	90,50	92,00	94,00	95,50	97,00	99,00	100,50	102,50	104,00
701— 750	93,00	95,00	96,50	98,50	100,00	102,00	104,00	105,50	107,50	109,00
751— 800	96,00	98,00	99,50	101,50	103,50	105,00	107,00	109,00	110,50	112,50
801— 850	100,50	102,50	104,50	106,00	108,00	110,00	112,00	114,00	115,50	117,50
851— 900	103,50	105,50	107,50	109,00	111,00	113,00	115,00	117,00	119,00	121,00
901— 950	106,50	108,50	110,50	112,50	114,50	116,50	118,50	120,50	122,50	124,50
951—1 000	109,00	111,00	113,50	115,50	117,50	119,50	121,50	123,50	125,50	127,50
1 001—1 050	113,50	115,50	118,00	120,00	122,00	124,50	126,50	128,50	130,50	133,00
1 051—1 100	116,50	118,50	121,00	123,00	125,00	127,50	129,50	132,00	134,00	136,00
1 101—1 150	119,50	121,50	124,00	126,00	128,50	130,50	133,00	135,00	137,50	139,50
1 151—1 200	122,50	124,50	127,00	129,00	131,50	134,00	136,00	138,50	140,50	143,00
1 201—1 250	125,00	127,50	130,00	132,50	134,50	137,00	139,50	141,50	144,00	146,50
1 251—1 300	128,00	130,50	133,00	135,50	137,50	140,00	142,50	145,00	147,50	150,00
1 301—1 350	131,00	133,50	136,00	138,50	141,00	143,50	146,00	148,50	151,00	153,00
1 351—1 400	134,00	136,50	139,00	141,50	144,00	146,50	149,00	151,50	154,00	156,50
1 401—1 500	137,00	139,50	142,00	144,50	147,00	149,50	152,50	155,00	157,50	160,00
över 1 500	139,50	142,50	145,00	147,50	150,00	153,00	155,50	158,00	161,00	163,50

## 9.1 Fraktstyckegods

## Frakttabell för sändning, vägande 1 001—1 500 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg									
	1 001— 1 050	1 051— 1 100	1 101— 1 150	1 151— 1 200	1 201— 1 250	1 251— 1 300	1 301— 1 350	1 351— 1 400	1 401— 1 450	1 451— 1 500
1— 20	18,00	18,50	19,00	19,50	20,50	21,00	21,50	22,00	23,00	23,50
21— 40	21,50	22,00	23,00	23,50	24,50	25,00	26,00	26,50	27,50	28,00
41— 60	25,00	26,00	26,50	27,50	28,50	29,50	30,00	31,00	32,00	33,00
61— 80	28,50	29,50	30,50	31,50	32,50	33,50	34,50	35,50	36,50	37,50
81— 100	32,00	33,00	34,00	35,50	36,50	37,50	38,50	40,00	41,00	42,00
101— 120	35,50	36,50	38,00	39,00	40,50	41,50	43,00	44,00	45,50	46,50
121— 140	39,00	40,50	42,00	43,00	44,50	46,00	47,50	48,50	50,00	51,50
141— 160	42,50	44,00	45,50	47,00	48,50	50,00	51,50	53,00	54,50	56,00
161— 180	46,00	47,50	49,50	51,00	52,50	54,00	56,00	57,50	59,00	60,50
181— 200	49,50	51,50	53,00	55,00	56,50	58,50	60,00	62,00	63,50	65,50
201— 225	55,00	57,00	59,00	60,50	62,50	64,50	66,50	68,50	70,50	72,50
226— 250	58,50	60,50	62,50	64,50	66,50	68,50	71,00	73,00	75,00	77,00
251— 275	62,00	64,00	66,50	68,50	70,50	73,00	75,00	77,00	79,50	81,50
276— 300	65,50	68,00	70,00	72,50	74,50	77,00	79,50	81,50	84,00	86,50
301— 325	70,50	73,00	75,50	78,00	80,50	83,00	85,50	88,00	90,50	93,00
326— 350	74,50	77,00	79,50	82,00	85,00	87,50	90,00	92,50	95,50	98,00
351— 375	78,00	80,50	83,50	86,00	89,00	91,50	94,50	97,00	100,00	102,50
376— 400	81,50	84,00	87,00	90,00	93,00	95,50	98,50	101,50	104,50	107,00
401— 450	86,50	89,50	92,50	96,00	99,00	102,00	105,00	108,00	111,00	114,00
451— 500	90,00	93,50	96,50	99,50	103,00	106,00	109,50	112,50	115,50	119,00
501— 550	95,50	99,00	102,00	105,50	109,00	112,50	115,50	119,00	122,50	126,00
551— 600	99,00	102,50	106,00	109,50	113,00	116,50	120,00	123,50	127,00	130,50
601— 650	104,00	108,00	111,50	115,50	119,00	122,50	126,50	130,00	133,50	137,50
651— 700	108,00	111,50	115,50	119,00	123,00	127,00	130,50	134,50	138,50	142,00
701— 750	113,00	117,00	121,00	125,00	129,00	133,00	137,00	141,00	145,00	149,00
751— 800	116,50	120,50	125,00	129,00	133,00	137,00	141,50	145,50	149,50	153,50
801— 850	122,00	126,00	130,50	135,00	139,00	143,50	147,50	152,00	156,50	160,50
851— 900	125,50	130,00	134,50	138,50	143,00	147,50	152,00	156,50	161,00	165,50
901— 950	129,00	133,50	138,00	142,50	147,00	151,50	156,50	161,00	165,50	170,00
951—1 000	132,50	137,00	142,00	146,50	151,00	156,00	160,50	165,00	170,00	174,50
1 001—1 050	137,50	142,50	147,50	152,50	157,00	162,00	167,00	172,00	176,50	181,50
1 051—1 100	141,00	146,00	151,00	156,00	161,00	166,00	171,00	176,00	181,00	186,00
1 101—1 150	145,00	150,00	155,00	160,00	165,50	170,50	175,50	180,50	186,00	191,00
1 151—1 200	148,50	153,50	159,00	164,00	169,50	174,50	180,00	185,00	190,50	195,50
1 201—1 250	152,00	157,00	162,50	168,00	173,50	178,50	184,00	189,50	195,00	200,00
1 251—1 300	155,50	161,00	166,50	172,00	177,50	183,00	188,50	194,00	199,50	205,00
1 301—1 350	159,00	164,50	170,00	175,50	181,50	187,00	192,50	198,00	204,00	209,50
1 351—1 400	162,50	168,00	174,00	179,50	185,50	191,00	197,00	202,50	208,50	214,00
1 401—1 500	166,00	172,00	177,50	183,50	189,50	195,50	201,00	207,00	213,00	219,00
över 1 500	169,50	175,50	181,50	187,50	193,50	199,50	205,50	211,50	217,50	223,50



## 9.1 Fraktstyckegods

### Frakttabell för sändning, vägande 1 501—2 000 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg									
	1 501— 1 550	1 551— 1 600	1 601— 1 650	1 651— 1 700	1 701— 1 750	1 751— 1 800	1 801— 1 850	1 851— 1 900	1 901— 1 950	1 951— 2 000
1— 20	24,00	24,50	25,50	26,00	26,50	27,00	28,00	28,50	29,00	29,50
21— 40	29,00	29,50	30,50	31,00	32,00	32,50	33,50	34,00	35,00	35,50
41— 60	33,50	34,50	35,50	36,50	37,00	38,00	39,00	40,00	41,50	41,50
61— 80	38,50	39,50	40,50	41,50	42,50	43,50	44,50	45,50	46,50	47,50
81— 100	43,00	44,50	45,00	46,50	47,50	49,00	50,00	51,00	52,00	53,50
101— 120	48,00	49,00	50,50	51,50	53,00	54,00	55,50	56,50	58,00	59,00
121— 140	53,00	54,00	55,50	57,00	58,50	59,50	61,00	62,50	64,00	65,00
141— 160	57,50	59,00	60,50	62,00	63,50	65,00	66,50	68,00	69,50	71,00
161— 180	62,50	64,00	65,50	67,00	69,00	70,50	72,00	73,50	75,50	77,00
181— 200	67,00	69,00	70,50	72,50	74,00	76,00	77,50	79,50	81,00	83,00
201— 225	74,50	76,00	78,00	80,00	82,00	84,00	86,00	88,00	90,00	91,50
226— 250	79,00	81,00	83,00	85,00	87,50	89,50	91,50	93,50	95,50	97,50
251— 275	84,00	86,00	88,00	90,50	92,50	94,50	97,00	99,00	101,50	103,50
276— 300	88,50	91,00	93,00	95,50	98,00	100,00	102,50	105,00	107,00	109,50
301— 325	95,50	98,00	100,50	103,00	105,50	108,00	110,50	113,00	115,50	118,00
326— 350	100,50	103,00	106,00	108,50	111,00	113,50	116,50	119,00	121,50	124,00
351— 375	105,50	108,00	111,00	113,50	116,50	119,00	122,00	124,50	127,50	130,00
376— 400	110,00	113,00	116,00	118,50	121,50	124,50	127,50	130,00	133,00	136,00
401— 450	117,00	120,50	123,50	126,50	129,50	132,50	135,50	138,50	141,50	145,00
451— 500	122,00	125,00	128,50	131,50	135,00	138,00	141,00	144,50	147,50	150,50
501— 550	129,00	132,50	136,00	140,00	142,50	146,00	149,50	153,00	156,00	159,50
551— 600	134,00	137,50	141,00	144,50	148,00	151,50	155,00	158,50	162,00	165,50
601— 650	141,00	145,00	148,50	152,00	156,00	159,50	163,00	167,00	170,50	174,50
651— 700	146,00	149,50	153,50	157,50	161,00	165,00	169,00	172,50	176,50	180,00
701— 750	153,00	157,00	161,00	165,00	169,00	173,00	177,00	181,00	185,00	189,00
751— 800	158,00	162,00	166,00	170,00	174,50	178,50	182,50	186,50	191,00	195,00
801— 850	165,00	169,50	173,50	178,00	182,00	186,50	191,00	195,00	199,50	204,00
851— 900	170,00	174,00	178,50	183,00	187,50	192,00	196,50	201,00	205,50	209,50
901— 950	174,50	179,00	183,50	188,00	193,00	197,50	202,00	206,50	211,00	215,50
951— 1 000	179,50	184,00	188,50	193,50	198,00	202,50	207,50	212,00	217,00	221,50
1 001— 1 050	186,50	191,50	196,00	201,00	206,00	211,00	215,50	220,50	225,50	230,50
1 051— 1 100	191,00	196,00	201,00	206,00	211,00	216,00	221,00	226,00	231,00	236,00
1 101— 1 150	196,00	201,00	206,50	211,50	216,50	221,50	227,00	232,00	237,00	242,00
1 151— 1 200	201,00	206,00	211,50	216,50	222,00	227,00	232,50	237,50	243,00	248,00
1 201— 1 250	205,50	211,00	216,50	221,50	227,00	232,50	238,00	243,00	248,50	254,00
1 251— 1 300	210,50	216,00	221,50	227,00	232,50	238,00	243,50	249,00	254,50	260,00
1 301— 1 350	215,00	220,50	226,50	232,00	237,50	243,00	249,00	254,50	260,00	265,50
1 351— 1 400	220,00	225,50	231,50	237,00	243,00	248,50	254,50	260,00	266,00	271,50
1 401— 1 500	224,50	230,50	236,50	242,50	248,00	254,00	260,00	266,00	271,50	277,50
över 1 500	229,50	235,50	241,50	247,50	253,50	259,50	265,50	271,50	277,50	283,50

## 9.1 Fraktstyckegods

## Frakttabell för sändning, vägande 2 001—2 500 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg									
	2 001— 2 050	2 051— 2 100	2 101— 2 150	2 151— 2 200	2 201— 2 250	2 251— 2 300	2 301— 2 350	2 351— 2 400	2 401— 2 450	2 451— 2 500
1— 20	30,50	31,00	31,50	32,00	33,00	33,50	34,00	34,50	35,50	36,00
21— 40	36,50	37,00	38,00	38,50	39,50	40,00	41,00	41,50	42,50	43,00
41— 60	42,50	43,50	44,00	45,00	46,00	47,00	47,50	48,50	49,50	50,50
61— 80	48,50	49,50	50,50	51,50	52,50	53,50	54,50	55,50	56,50	57,50
81— 100	54,50	55,50	56,50	58,00	59,00	60,00	61,00	62,50	63,50	64,50
101— 120	60,50	61,50	63,00	64,00	65,50	66,50	68,00	69,00	70,50	71,50
121— 140	66,50	68,00	69,50	70,50	72,00	73,50	75,00	76,00	77,50	79,00
141— 160	72,50	74,00	75,50	77,00	78,50	80,00	81,50	83,00	84,50	86,00
161— 180	78,50	80,00	82,00	83,50	85,00	86,50	88,50	90,00	91,50	93,00
181— 200	84,50	86,50	88,00	90,00	91,50	93,50	95,00	97,00	98,50	100,50
201— 225	93,50	95,50	97,50	99,50	101,50	103,50	105,50	107,00	109,00	111,00
226— 250	99,50	101,50	104,00	106,00	108,00	110,00	112,00	114,00	116,00	118,00
251— 275	105,50	108,00	110,00	112,50	114,50	116,50	119,00	121,00	123,00	125,50
276— 300	111,50	114,00	116,50	118,50	121,00	123,50	125,50	128,00	130,00	132,50
301— 325	120,50	123,00	125,50	128,00	130,50	133,00	135,50	138,00	140,50	143,00
326— 350	127,00	129,50	132,00	134,50	137,50	140,00	142,50	145,00	148,00	150,50
351— 375	133,00	135,50	138,50	141,00	144,00	146,50	149,50	152,00	155,00	157,50
376— 400	139,00	141,50	144,50	147,50	150,50	153,00	156,00	159,00	162,00	164,50
401— 450	148,00	151,00	154,00	157,00	160,00	163,00	166,00	169,50	172,50	175,50
451— 500	154,00	157,00	160,50	163,50	166,50	170,00	173,00	176,00	179,50	182,50
501— 550	163,00	166,50	169,50	173,00	176,50	180,00	183,00	186,50	190,00	193,50
551— 600	169,00	172,50	176,00	179,50	183,00	186,50	190,00	193,50	197,00	200,50
601— 650	178,00	181,50	185,50	189,00	192,50	196,50	200,00	204,00	207,50	211,00
651— 700	184,00	188,00	191,50	195,50	199,50	203,00	207,00	210,50	214,50	218,50
701— 750	193,00	197,00	201,00	205,00	209,00	213,00	217,00	221,00	225,00	229,00
751— 800	199,00	203,00	207,50	211,50	215,50	219,50	224,00	228,00	232,00	236,00
801— 850	208,00	212,50	216,50	221,00	225,50	229,50	234,00	238,50	242,50	247,00
851— 900	214,00	218,50	223,00	227,50	232,00	236,50	241,00	245,00	249,50	254,00
901— 950	220,00	224,50	229,50	234,00	238,50	243,00	247,50	252,00	256,50	261,00
951—1 000	226,00	231,00	235,50	240,00	245,00	249,50	254,50	259,00	263,50	268,50
1 001—1 050	235,00	240,00	245,00	250,00	254,50	259,50	264,50	269,50	274,00	279,00
1 051—1 100	241,00	246,00	251,00	256,00	261,00	266,00	271,00	276,00	281,00	286,00
1 101—1 150	247,50	252,50	257,50	262,50	268,00	273,00	278,00	283,00	288,50	293,50
1 151—1 200	253,50	258,50	264,00	269,00	274,50	279,50	285,00	290,00	295,50	300,50
1 201—1 250	259,50	264,50	270,00	275,50	281,00	286,00	291,50	297,00	302,50	307,50
1 251—1 300	265,50	271,00	276,50	282,00	287,50	293,00	298,50	304,00	309,50	315,00
1 301—1 350	271,50	277,00	282,50	288,00	294,00	299,50	305,00	310,50	316,50	322,00
1 351—1 400	277,50	283,00	289,00	294,50	300,50	306,00	312,00	317,50	323,50	329,00
1 401—1 500	283,50	289,50	295,00	301,00	307,00	313,00	318,50	324,50	330,50	336,50
över 1 500	289,50	295,50	301,50	307,50	313,50	319,50	325,50	331,50	337,50	343,50



## 9.1 Fraktstyckegods

### Frakttabell för sändning, vägande 2501–3 000 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg									
	2 501– 2 550	2 551– 2 600	2 601– 2 650	2 651– 2 700	2 701– 2 750	2 751– 2 800	2 801– 2 850	2 851– 2 900	2 901– 2 950	2 951– 3 000
1— 20	36,50	37,00	38,00	38,50	39,00	39,50	40,50	41,00	41,50	42,00
21— 40	44,00	44,50	45,50	46,00	47,00	47,50	48,50	49,00	50,00	50,50
41— 60	51,00	52,00	53,00	54,00	54,50	55,50	56,50	57,50	58,00	59,00
61— 80	58,50	59,50	60,50	61,50	62,50	63,50	64,50	65,50	66,50	67,50
81— 100	65,50	67,00	68,00	69,00	70,00	71,50	72,50	73,50	74,50	76,00
101— 120	73,00	74,00	75,50	76,50	78,00	79,00	80,50	81,50	83,00	84,00
121— 140	80,50	81,50	83,00	84,50	86,00	87,00	88,50	90,00	91,50	92,50
141— 160	87,50	89,00	90,50	92,00	93,50	95,00	96,50	98,00	99,50	101,00
161— 180	95,00	96,50	98,00	99,50	101,50	103,00	104,50	106,00	108,00	109,50
181— 200	102,00	104,00	105,50	107,50	109,00	111,00	112,50	114,50	116,00	118,00
201— 225	113,00	115,00	117,00	119,00	121,00	122,50	124,50	126,50	128,50	130,50
226— 250	120,50	122,50	124,50	126,50	128,50	130,50	132,50	134,50	137,00	139,00
251— 275	127,50	129,50	132,00	134,00	136,50	138,50	140,50	143,00	145,00	147,00
276— 300	135,00	137,00	139,50	142,00	144,00	146,50	148,50	151,00	153,50	155,50
301— 325	145,50	148,00	150,50	153,00	155,50	158,00	160,50	163,00	165,50	168,00
326— 350	153,00	155,50	158,50	161,00	163,50	166,00	169,00	171,50	174,00	176,50
351— 375	160,50	163,00	166,00	168,50	171,50	174,00	177,00	179,50	182,50	185,00
376— 400	167,50	170,50	173,50	176,00	179,00	182,00	185,00	187,50	190,50	193,50
401— 450	178,50	181,50	184,50	187,50	190,50	194,00	197,00	200,00	203,00	206,00
451— 500	186,00	189,00	192,00	195,50	198,50	201,50	205,00	208,00	211,50	214,50
501— 550	196,50	200,00	203,50	207,00	210,00	213,50	217,00	220,50	223,50	227,00
551— 600	204,00	207,50	211,00	214,50	218,00	221,50	225,00	228,50	232,00	235,50
601— 650	215,00	218,50	222,00	226,00	229,50	233,50	237,00	240,50	244,50	248,00
651— 700	222,00	226,00	230,00	233,50	237,50	241,00	245,00	249,00	252,50	256,50
701— 750	233,00	237,00	241,00	245,00	249,00	253,00	257,00	261,00	265,00	269,00
751— 800	240,50	244,50	248,50	252,50	257,00	261,00	265,00	269,00	273,50	277,50
801— 850	251,00	255,50	260,00	264,00	268,50	273,00	277,00	281,50	285,50	290,00
851— 900	258,50	263,00	267,50	272,00	276,50	280,50	285,00	289,50	294,00	298,50
901— 950	266,00	270,50	275,00	279,50	284,00	288,50	293,00	297,50	302,50	307,00
951—1 000	273,00	277,50	282,50	287,00	292,00	296,50	301,00	306,00	310,50	315,00
1 001—1 050	284,00	289,00	293,50	298,50	303,50	308,50	313,00	318,00	323,00	328,00
1 051—1 100	291,00	296,00	301,00	306,00	311,00	316,00	321,00	326,00	331,00	336,00
1 101—1 150	298,50	303,50	309,00	314,00	319,00	324,00	329,50	334,50	339,50	344,50
1 151—1 200	306,00	311,00	316,50	321,50	327,00	332,00	337,50	342,50	348,00	353,00
1 201—1 250	313,00	318,50	324,00	329,00	334,50	340,00	345,50	350,50	356,00	361,50
1 251—1 300	320,50	326,00	331,50	337,00	342,50	348,00	353,50	359,00	364,50	370,00
1 301—1 350	327,50	333,00	339,00	344,50	350,00	355,50	361,50	367,00	372,50	378,00
1 351—1 400	335,00	340,50	346,50	352,00	358,00	363,50	369,50	375,00	381,00	386,50
1 401—1 500	342,00	348,00	354,00	360,00	365,50	371,50	377,50	383,50	389,00	395,00
över 1 500	349,50	355,50	361,50	367,50	373,50	379,50	385,50	391,50	397,50	403,50

## 9.1 Fraktstyckegods

Frakttabell för sändning, vägande 3 001—3 500 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg									
	3 001— 3 050	3 051— 3 100	3 101— 3 150	3 151— 3 200	3 201— 3 250	3 251— 3 300	3 301— 3 350	3 351— 3 400	3 401— 3 450	3 451— 3 500
1— 20	43,00	43,50	44,00	44,50	45,50	46,00	46,50	47,00	48,00	48,50
21— 40	51,50	52,00	53,00	53,50	54,50	55,00	56,00	56,50	57,50	58,00
41— 60	60,00	61,00	61,50	62,50	63,50	64,50	65,00	66,00	67,00	68,00
61— 80	68,50	69,50	70,50	71,50	72,50	73,50	74,50	75,50	76,50	77,50
81— 100	77,00	78,00	79,00	80,50	81,50	82,50	83,50	85,00	86,00	87,00
101— 120	85,50	86,50	88,00	89,00	90,50	91,50	93,00	94,00	95,50	96,50
121— 140	94,00	95,50	97,00	98,00	99,50	101,00	102,50	103,50	105,00	106,50
141— 160	102,50	104,00	105,50	107,00	108,50	110,00	111,50	113,00	114,50	116,00
161— 180	111,00	112,50	114,50	116,00	117,50	119,00	121,00	122,50	124,00	125,50
181— 200	119,50	121,50	123,00	125,00	126,50	128,50	130,00	132,00	133,50	135,50
201— 225	132,50	134,50	136,50	138,00	140,00	142,00	144,00	146,00	148,00	150,00
226— 250	141,00	143,00	145,00	147,00	149,00	151,00	153,50	155,50	157,50	159,50
251— 275	149,50	151,50	154,00	156,00	158,00	160,50	162,50	164,50	167,00	169,00
276— 300	158,00	160,50	162,50	165,00	167,00	169,50	172,00	174,00	176,50	179,00
301— 325	170,50	173,00	175,50	178,00	180,50	183,00	185,50	188,00	190,50	193,00
326— 350	179,50	182,00	184,50	187,00	190,00	192,50	195,00	197,50	200,50	203,00
351— 375	188,00	190,50	193,50	196,00	199,00	201,50	204,50	207,00	210,00	212,50
376— 400	196,50	199,00	202,00	205,00	208,00	210,50	213,50	216,50	219,50	222,00
401— 450	209,00	212,00	215,00	218,50	221,50	224,50	227,50	230,50	233,50	236,50
451— 500	217,50	221,00	224,00	227,00	230,50	233,50	237,00	240,00	243,00	246,50
501— 550	230,50	234,00	237,00	240,50	244,00	247,50	250,50	254,00	257,00	261,00
551— 600	239,00	242,50	246,00	249,50	253,00	256,50	260,00	263,50	267,00	270,50
601— 650	251,50	255,50	259,00	263,00	266,50	270,00	274,00	277,50	281,00	285,00
651— 700	260,50	264,00	268,00	271,50	275,50	279,50	283,00	287,00	291,00	294,50
701— 750	273,00	277,00	281,00	285,00	289,00	293,00	297,00	301,00	305,00	309,00
751— 800	281,50	285,50	290,00	294,00	298,00	302,00	306,50	310,50	314,50	318,50
801— 850	294,50	298,50	303,00	307,50	311,50	316,00	320,00	324,50	329,00	333,00
851— 900	303,00	307,50	312,00	316,00	320,50	325,00	329,50	334,00	338,50	343,00
901— 950	312,50	316,00	320,50	325,00	329,50	334,00	339,00	343,50	348,00	352,50
951—1 000	320,00	324,50	329,50	334,00	338,50	343,50	348,00	352,50	357,50	362,00
1 001—1 050	332,50	337,50	342,50	347,50	352,00	357,00	362,00	367,00	371,50	376,50
1 051—1 100	341,00	346,00	351,00	356,00	361,00	366,00	371,00	376,00	381,00	386,00
1 101—1 150	350,00	355,00	360,00	365,00	370,50	375,50	380,50	385,50	391,00	396,00
1 151—1 200	358,50	363,50	369,00	374,00	379,50	384,50	390,00	395,00	400,50	405,50
1 201—1 250	367,00	372,00	377,50	383,00	388,50	393,50	399,00	404,50	410,00	415,00
1 251—1 300	375,50	381,00	386,50	392,00	397,50	403,00	408,50	414,00	419,50	425,00
1 301—1 350	384,00	389,50	395,00	400,50	406,50	412,00	417,50	423,00	429,00	434,50
1 351—1 400	392,50	398,00	404,00	409,50	415,50	421,00	427,00	432,50	438,50	444,00
1 401—1 500	401,00	407,00	412,50	418,50	424,50	430,50	436,00	442,00	448,00	454,00
över 1 500	409,50	415,50	421,50	427,50	433,50	439,50	445,50	451,50	457,50	463,50



## 9.1 Fraktstyckegods

### Frakttabell för sändning, vägande 3 501—4 000 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg									
	3 501— 3 550	3 551— 3 600	3 601— 3 650	3 651— 3 700	3 701— 3 750	3 751— 3 800	3 801— 3 850	3 851— 3 900	3 901— 3 950	3 951— 4 000
1— 20	49,00	49,50	50,50	51,00	51,50	52,00	53,00	53,50	54,00	54,50
21— 40	59,00	59,50	60,50	61,00	62,00	62,50	63,50	64,00	65,00	65,50
41— 60	68,50	69,50	70,50	71,50	72,00	73,00	74,00	75,00	75,50	76,50
61— 80	78,50	79,50	80,50	81,50	82,50	83,50	84,50	85,50	86,50	87,50
81— 100	88,00	89,50	90,50	91,50	92,50	94,00	95,00	96,00	97,00	98,50
101— 120	98,00	99,00	100,50	101,50	103,00	104,00	105,50	106,50	108,00	109,00
121— 140	108,00	109,00	110,50	112,00	113,50	114,50	116,00	117,50	119,00	120,00
141— 160	117,50	119,00	120,50	122,00	123,50	125,00	126,50	128,00	129,50	131,00
161— 180	127,50	129,00	130,50	132,00	134,00	135,50	137,00	138,50	140,50	142,00
181— 200	137,00	139,00	140,50	142,50	144,00	146,00	147,50	149,50	151,00	153,00
201— 225	152,00	153,50	155,50	157,50	159,50	161,50	163,50	165,50	167,50	169,00
226— 250	161,50	163,50	165,50	167,50	170,00	172,00	174,00	176,00	178,00	180,00
251— 275	171,50	173,50	175,50	178,00	180,00	182,00	184,50	186,50	189,00	191,00
276— 300	181,00	183,50	185,50	188,00	190,50	192,50	195,00	197,50	199,50	202,00
301— 325	195,50	198,00	200,50	203,00	205,50	208,00	210,50	213,00	215,50	218,00
326— 350	205,50	208,00	211,00	213,50	216,00	218,50	221,50	224,00	226,50	229,00
351— 375	215,50	218,00	221,00	223,50	226,50	229,00	232,00	234,50	237,50	240,00
376— 400	225,00	228,00	231,00	233,50	236,50	239,50	242,50	245,00	248,00	251,00
401— 450	239,50	243,00	246,00	249,00	252,00	255,00	258,00	261,00	264,00	267,50
451— 500	249,50	252,50	256,00	259,00	262,50	265,50	268,50	272,00	275,00	278,00
501— 550	264,00	267,50	271,00	274,50	277,50	281,00	284,50	288,00	291,00	294,50
551— 600	274,00	277,50	281,00	284,50	288,00	291,50	295,00	298,50	302,00	305,50
601— 650	288,50	292,50	296,00	299,50	303,50	307,00	310,50	314,50	318,00	322,00
651— 700	298,50	302,00	306,00	310,00	313,50	317,50	321,50	325,00	329,00	332,50
701— 750	313,00	317,00	321,00	325,00	329,00	333,00	337,00	341,00	345,00	349,00
751— 800	323,00	327,00	331,00	335,00	339,50	343,50	347,50	351,50	356,00	360,00
801— 850	337,50	342,00	346,00	350,50	354,50	359,00	363,50	367,50	372,00	376,50
851— 900	347,50	351,50	356,00	360,50	365,00	369,50	374,00	378,50	383,00	387,00
901— 950	357,00	361,50	366,00	370,50	375,50	380,00	384,50	389,00	393,50	398,00
951—1 000	367,00	371,50	376,00	381,00	385,50	390,00	395,00	399,50	404,50	409,00
1 001—1 050	381,50	386,50	391,00	396,00	401,00	406,00	410,50	415,50	420,50	425,50
1 051—1 100	391,00	396,00	401,00	406,00	411,00	416,00	421,00	426,00	431,00	436,00
1 101—1 150	401,00	406,00	411,50	416,50	421,50	426,50	432,00	437,00	442,00	447,00
1 151—1 200	411,00	416,00	421,50	426,50	432,00	437,00	442,50	447,50	453,00	458,00
1 201—1 250	420,50	426,00	431,50	436,50	442,00	447,50	453,00	458,00	463,50	469,00
1 251—1 300	430,50	436,00	441,50	447,00	452,50	458,00	463,50	469,00	474,50	480,00
1 301—1 350	440,00	445,50	451,50	457,00	462,50	468,00	474,00	479,50	485,00	490,50
1 351—1 400	450,00	455,50	461,50	467,00	473,00	478,50	484,50	490,00	496,00	501,50
1 401—1 500	459,50	465,50	471,50	477,50	483,00	489,00	495,00	501,00	506,50	512,50
över 1 500	469,50	475,50	481,50	487,50	493,50	499,50	505,50	511,50	517,50	523,50



## 9.1 Fraktstyckegods

### Frakttabell för sändning, vägande 4 001—5 000 kg

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg									
	4 001— 4 100	4 101— 4 200	4 201— 4 300	4 301— 4 400	4 401— 4 500	4 501— 4 600	4 601— 4 700	4 701— 4 800	4 801— 4 900	4 901— 5 000
1— 20	56,00	57,00	58,50	59,50	61,00	62,00	63,50	64,50	66,00	67,00
21— 40	67,00	68,50	70,00	71,50	73,00	74,50	76,00	77,50	79,00	80,50
41— 60	78,50	80,00	82,00	83,50	85,50	87,00	89,00	90,50	92,50	94,00
61— 80	89,50	91,50	93,50	95,50	97,50	99,50	101,50	103,50	105,50	107,50
81— 100	100,50	103,00	105,00	107,50	109,50	112,00	114,00	116,50	118,50	121,00
101— 120	111,50	114,00	116,50	119,00	121,50	124,00	126,50	129,00	131,50	134,00
121— 140	123,00	125,50	128,50	131,00	134,00	136,50	139,50	142,00	145,00	147,50
141— 160	134,00	137,00	140,00	143,00	146,00	149,00	152,00	155,00	158,00	161,00
161— 180	145,00	148,50	151,50	155,00	158,00	161,50	164,50	168,00	171,00	174,50
181— 200	156,50	160,00	163,50	167,00	170,50	174,00	177,50	181,00	184,50	188,00
201— 225	173,00	177,00	181,00	184,50	188,50	192,50	196,50	200,00	204,00	208,00
226— 250	184,00	188,50	192,50	196,50	200,50	205,00	209,00	213,00	217,00	221,50
251— 275	195,50	199,50	204,00	208,50	213,00	217,00	221,50	226,00	230,50	234,50
276— 300	206,50	211,00	216,00	220,50	225,00	229,50	234,50	239,00	243,50	248,00
301— 325	223,00	228,00	233,00	238,00	243,00	248,00	253,00	258,00	263,00	268,00
326— 350	234,50	239,50	245,00	250,00	255,50	260,50	266,00	271,00	276,50	281,50
351— 375	245,50	251,00	256,50	262,00	267,50	273,00	278,50	284,00	289,50	295,00
376— 400	256,50	262,50	268,00	274,00	279,50	285,50	291,00	297,00	302,50	308,50
401— 450	273,50	279,50	285,50	292,00	298,00	304,00	310,00	316,50	322,50	328,50
451— 500	284,50	291,00	297,50	303,50	310,00	316,50	323,00	329,00	335,50	342,00
501— 550	301,50	308,00	315,00	321,50	328,50	335,00	342,00	348,50	355,50	362,00
551— 600	312,50	319,50	326,50	333,50	340,50	347,50	354,50	361,50	368,50	375,50
601— 650	329,00	336,50	344,00	351,50	358,50	366,00	373,50	381,00	388,00	395,50
651— 700	340,50	348,00	355,50	363,00	371,00	378,50	386,00	393,50	401,50	409,00
701— 750	357,00	365,00	373,00	381,00	389,00	397,00	405,00	413,00	421,00	429,00
751— 800	368,00	376,50	384,50	393,00	401,00	409,50	417,50	426,00	434,00	442,50
801— 850	385,00	393,50	402,00	411,00	419,50	428,00	436,50	445,50	454,00	462,50
851— 900	396,00	405,00	414,00	422,50	431,50	440,50	449,50	458,00	467,00	476,00
901— 950	407,00	416,50	425,50	434,50	443,50	453,00	462,00	471,00	480,00	489,50
951—1 000	418,50	427,50	437,00	446,50	456,00	465,00	474,50	484,00	493,50	502,50
1 001—1 050	435,00	445,00	454,50	464,50	474,00	484,00	493,50	503,50	513,00	523,00
1 051—1 100	446,00	456,00	466,00	476,00	486,00	496,00	506,00	516,00	526,00	536,00
1 101—1 150	457,50	467,50	478,00	488,00	498,50	508,50	519,00	529,00	539,50	549,50
1 151—1 200	468,50	479,00	489,50	500,00	510,50	521,00	531,50	542,00	552,50	563,00
1 201—1 250	479,50	490,50	501,00	512,00	522,50	533,50	544,00	555,00	565,50	576,50
1 251—1 300	491,00	502,00	513,00	524,00	535,00	546,00	557,00	568,00	579,00	590,00
1 301—1 350	502,00	513,00	524,50	535,50	547,00	558,00	569,50	580,50	592,00	603,00
1 351—1 400	513,00	524,50	536,00	547,50	559,00	570,50	582,00	593,50	605,00	616,50
1 401—1 500	524,50	536,00	548,00	559,50	571,50	583,00	595,00	606,50	618,50	630,00
över 1 500	535,50	547,50	559,50	571,50	583,50	595,50	607,50	619,50	631,50	643,50



## 9.2 Paketgods

### Frakttabell

Kilometer	Avgift i kronor för				
	kolli med högst 50 kubikdecimeters rymd och vägande				
	högst 3 kg	3,1—5 kg	5,1—10 kg	10,1—15 kg	15,1—20 kg
	kolli med över 50 men högst 150 kubikdecimeters rymd och vägande				
	—	högst 3 kg	3,1—5 kg	5,1—15 kg	15,1—20 kg
1— 100	1,50	1,90	2,60	3,10	3,50
101— 200	1,60	2,00	3,00	3,70	4,20
201— 400	1,70	2,10	3,40	4,40	5,40
401— 600	1,80	2,20	3,80	5,30	6,60
601— 800	1,90	2,40	4,20	5,90	7,70
801—1 000	2,00	2,60	4,50	6,50	8,50
över 1 000	2,20	3,00	5,00	7,00	9,00

### 9.3 Ilstyckegods i sändning om högst 100 kg

#### Frakttabell

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg							
	1—30	31—40	41—50	51—60	61—70	71—80	81—90	91—100
1— 40	3,50	4,00	4,50	4,50	5,00	5,50	6,00	6,50
41— 80	4,00	4,50	5,50	6,00	6,50	7,50	8,00	8,50
81— 120	4,50	5,50	6,00	7,00	8,00	9,00	10,00	10,50
121— 160	5,00	6,00	7,00	8,50	9,50	11,00	12,00	13,00
161— 200	5,50	7,00	8,00	9,50	11,00	12,50	13,50	15,00
201— 250	6,00	7,50	9,00	11,00	12,50	14,00	15,50	17,00
251— 300	6,50	8,50	10,00	12,00	14,00	15,50	17,50	19,00
301— 350	7,00	9,00	11,00	13,00	15,50	17,50	19,50	21,50
351— 400	7,50	10,00	12,00	14,50	17,00	19,50	22,00	24,00
401— 500	8,50	11,50	14,00	16,50	19,00	21,50	24,50	27,00
501— 600	9,50	12,50	15,00	18,00	21,00	23,50	26,50	29,00
601— 700	10,00	13,00	16,00	19,00	22,00	25,00	28,00	31,00
701— 800	11,00	14,00	17,50	21,00	24,00	27,00	30,50	33,50
801— 900	11,50	15,00	18,50	22,00	25,50	29,00	32,50	36,00
901—1 000	12,00	16,00	19,50	23,00	27,00	30,50	34,50	38,00
1 001—1 100	13,00	17,00	21,00	24,50	28,50	32,50	36,50	40,00
1 101—1 200	13,50	17,50	22,00	26,00	30,00	34,00	38,00	42,00
1 201—1 300	14,00	18,50	23,00	27,50	31,50	36,00	40,00	44,00
1 301—1 400	15,00	19,50	24,00	28,50	33,00	37,50	42,00	46,50
1 401—1 500	15,50	20,50	25,00	30,00	34,50	39,00	44,00	48,50
över 1 500	16,00	21,00	26,00	31,00	36,00	41,00	45,50	50,50

För sändning med fraktdragande vikt *över 100 kg* erlägges frakt som för fraktgods med 100 procents tillägg.



## 9.4 Rabattilstyckegods i sändning om högst 100 kg, varugrupp a

### Frakttabell

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg								
	1—20	21—30	31—40	41—50	51—60	61—70	71—80	81—90	91—100
1— 40	3,00	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	4,00	4,00	4,00
41— 80	3,00	3,50	3,50	4,00	4,00	4,00	4,50	4,50	5,00
81— 120	3,00	3,50	4,00	4,00	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00
121— 160	3,50	4,00	4,00	4,50	4,50	5,00	5,50	6,00	7,00
161— 200	3,50	4,00	4,50	4,50	5,00	5,50	6,50	7,00	8,50
201— 250	4,00	4,50	4,50	5,00	5,50	6,50	7,50	8,50	9,50
251— 300	4,00	4,50	5,00	5,00	6,00	7,50	8,50	9,50	10,50
301— 350	4,50	5,00	5,50	5,50	6,50	8,50	9,50	11,00	12,00
351— 400	4,50	5,00	6,00	6,00	7,50	9,50	10,50	12,00	13,00
401— 500	5,00	5,50	6,50	7,50	9,50	10,50	12,00	13,00	15,00
501— 600	5,00	6,00	7,00	9,00	10,00	11,50	13,00	14,00	16,00
601— 700	5,50	6,50	8,50	10,00	11,00	12,50	14,00	15,50	17,00
701— 800	5,50	7,00	9,00	10,50	12,00	13,50	15,50	16,50	18,00
801— 900	6,00	7,50	9,50	11,00	12,50	14,00	16,00	17,50	19,50
901—1 000	6,00	8,50	10,00	11,50	13,50	15,50	17,00	18,50	21,00
1 001—1 100	6,50	9,00	11,00	12,50	14,00	16,50	18,00	19,50	22,00
1 101—1 200	6,50	9,00	11,00	13,00	15,00	17,00	19,00	21,00	23,00
1 201—1 300	7,00	9,50	11,50	13,50	16,00	18,00	20,50	22,00	24,00
1 301—1 400	8,00	10,00	12,50	15,00	17,00	19,00	21,50	23,50	25,00
1 401—1 500	8,50	10,50	13,00	15,50	17,50	19,50	22,00	24,00	26,00
över 1 500	9,00	11,00	13,00	15,50	17,50	19,50	22,00	24,00	27,00

För sändning med fraktdragande vikt *över 100 kg* erlägges frakt som för fraktgods med 10 procents tillägg.

## 9.4 Rabattilstyckegods i sändning om högst 100 kg, varugrupp b

### *Fraktabell*

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg								
	1—20	21—30	31—40	41—50	51—60	61—70	71—80	81—90	91—100
1— 40	3,00	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	4,00	4,00	4,00
41— 80	3,00	3,50	3,50	4,00	4,00	4,00	5,00	5,00	5,50
81— 120	3,00	3,50	4,00	4,00	4,00	5,00	5,50	6,00	6,50
121— 160	3,50	4,00	4,00	5,00	5,00	5,50	6,00	6,50	7,50
161— 200	3,50	4,00	5,00	5,00	5,50	6,00	7,00	7,50	9,00
201— 250	4,00	5,00	5,00	5,50	6,00	7,00	8,50	9,00	10,00
251— 300	4,00	5,00	5,50	5,50	6,50	8,50	9,00	10,00	11,50
301— 350	5,00	5,50	6,00	6,00	7,00	9,00	10,00	12,00	13,00
351— 400	5,00	5,50	6,50	6,50	8,50	10,00	11,50	13,00	14,50
401— 500	5,50	6,00	7,00	8,50	10,00	11,50	13,00	14,50	16,00
501— 600	5,50	6,50	7,50	9,50	10,50	12,50	14,50	15,50	17,50
601— 700	6,00	7,00	9,00	10,50	12,00	13,50	15,50	17,00	18,50
701— 800	6,00	7,50	9,50	11,50	13,00	15,00	17,00	18,00	20,00
801— 900	6,50	8,50	10,00	12,00	13,50	15,50	17,50	19,00	21,50
901—1 000	6,50	9,00	10,50	12,50	15,00	17,00	18,50	20,50	23,00
1 001—1 100	7,00	9,50	12,00	13,50	15,50	18,00	20,00	21,50	24,00
1 101—1 200	7,00	9,50	12,00	14,50	16,00	18,50	21,00	23,00	25,00
1 201—1 300	7,50	10,00	12,50	15,00	17,50	20,00	22,00	24,00	26,50
1 301—1 400	8,50	10,50	13,50	16,00	18,50	21,00	23,50	26,00	27,50
1 401—1 500	9,00	11,50	14,50	17,00	19,00	21,50	24,00	26,50	29,00
över 1 500	9,50	12,00	14,50	17,00	19,00	21,50	24,00	26,50	30,00

För sändning med fraktdragande vikt *över* 100 kg erlägges frakt som för fraktgods med 20 procents tillägg.



## 9.4 Rabattilstyckegods i sändning om högst 100 kg, varugrupp c

### Frakttabell

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg								
	1—20	21—30	31—40	41—50	51—60	61—70	71—80	81—90	91—100
1— 40	3,50	3,50	4,00	4,50	4,50	4,50	5,00	5,50	5,50
41— 80	4,00	4,00	4,50	5,00	5,00	5,50	6,00	6,00	7,00
81— 120	4,00	4,50	5,00	5,50	5,50	6,00	6,50	7,50	8,50
121— 160	4,50	5,00	5,50	6,00	6,00	6,50	7,50	8,50	10,00
161— 200	4,50	5,50	6,00	6,00	6,50	7,50	9,00	10,00	11,50
201— 250	5,50	6,00	6,00	6,50	7,50	9,00	10,50	11,50	13,00
251— 300	5,50	6,00	6,50	7,00	8,50	10,50	11,50	13,00	14,50
301— 350	6,00	7,00	7,50	7,50	9,00	11,50	13,00	15,00	16,50
351— 400	6,00	7,00	8,00	8,50	10,50	12,50	14,50	16,50	18,00
401— 500	7,00	7,50	9,00	10,50	12,50	14,50	16,50	18,00	20,50
501— 600	7,00	8,00	10,00	12,00	13,50	16,00	18,00	19,50	22,00
601— 700	7,50	9,00	11,00	13,50	15,00	17,50	19,50	21,00	23,50
701— 800	7,50	10,00	12,00	14,50	16,50	18,50	21,00	22,50	25,00
801— 900	8,00	10,50	13,00	15,00	17,50	19,50	22,00	24,00	27,00
901—1 000	8,50	11,50	13,50	16,00	18,50	21,00	23,50	25,50	28,50
1 001—1 100	9,00	12,00	15,00	17,00	19,50	22,50	25,00	27,00	30,00
1 101—1 200	9,00	12,00	15,00	18,00	20,50	23,50	26,50	28,50	31,50
1 201—1 300	10,00	12,50	16,00	19,00	22,00	25,00	28,00	30,00	33,00
1 301—1 400	10,50	13,50	17,00	20,00	23,00	26,50	29,50	32,00	34,50
1 401—1 500	11,00	14,00	18,00	21,00	24,00	27,00	30,00	33,00	36,00
över 1 500	12,00	15,00	18,00	21,00	24,00	27,00	30,00	33,00	37,50

För sändning med fraktdragande vikt *över 100 kg* erlägges frakt som för fraktgods med 50 procents tillägg.

2d. Bulletin Board - showing the progress of the work

1918-1919

No.	1918		1919	
	Jan	Feb	Jan	Feb
1	100	100	100	100
2	100	100	100	100
3	100	100	100	100
4	100	100	100	100
5	100	100	100	100
6	100	100	100	100
7	100	100	100	100
8	100	100	100	100
9	100	100	100	100
10	100	100	100	100
11	100	100	100	100
12	100	100	100	100
13	100	100	100	100
14	100	100	100	100
15	100	100	100	100
16	100	100	100	100
17	100	100	100	100
18	100	100	100	100
19	100	100	100	100
20	100	100	100	100
21	100	100	100	100
22	100	100	100	100
23	100	100	100	100
24	100	100	100	100
25	100	100	100	100
26	100	100	100	100
27	100	100	100	100
28	100	100	100	100
29	100	100	100	100
30	100	100	100	100
31	100	100	100	100
32	100	100	100	100
33	100	100	100	100
34	100	100	100	100
35	100	100	100	100
36	100	100	100	100
37	100	100	100	100
38	100	100	100	100
39	100	100	100	100
40	100	100	100	100
41	100	100	100	100
42	100	100	100	100
43	100	100	100	100
44	100	100	100	100
45	100	100	100	100
46	100	100	100	100
47	100	100	100	100
48	100	100	100	100
49	100	100	100	100
50	100	100	100	100

The following table shows the progress of the work during the year 1918-1919. The total amount of work done is 100%.



## 9.5 Expressgods

*Frakttabell för sändning upp till 100 kg samt frakttillägg för sändningsviker däröver att läggas till fraktavgiften för 100 kg*

Kilometer	Avgift i kronor för sändning med nedanstående vikt i kg										Frakttillägg i kr per begynnande 10 kg för sändn-vikt över 100 kg
	1-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	
1— 40	5,50	7,50	10,50	13,00	15,50	18,50	21,00	23,50	26,50	29,00	2,60
41— 80	6,00	8,50	11,50	15,00	18,00	21,00	24,00	27,00	30,50	33,50	3,10
81— 120	6,00	9,00	12,50	16,00	19,50	23,50	27,00	30,50	34,00	37,50	3,50
121— 160	6,50	9,50	13,50	17,50	21,50	25,00	29,00	33,00	36,50	40,50	3,80
161— 200	6,50	10,00	14,00	18,50	22,50	26,50	30,50	35,00	39,00	43,00	4,10
201— 250	7,00	10,50	15,00	19,50	24,00	28,50	33,00	37,50	41,50	46,00	4,40
251— 300	7,00	11,00	16,00	20,50	25,50	30,00	34,50	39,50	44,00	49,00	4,70
301— 350	7,50	12,00	17,00	22,00	27,00	32,00	37,00	42,00	47,00	52,00	5,00
351— 400	8,00	12,50	18,00	23,50	28,50	34,00	39,50	44,50	50,00	55,00	5,30
401— 500	8,50	13,50	19,00	25,00	31,00	36,50	42,00	48,00	53,50	59,50	5,70
501— 600	9,00	14,50	20,50	27,00	33,00	39,50	45,50	51,50	58,00	64,00	6,10
601— 700	9,50	15,50	22,00	28,50	35,00	41,00	47,50	54,00	60,50	67,00	6,40
701— 800	10,00	16,00	23,00	29,50	36,50	43,00	50,00	56,50	63,50	70,00	6,70
801— 900	10,50	17,00	24,00	31,00	38,00	45,00	52,00	59,00	66,00	73,00	7,00
901—1 000	11,00	17,50	25,00	32,50	39,50	47,00	54,00	61,50	68,50	76,00	7,30
1 001—1 100	11,00	18,00	25,50	33,50	41,00	48,50	56,00	64,00	71,50	79,00	7,60
1 101—1 200	11,50	18,50	26,00	34,00	42,00	49,50	57,50	65,00	73,00	80,50	7,70
1 201—1 300	11,50	19,00	26,50	34,50	42,50	50,50	58,50	66,00	74,00	82,00	7,80
1 301—1 400	12,00	19,50	27,50	35,50	43,50	51,50	59,50	67,50	75,50	83,50	7,90
1 401—1 500	12,00	20,00	28,00	36,00	44,00	52,50	60,50	68,50	77,00	85,00	8,00
över 1 500	12,50	20,50	28,50	37,00	45,00	53,50	61,50	70,00	78,00	86,50	8,10

## 9.6 Fraktgod

Klasserne

Kilometer	A			B			C			D		
	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15
	F r a k t s a t s e											
1— 10	70	61	56	70	61	56	70	61	56	70	59	54
11— 14	75	65	60	75	65	60	75	65	60	74	63	58
15— 18	79	69	64	79	69	64	79	69	64	78	67	61
19— 22	83	73	67	83	73	67	83	73	67	82	70	64
23— 26	87	77	71	87	77	71	87	77	71	86	74	68
27— 30	91	80	74	91	80	74	91	80	74	89	77	71
31— 34	96	84	78	96	84	78	96	84	78	93	81	74
35— 38	100	88	82	100	88	82	100	88	82	97	85	77
39— 42	104	92	85	104	92	85	104	92	85	101	88	81
43— 46	108	96	89	108	96	89	108	96	89	105	92	84
47— 50	112	99	92	112	99	92	112	99	92	108	95	87
51— 54	117	103	96	117	103	96	117	103	96	112	99	91
55— 58	121	107	100	121	107	100	121	107	100	116	103	94
59— 62	125	111	103	125	111	103	125	111	103	120	106	97
63— 66	129	115	107	129	115	107	129	115	107	124	110	100
67— 70	133	118	110	133	118	110	133	118	110	127	113	104
71— 74	138	122	114	138	122	114	138	122	114	131	117	107
75— 78	142	126	118	142	126	118	142	126	118	135	121	110
79— 82	146	130	121	146	130	121	146	130	121	139	124	114
83— 86	150	134	125	150	134	125	150	134	125	143	128	117
87— 90	154	137	128	154	137	128	154	137	128	146	131	120
91— 94	159	141	132	159	141	132	159	141	132	150	135	123
95— 98	163	145	136	163	145	136	163	145	136	154	139	127
99—100	165	147	137	165	147	137	165	147	137	156	140	128
101—105	170	152	142	170	151	142	170	151	141	160	144	132
106—110	175	156	146	175	156	146	175	155	145	164	148	135
111—115	181	161	151	181	160	150	181	159	149	169	152	138
116—120	186	166	155	186	165	154	186	163	152	173	155	142
121—125	191	171	160	191	169	159	191	167	156	177	159	145
126—130	196	175	164	196	174	163	196	171	160	181	163	149
131—135	202	180	169	202	178	167	202	175	164	186	167	152
136—140	207	185	173	207	183	171	207	179	167	190	170	155
141—145	212	190	178	212	187	176	212	183	171	194	174	159
146—150	217	194	182	217	192	180	217	187	175	198	178	162
151—155	223	199	187	223	196	184	223	191	179	203	182	166
156—160	228	204	191	228	201	188	228	195	182	207	185	169
161—165	233	209	196	233	205	193	233	199	186	211	189	172
166—170	238	213	200	238	210	197	238	203	190	215	193	176
171—175	244	218	205	244	214	201	244	207	194	220	197	179
176—180	249	223	209	249	219	205	249	211	197	224	200	183
181—185	254	228	214	254	223	210	254	215	201	228	204	186
186—190	259	232	218	259	228	214	259	219	205	232	208	189
191—195	265	237	223	265	232	218	265	223	209	237	212	193
196—200	270	242	227	270	237	222	270	227	212	241	215	196



## i vagnslaster

1—200 km

A—H

E		F		G		H		Tilläggsavgifter per			Kilometer
10	15	10	15	10	15	10	15	presen- ning	sluten vagn	varm- eller kylvagn	
öre per 100 kg								kronor			
57	52	55	50	54	49	54	49	3	6	40	1—10
61	55	59	53	57	52	57	52	3	6	40	11—14
64	58	62	56	60	55	60	54	3	6	40	15—18
67	61	65	59	63	57	62	56	3	6	40	19—22
71	64	68	62	66	60	65	59	3	6	40	23—26
74	67	71	64	68	62	67	61	3	6	40	27—30
77	70	74	67	71	65	70	63	3	6	40	31—34
81	73	77	70	74	67	72	65	3	6	40	35—38
84	76	80	73	77	70	75	68	3	6	40	39—42
87	79	83	76	80	72	77	70	3	7	40	43—46
91	82	86	78	82	75	80	72	3	7	40	47—50
94	85	89	81	85	77	82	75	3	7	40	51—54
97	88	92	84	88	80	85	77	3	7	40	55—58
101	91	96	87	91	82	87	79	3	7	40	59—62
104	94	99	90	94	85	90	81	3	8	40	63—66
107	97	102	92	96	87	92	84	3	8	40	67—70
111	100	105	95	99	90	95	86	3	8	40	71—74
114	103	108	98	102	92	97	88	3	8	40	75—78
117	106	112	101	105	95	100	91	3	8	40	79—82
121	109	114	104	108	97	102	93	3	9	40	83—86
124	112	117	106	110	100	105	95	3	9	40	87—90
127	115	120	109	113	102	107	97	3	9	40	91—94
131	118	123	112	116	105	110	100	3	9	40	95—98
132	120	125	113	117	106	111	101	3	9	40	99—100
135	123	127	116	120	108	113	103	3	10	40	101—105
138	125	130	118	122	110	115	105	3	10	40	106—110
141	128	132	120	124	112	117	107	3	10	40	111—115
144	131	135	122	126	114	119	109	3	10	40	116—120
147	134	137	125	129	116	121	111	3	10	40	121—125
150	136	140	127	131	118	123	113	3	11	40	126—130
153	139	142	129	133	120	125	115	3	11	40	131—135
156	142	145	131	135	122	127	117	3	11	40	136—140
159	145	147	134	138	124	129	119	3	11	40	141—145
162	147	150	136	140	126	131	121	3	11	40	146—150
165	150	152	138	142	128	133	123	3	12	40	151—155
168	153	155	140	144	130	135	125	3	12	40	156—160
171	156	157	143	147	132	137	127	3	12	40	161—165
174	158	160	145	149	134	139	129	3	12	40	166—170
177	161	162	147	151	136	141	131	3	12	40	171—175
180	164	165	149	153	138	143	133	3	13	40	176—180
183	167	167	152	156	140	145	135	3	13	40	181—185
186	169	170	154	158	142	147	137	3	13	40	186—190
189	172	172	156	160	144	149	139	3	13	40	191—195
192	175	175	158	162	146	151	141	3	13	40	196—200

## 9.6 Fraktgods

## Klasserna

Kilometer	A			B			C			D		
	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15
Fraktsatser												
201—210	280	251	236	279	245	230	278	233	218	247	220	201
211—220	290	260	244	289	253	237	287	239	223	254	225	205
221—230	300	269	253	298	261	244	295	245	229	260	230	210
231—240	310	278	261	308	269	251	304	251	234	267	235	214
241—250	320	287	270	317	277	258	312	257	240	273	240	219
251—260	330	296	278	327	285	266	321	263	245	280	245	223
261—270	340	305	287	336	293	273	329	269	251	286	250	228
271—280	350	314	295	346	301	280	338	275	256	293	255	232
281—290	360	323	304	355	309	287	346	281	262	299	260	237
291—300	370	332	312	365	317	294	355	287	267	306	265	241
301—310	380	340	320	373	324	301	362	292	272	311	270	245
311—320	390	349	328	382	331	307	369	297	276	316	274	249
321—330	400	357	336	390	338	313	376	302	281	321	279	253
331—340	410	366	343	399	345	320	383	307	285	326	283	257
341—350	420	374	351	407	352	326	390	312	290	331	288	261
351—360	430	383	359	416	359	332	397	317	294	336	292	265
361—370	440	391	366	424	366	339	404	322	299	341	297	269
371—380	450	400	374	433	373	345	411	327	303	346	301	273
381—390	460	408	382	441	380	351	418	332	308	351	306	277
391—400	470	417	389	450	387	357	425	337	312	356	310	281
401—410	479	423	395	457	391	361	430	340	316	360	314	284
411—420	488	430	401	465	395	364	436	344	319	365	317	287
421—430	497	436	407	472	399	368	441	347	323	369	321	290
431—440	506	443	413	480	403	371	447	351	326	374	324	293
441—450	515	449	419	487	407	375	452	354	330	378	328	296
451—460	524	456	425	495	411	378	458	358	333	383	331	299
461—470	533	462	431	502	415	382	463	361	337	387	335	302
471—480	542	469	437	510	419	385	469	365	340	392	338	305
481—490	551	475	443	517	423	389	474	368	344	396	342	308
491—500	560	482	448	525	427	392	480	372	347	401	345	311
501—510	568	486	452	531	430	395	484	375	350	405	348	314
511—520	576	491	456	538	433	397	489	378	352	410	351	316
521—530	584	495	460	544	436	400	493	381	355	414	354	319
531—540	592	500	464	551	439	402	498	384	357	419	357	321
541—550	600	504	468	557	442	405	502	387	360	423	360	324
551—560	608	509	472	564	445	407	507	390	362	428	363	326
561—570	616	513	476	570	448	410	511	393	365	432	366	329
571—580	624	518	480	577	451	412	516	396	367	437	369	331
581—590	632	522	484	583	454	415	520	399	370	441	372	334
591—600	640	527	488	590	457	417	525	402	372	446	375	336
601—610	646	530	491	595	459	420	529	404	375	450	378	339
611—620	653	534	494	601	462	422	533	407	377	454	380	341
621—630	659	537	497	606	464	425	537	409	380	458	383	344
631—640	666	541	500	612	467	427	541	412	382	462	385	346
641—650	672	544	503	617	469	430	545	414	385	466	388	349



## i vagnslaster

201—650 km

A—H

E		F		G		H		Tilläggsavgifter per			Kilometer
10	15	10	15	10	15	10	15	presen- ning	sluten vagn	varm- eller kylvagn	
ö r e p e r 1 0 0 k g								kronor			
197	179	179	162	166	150	155	144	4	14	42	201—210
202	184	184	166	170	154	159	148	4	14	42	211—220
207	188	188	170	174	158	163	151	4	14	42	221—230
212	193	193	174	178	162	167	155	4	15	45	231—240
217	197	197	178	182	166	171	158	4	15	45	241—250
222	202	202	182	186	170	175	162	4	15	45	251—260
227	206	206	186	190	174	179	165	4	16	48	261—270
232	211	211	190	194	178	183	169	4	16	48	271—280
237	215	215	194	198	182	187	172	4	16	48	281—290
242	220	220	198	202	186	191	176	4	17	51	291—300
246	223	223	202	206	190	195	179	4	17	51	301—310
250	227	227	205	209	193	198	183	4	17	51	311—320
254	230	230	209	213	197	202	186	4	18	54	321—330
258	234	234	212	216	200	205	190	4	18	54	331—340
262	237	237	216	220	204	209	193	4	18	54	341—350
266	241	241	219	223	207	212	197	4	19	57	351—360
270	244	244	223	227	211	216	200	4	19	57	361—370
274	248	248	226	230	214	219	204	4	19	57	371—380
278	251	251	230	234	218	223	207	4	20	60	381—390
282	255	255	233	237	221	226	211	4	20	60	391—400
285	258	258	236	240	224	229	213	5	20	60	401—410
288	261	261	238	243	226	232	216	5	21	63	411—420
291	264	264	241	246	229	235	218	5	21	63	421—430
294	267	267	243	249	231	238	221	5	21	63	431—440
297	270	270	246	252	234	241	223	5	22	66	441—450
300	273	273	248	255	236	244	226	5	22	66	451—460
303	276	276	251	258	239	247	228	5	22	66	461—470
306	279	279	253	261	241	250	231	5	23	69	471—480
309	282	282	256	264	244	253	233	5	23	69	481—490
312	285	285	258	267	246	256	236	5	23	69	491—500
315	287	288	261	270	249	259	238	5	24	72	501—510
318	290	291	263	273	251	261	241	5	24	72	511—520
321	292	294	266	276	254	264	243	5	24	72	521—530
324	295	297	268	279	256	266	246	5	24	72	531—540
327	297	300	271	282	259	269	248	5	24	72	541—550
330	300	303	273	285	261	271	251	5	25	75	551—560
333	302	306	276	288	264	274	253	5	25	75	561—570
336	305	309	278	291	266	276	256	5	25	75	571—580
339	307	312	281	294	269	279	258	5	25	75	581—590
342	310	315	283	297	271	281	261	5	25	75	591—600
345	312	317	286	300	274	284	263	6	26	78	601—610
347	315	320	288	302	276	286	266	6	26	78	611—620
350	317	322	291	305	279	289	268	6	26	78	621—630
352	320	325	293	307	281	291	271	6	26	78	631—640
355	322	327	296	310	284	294	273	6	26	78	641—650

## 9.6 Fraktgods

Klasserna

Kilometer	A			B			C			D		
	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15
	Fraktsatser											
651— 660	679	548	506	623	472	432	549	417	387	470	390	351
661— 670	685	551	509	628	474	435	553	419	390	474	393	354
671— 680	692	555	512	634	477	437	557	422	392	478	395	356
681— 690	698	558	515	639	479	440	561	424	395	482	398	359
691— 700	705	562	518	645	482	442	565	427	397	486	400	361
701— 710	710	565	521	649	484	445	569	429	400	490	403	364
711— 720	715	568	523	654	487	447	573	432	402	494	405	366
721— 730	720	571	526	658	489	450	577	434	405	498	408	369
731— 740	725	574	528	663	492	452	581	437	407	502	410	371
741— 750	730	577	531	667	494	455	585	439	410	506	413	374
751— 760	735	580	533	672	497	457	589	442	412	510	415	376
761— 770	740	583	536	676	499	460	593	444	415	514	418	379
771— 780	745	586	538	681	502	462	597	447	417	518	420	381
781— 790	750	589	541	685	504	465	601	449	420	522	423	384
791— 800	755	592	543	690	507	467	605	452	422	526	425	386
801— 810	759	594	546	694	509	470	609	454	425	530	428	389
811— 820	763	597	548	698	512	472	613	457	427	534	430	391
821— 830	767	599	550	702	514	474	617	459	429	538	433	393
831— 840	771	602	552	706	517	476	621	462	431	542	435	395
841— 850	775	604	554	710	519	478	625	464	433	546	438	397
851— 860	779	607	557	714	522	481	629	467	436	550	440	399
861— 870	783	609	559	718	524	483	633	469	438	554	443	402
871— 880	787	612	561	722	527	485	637	472	440	558	445	404
881— 890	791	614	563	726	529	487	641	474	442	562	448	406
891— 900	795	617	565	730	532	489	645	477	444	566	450	408
901— 910	799	619	568	734	534	492	649	479	447	570	453	410
911— 920	803	622	570	738	537	494	653	482	449	574	455	413
921— 930	807	624	572	742	539	496	657	484	451	578	458	415
931— 940	811	627	574	746	542	498	661	487	453	582	460	417
941— 950	815	629	576	750	544	500	665	489	455	586	463	419
951— 960	819	632	579	754	547	503	669	492	458	590	465	421
961— 970	823	634	581	758	549	505	673	494	460	594	468	424
971— 980	827	637	583	762	552	507	677	497	462	598	470	426
981— 990	831	639	585	766	554	509	681	499	464	602	473	428
991—1 000	835	642	587	770	557	511	685	502	466	606	475	430
1 001—1 020	843	647	592	778	562	516	693	507	471	614	480	435
1 021—1 040	851	652	596	786	567	520	701	512	475	622	485	439
1 041—1 060	859	657	601	794	572	525	709	517	480	630	490	443
1 061—1 080	867	662	605	802	577	529	717	522	484	638	495	448
1 081—1 100	875	667	609	810	582	533	725	527	488	646	500	452
1 101—1 120	883	672	614	818	587	538	733	532	493	654	505	457
1 121—1 140	891	677	618	826	592	542	741	537	497	662	510	461
1 141—1 160	899	682	623	834	597	547	749	542	502	670	515	466
1 161—1 180	907	687	627	842	602	551	757	547	506	678	520	470
1 181—1 200	915	692	631	850	607	555	765	552	510	686	525	474



## i vagnslaster

651—1 200 km

A—H

E		F		G		H		Tilläggsavgifter per			Kilometer
10	15	10	15	10	15	10	15	presen- ning	sluten vagn	varm- eller kylvagn	
öre per 100 kg								kronor			
357	325	330	298	312	286	296	276	6	27	81	651— 660
360	327	332	301	315	289	299	278	6	27	81	661— 670
362	330	335	303	317	291	301	281	6	27	81	671— 680
365	332	337	306	320	294	304	283	6	27	81	681— 690
367	335	340	308	322	296	306	286	6	27	81	691— 700
370	337	342	311	325	299	309	288	6	28	84	701— 710
372	340	345	313	327	301	311	291	6	28	84	711— 720
375	342	347	316	330	304	314	293	6	28	84	721— 730
377	345	350	318	332	306	316	296	6	28	84	731— 740
380	347	352	321	335	309	319	298	6	28	84	741— 750
382	350	355	323	337	311	321	301	6	29	87	751— 760
385	352	357	326	340	314	324	303	6	29	87	761— 770
387	355	360	328	342	316	326	306	6	29	87	771— 780
390	357	362	331	345	319	329	308	6	29	87	781— 790
392	360	365	333	347	321	331	311	6	29	87	791— 800
395	362	367	336	350	323	334	313	7	30	90	801— 810
397	364	370	338	352	326	336	315	7	30	90	811— 820
400	367	372	340	355	328	339	317	7	30	90	821— 830
402	369	375	342	357	330	341	320	7	30	90	831— 840
405	371	377	344	360	332	344	322	7	30	90	841— 850
407	373	380	347	362	334	346	324	7	31	93	851— 860
410	375	382	349	365	337	349	326	7	31	93	861— 870
412	378	385	351	367	339	351	328	7	31	93	871— 880
415	380	387	353	370	341	354	331	7	31	93	881— 890
417	382	390	355	372	343	356	333	7	31	93	891— 900
420	384	392	358	375	345	359	335	7	32	96	901— 910
422	386	395	360	377	348	361	337	7	32	96	911— 920
425	389	397	362	380	350	364	339	7	32	96	921— 930
427	391	400	364	382	352	366	342	7	32	96	931— 940
430	393	402	366	385	354	369	344	7	32	96	941— 950
432	395	405	369	387	356	371	346	7	33	99	951— 960
435	397	407	371	390	359	374	348	7	33	99	961— 970
437	400	410	373	392	361	376	350	7	33	99	971— 980
440	402	412	375	395	363	379	353	7	33	99	981— 990
442	404	415	377	397	365	381	355	7	33	99	991—1 000
447	408	420	382	402	370	386	359	8	34	102	1 001—1 020
452	413	425	386	407	374	391	364	8	34	102	1 021—1 040
457	417	430	391	412	378	396	368	8	34	102	1 041—1 060
462	422	435	395	417	383	401	372	8	35	105	1 061—1 080
467	426	440	399	422	387	406	377	8	35	105	1 081—1 100
472	430	445	404	427	392	411	381	8	35	105	1 101—1 120
477	435	450	408	432	396	416	386	8	36	108	1 121—1 140
482	439	455	413	437	400	421	390	8	36	108	1 141—1 160
487	444	460	417	442	405	426	394	8	36	108	1 161—1 180
492	448	465	421	447	409	431	399	8	37	111	1 181—1 200

## 9.6 Fraktgods

Klasserna

Kilometer	A			B			C			D		
	5	10	15	5	10	15	5	10	15	5	10	15
F r a k t s a t s e r												
1 201—1 220	923	697	636	858	612	560	773	557	515	694	530	479
1 221—1 240	931	702	640	866	617	564	781	562	519	702	535	483
1 241—1 260	939	707	645	874	622	569	789	567	524	710	540	487
1 261—1 280	947	712	649	882	627	573	797	572	528	718	545	492
1 281—1 300	955	717	653	890	632	577	805	577	532	726	550	496
1 301—1 320	963	722	658	898	637	582	813	582	537	734	555	500
1 321—1 340	971	727	662	906	642	586	821	587	541	742	560	505
1 341—1 360	979	732	667	914	647	591	829	592	546	750	565	509
1 361—1 380	987	737	671	922	652	595	837	597	550	758	570	514
1 381—1 400	995	742	675	930	657	599	845	602	554	766	575	518
1 401—1 420	1 003	747	680	938	662	604	853	607	559	774	580	523
1 421—1 440	1 011	752	684	946	667	608	861	612	563	782	585	527
1 441—1 460	1 019	757	689	954	672	613	869	617	568	790	590	531
1 461—1 480	1 027	762	693	962	677	617	877	622	572	798	595	536
1 481—1 500	1 035	767	697	970	682	621	885	627	576	806	600	540
1 501—1 520	1 043	772	702	978	687	626	893	632	581	814	605	545
1 521—1 540	1 051	777	706	986	692	630	901	637	585	822	610	549
1 541—1 560	1 059	782	711	994	697	635	909	642	590	830	615	553
1 561—1 580	1 067	787	715	1 002	702	639	917	647	594	838	620	558
1 581—1 600	1 075	792	719	1 010	707	643	925	652	598	846	625	562
1 601—1 620	1 083	797	724	1 018	712	648	933	657	603	854	630	567
1 621—1 640	1 091	802	728	1 026	717	652	941	662	607	862	635	571
1 641—1 660	1 099	807	733	1 034	722	657	949	667	612	870	640	575
1 661—1 680	1 107	812	737	1 042	727	661	957	672	616	878	645	580
1 681—1 700	1 115	817	741	1 050	732	665	965	677	620	886	650	584
1 701—1 720	1 123	822	746	1 058	737	670	973	682	625	894	655	589
1 721—1 740	1 131	827	750	1 066	742	674	981	687	629	902	660	593
1 741—1 760	1 139	832	755	1 074	747	679	989	692	634	910	665	597
1 761—1 780	1 147	837	759	1 082	752	683	997	697	638	918	670	602
1 781—1 800	1 155	842	763	1 090	757	687	1 005	702	642	926	675	606
1 801—1 820	1 163	847	768	1 098	762	692	1 013	707	647	934	680	611
1 821—1 840	1 171	852	772	1 106	767	696	1 021	712	651	942	685	615
1 841—1 860	1 179	857	777	1 114	772	701	1 029	717	656	950	690	619
1 861—1 880	1 187	862	781	1 122	767	705	1 037	722	660	958	695	624
1 881—1 900	1 195	867	785	1 130	782	709	1 045	727	664	966	700	628
1 901—1 920	1 203	872	790	1 138	787	714	1 053	732	669	974	705	633
1 921—1 940	1 211	877	794	1 146	792	718	1 061	737	673	982	710	637
1 941—1 960	1 219	882	799	1 154	797	723	1 069	742	678	990	715	641
1 961—1 980	1 227	887	803	1 162	802	727	1 077	747	682	998	720	646
1 981—2 000	1 235	892	807	1 170	807	731	1 085	752	686	1 006	725	650
över 2 000	1 243	897	812	1 178	812	735	1 097	757	691	1 014	730	654



## i vagnslaster

## över 1 200 km

A-H

E		F		G		H		Tilläggsavgifter per			Kilometer
10	15	10	15	10	15	10	15	presen- ning	sluten vagn	varm- eller kylvagn	
öre per 100 kg								kronor			
497	452	470	426	452	414	436	403	9	37	111	1 201—1 220
502	457	475	430	457	418	441	408	9	37	111	1 221—1 240
507	461	480	435	462	422	446	412	9	38	114	1 241—1 260
512	466	485	439	467	427	451	416	9	38	114	1 261—1 280
517	470	490	443	472	431	456	421	9	38	114	1 281—1 300
522	474	495	448	477	436	461	425	9	39	117	1 301—1 320
527	479	500	452	482	440	466	430	9	39	117	1 321—1 340
532	483	505	457	487	444	471	434	9	39	117	1 341—1 360
537	488	510	461	492	449	476	438	9	40	120	1 361—1 380
542	492	515	465	497	453	481	443	9	40	120	1 381—1 400
547	496	520	470	502	458	486	447	10	40	120	1 401—1 420
552	501	525	474	507	462	491	452	10	41	123	1 421—1 440
557	505	530	479	512	466	496	456	10	41	123	1 441—1 460
562	510	535	483	517	471	501	460	10	41	123	1 461—1 480
567	514	540	487	522	475	506	465	10	42	126	1 481—1 500
572	518	545	492	527	480	511	469	10	42	126	1 501—1 520
577	523	550	496	532	484	516	474	10	42	126	1 521—1 540
582	527	555	501	537	488	521	478	10	43	129	1 541—1 560
587	532	560	505	542	493	526	482	10	43	129	1 561—1 580
592	536	565	509	547	497	531	487	10	43	129	1 581—1 600
597	540	570	514	552	502	536	491	11	44	132	1 601—1 620
602	545	575	518	557	506	541	496	11	44	132	1 621—1 640
607	549	580	523	562	510	546	500	11	44	132	1 641—1 660
612	554	585	527	567	515	551	504	11	45	135	1 661—1 680
617	558	590	531	572	519	556	509	11	45	135	1 681—1 700
622	562	595	536	577	524	561	513	11	45	135	1 701—1 720
627	567	600	540	582	528	566	518	11	46	138	1 721—1 740
632	571	605	545	587	532	571	522	11	46	138	1 741—1 760
637	576	610	549	592	537	576	526	11	46	138	1 761—1 780
642	580	615	553	597	541	581	531	11	46	138	1 781—1 800
647	584	620	558	602	546	586	535	12	47	141	1 801—1 820
652	589	625	562	607	550	591	540	12	47	141	1 821—1 840
657	593	630	567	612	554	596	544	12	47	141	1 841—1 860
662	598	635	571	617	559	601	548	12	47	141	1 861—1 880
667	602	640	575	622	563	606	553	12	47	141	1 881—1 900
672	606	645	580	627	568	611	557	12	48	144	1 901—1 920
677	611	650	584	632	572	616	562	12	48	144	1 921—1 940
682	615	655	589	637	576	621	566	12	48	144	1 941—1 960
687	620	660	593	642	581	626	570	12	48	144	1 961—1 980
692	624	665	597	647	585	631	575	12	48	144	1 981—2 000
697	628	670	602	652	589	636	580	13	49	147	över 2 000

## 10. Avgifter för vissa prestationer

Nr		Avgiften be- räknas per	Kr
1	<i>Lastning eller lossning</i> av sändning, som enligt taxan skall lastas och lossas av avsändaren respektive mottagaren <i>Anm.</i> Utföres endast efter särskild överenskommelse.	begynnande 100-tal kg	0:50
2	<i>Vägning</i> på avsändarens begäran av sändning, vars lastning åligger avsändaren..... <i>Undantag:</i> Sändning på smalspåriga vagnar <i>minst</i>	vagn vagn sändning	2:— 1:— 2:—
3	<i>Vägning (kontrollvägning)</i> , ej hänförlig till punkt 2, av sändning, vars lastning åligger avsändaren, eller av tom vagn på avsändarens eller mottagarens begäran..... <i>Anm.</i> Om vägningen visar en viktskillnad på mer än 2 procent i förhållande till av järnvägen tidigare fastställt vikt, uttages icke denna avgift.	vagn	3:—
4	<i>Kontrollvägning</i> på avsändarens eller mottagarens begäran av styckegods, vars lastning åligger järnvägen <i>minst</i>	begynnande 100-tal kg sändning	0:50 2:—
	<i>Anm.</i> Se under 3.		
5	<i>Räkning av kolliantalet</i> i sändning, vars lastning åligger avsändaren <i>minst</i>	begynnande 20-tal kolli vagn	1:— 6:—
6	<i>Räkning av kolliantalet samt kontroll av märkning och adressering av tullgods</i> , inlastat i samlastningsvagn <i>minst</i>	begynnande 20-tal kolli vagn	2:— 12:—
7	<sup>1</sup> <i>Platspengar</i> , eller avgift för utrymme på öppen, icke särskild förhyrd plats inom stations område under de första 8 dygnen under följande dygn..... <i>minst</i>	{ begynnande dygn och m <sup>2</sup> d:o sändning	0:20 0:40 2:—

<sup>1</sup> Att beräknas under de villkor och för de tider, som anges i järnvägstrafikstadgan.



Nr	Avgiften be- räknas per	Kr
8	<sup>1</sup> Magasinspengar, eller avgift för i stations magasin förvarat gods	
a)	för paketgods . . . . .	{ kolli och begynnande 0:25 dygn
b)	för fraktgods, ilgods (utom paketgods) och expressgods . . . . .	{ begynnande 0:25 100-tal kg och dygn sändning 1:—
	<i>minst</i>	
9	<sup>1</sup> Vagnspengar, eller avgift för till trafikants förfogande ställd vagn:	
a)	normalspåriga öppna vagnar med 2 eller 3 axlar: för det första dygnet . . . . .	{ vagn och begynnande 10:— dygn
	» » andra » . . . . .	d:o 15:—
	» » tredje » . . . . .	d:o 20:—
	» » fjärde » . . . . .	d:o 25:—
	» » femte-nionde dygnet . . . . .	d:o 30:—
	» » tionde och följande dygn . . . . .	d:o 50:—
b)	normalspåriga slutna vagnar med 2 eller 3 axlar: för det första dygnet . . . . .	{ vagn och begynnande 15:— dygn
	» » andra » . . . . .	d:o 20:—
	» » tredje » . . . . .	d:o 30:—
	» » fjärde » . . . . .	d:o 40:—
	» » femte—nionde dygnet . . . . .	d:o 50:—
	» » tionde och följande dygn . . . . .	d:o 80:—
c)	smalspåriga öppna vagnar med 2 eller 3 axlar . . . . .	{ vagn och begynnande 8:— dygn
d)	smalspåriga slutna vagnar med 2 eller 3 axlar . . . . .	{ vagn och begynnande 12:— dygn
e)	vagnar med 4 axlar: 100 proc. förhöjning av ovannämnda avgifter	
	» » 6 » 200 » » » » »	
	» » 10 » 400 » » » » »	
	» » 12 » 500 » » » » »	

Anm. För presenningar tillkommer presenningspengar enligt punkt 10.

<sup>1</sup> Att beräknas under de villkor och för de tider, som anges i järnvägstrafikstadgan.

Nr	Avgiften be- räknas per	Kr
10	<i>Presenningspengar</i>	
a)	för presenningar, tillhörande vagnar, för vilka vagnspengar enligt punkt 9 beräknas	{ presenning och begynnande dygn 2:—
b)	för presenningar för täckning av på öppen plats upplagt gods . . . . .	d:o 2:—
11	<i>För förvaring av gods i uppvärmt rum eller i uppvärmd vagn på godsets bestämmelsestation (utöver magasins- eller vagnspengar enligt punkt 8 respektive 9):</i>	
a)	då godsets befordrats i uppvärmd vagn, för tid utöver avhämtnings- respektive lossningsfristen	
	stycke gods . . . . .	{ begynnande 100-tal kg 0:25
	<i>minst</i>	och dygn sändning 1:—
	vagnslastgods . . . . .	{ vagn och begynnande 15:—
		dygn
b)	då godset icke befordrats i uppvärmd vagn, från den tidpunkt då förvaringen börjat:	

samma avgifter som under a)

*Anm. till 11 b.* För vagnslast beräknas därjämte växlingsavgift.

### 12 *Efterkravsavgift*

*Anm.* Vid ändrat förfogande beräknas ingen efterkravsavgift då efterkravet helt och hållet återtages; då efterkravet höjes eller minskas, beräknas efterkravsavgift på det belopp, som efter ändringen skall uttagas av mottagaren.

	Efterkravets storlek kr	Efterkravs- avgift kr
	högst 200	1:—
över	200 t. o. m. 400	2:—
»	400 » 600	3:—
»	600 » 800	4:—
»	800 » 1 000	5:—
»	1 000 » 1 200	6:—
»	1 200 » 1 400	7:—
»	1 400 » 1 600	8:—
»	1 600 » 1 800	9:—
»	1 800 . . . . .	10:—

### 13 *Avgift för fraktkredit*

	Avgiften be- räknas per	kr
För varje öppnat fraktkreditkonto . . . . .	{ kalender- månad	5:—



# 11. ALFABETISK FÖRTECKNING ÖVER VARUSLAG M M

Förteckningen är i första hand avsedd att underlätta uppsökandet av varuslag m m i taxan. Avgörande för fraktberäkningen är lydelsen av taxan, i fråga om vagnslastgods särskilt godsindelningen avd 8.

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
<b>A</b>				Aluminiumlegeringar i tackor eller göten .....	5902	B	
Acetaldehyd .....	2954	C		Aluminiumoxid för aluminiumtillverkning .....	2916	E	
Aceton .....	2999	A		Aluminiumoxid, smält (slipmedel) .....	2949	A	
Acetylen gas .....	2957	B		Aluminiumpulver .....	5922	A	
Acetylen gasverk .....	6403	A		Aluminiumskrot .....	5911	D	
Ackjor .....	6719	A		Aluminiumspån .....	5911	D	
Ackumulatörer, alla slag... nedskrotade eller obrukbara .....	6502	A		Aluminiumsulfat .....	2907	E	
.....	6011	D		Alumo (slipmedel) .....	2949	A	
Ackumulatormassa .....	6321	A		Alun, kali- .....	2907	E	
Ackumulatorplåtar .....	6544	A		krom- .....	2909	D	
Ackumulatorsyra (svavelsyra) .....	2901	E		Alunavfall .....	2608	H	
Agavehampa .....	4704	B		Alundum (slipmedel) .....	2949	A	
Agnar .....	1231	F		Alunjord, oarbetad .....	2505	F	
Agnfläktar .....	6401	B		Alunsten, oarbetad .....	2505	F	
AIV-lösning (syra) .....	2901	E		Alurit (formsvärta) .....	2554	C	
Akaciabark för färgning ..	1311	A		Ambulansbilar .....	6701	A	
garvning .....	1304	C		Amfibietraktorer .....	6701	A	
Akustikplattor av mineralull (stenull) .....	5121	C		Amfibieåkdon .....	6701	A	
Akustikplattor av träfiber ..	3962	B		Ammoniak i lösning .....	2910	D	
Alabaster, arbeten av .....	5119	A		ren, flytande .....	2913	C	
oarbetad .....	2509	E		Ammoniakgas .....	2957	B	
Albumin .....	3401	A		Ammoniaksalpeter (ammoniumnitrat) .....	2912	C	
Aleolit (raffinerad valolja) .	1504	B		Ammoniaksuperfosfat till gödsling .....	3611	F	
Alfagräs .....	1402	B		Ammoniumbifluorid .....	2949	A	
Alisarinfärger .....	3225	A		Ammoniumfosfat .....	2949	A	
Alkylarylsulfonat .....	2999	A		Ammoniumkarbonat (hjorthornssalt) .....	2949	A	
Aluminium i tackor eller göten .....	5901	C		Ammoniumklorat .....	2949	A	
Aluminium och aluminiumlegeringar, varor av: gjutgods, ej bearbetat, maskinsmidda ämnen (maskinsmidan), ej färdigarbetade .....	5921	B		Ammoniumklorid (salmiak) .....	2949	A	
andra, ej särskilt nämnda .....	5922	A		Ammoniumnitrat .....	2912	C	
Aluminiumacetat (ättiksyralerjord) .....	2949	A		Ammoniumnitrit .....	2949	A	
Aluminiummaska .....	5912	E		Ammoniumperklorat .....	2949	A	
Aluminiumfluorid .....	2949	A		Ammoniumsulfat .....	2949	A	
Aluminiumfolie, även sammanklustrad med papper .....	5922	A		till gödsling .....	3611	F	
Aluminiumfolie, avfall av ..	5911	D		Ammoniumsulfhydrat .....	2949	A	
Aluminiumformiat .....	2949	A		Ammoniumsulfosinat .....	2949	A	
Aluminiumjärn .....	5504	A		Ammunition av transportklasserna A och C .....	7111	A	16 §
				av transportklasserna B och D .....	7112	A	16 §
				av transportklass E .....	7113	A	
				Amylacetat .....	2955	B	
				Amylalkohol .....	2999	A	
				Ananas, färsk .....	0801	B	
				djupfryst el. konserverad .....	2002	B	

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Andalusit, oarbetad	2505	F		Armeringsjärn i stänger . . .	5522	E	
Anilin	3149	A		svetsat i rutor (nät) eller			
Anilinfärger	3225	A		ringar	5567	C	
Anilinpennor	7401	A		Armeringsnät	5567	C	
Anis	0902	A		Armeringsringar	5567	C	
Ankare av smidesjärn	5612	C		Arrak	2203	A	
Ankarjärn	5612	C		Arrowrot (stärkelse)	1112	B	
Ansjovis	1602	A		Arsenik (arseniktrioxid)	2905	F	
Antiklor (natriumtiosulfat				ren	3001	A	
eller natriumsulfid)	2912	C		Arseniksyrlighet (gas)	2957	B	
Antimon och antimonlegeringar	6321	A		Artiklar för rökare (pipor, tändare etc), ej tobaksvaror	7401	A	
Antimonmalm	2606	A		Artistfärger	3225	A	
Antracén och antracénolja	2822	C		Arvgods	7599	A	
Antracit	2701	F		Asbest i pulver eller i fibrer oarbetad, i stycken	2556	A	
Apatit och annan råfosfat	3612	F		Asbestin i pulver	2511	C	
Apelsiner, färska	0801	B		oarbetad	3224	B	
djupfrysta eller konserverade	2002	B		Asbestcementlådor (blomlådor)	2511	C	
Apoteksvaror	3001	A		Asbestcementplattor	5151	B	
Apparater, elektriska (utom spisar)	6502	A		Asbestcementtrör	5134	E	
elektriska, begagnade vid transport till verkstad för reparation	6511	D		Asbestgarn	5132	D	
elektriska, fast förbundna med underredan för transp. på järnväg och befordrade på egna hjul	6521	—	15 §	Asbestmassa	5159	A	
mekaniska, ej elektriska, ej särskilt nämnda	6402	A		Asbestpapp	2554	C	
mekaniska, ej elektriska, begagnade, vid transport till verkstad för rep.	6411	D		Asbeststull	5141	C	
mekaniska, ej elektriska, fast förbundna med underredan för transport på järnväg och befordrade på egna hjul	6421	—	15 §	Asbeststull	5159	A	
kirurgiska, optiska, vetenskapliga m m	6901	A		Asbestvaror, ej särskilt nämnda	5159	A	
ej särskilt nämnda	6402, 6502, 6901	—		Asfalt, konstgjord och naturlig	2816	E	
för gymnastik och sport	7301	A		Asfaltbeck	2821	E	
Appreturermedel för tyger	3412	A		Asfaltbetrykningsmedel för järn och betong	3225	A	
Aprikoser, färska eller torkade	0801	B		Asfaltblock (för gatubeläggning m m)	5137	D	
djupfrysta eller konserverade	2002	B		Asfaltemulsion för vägbeläggning	2816	E	
Aprikoskärnor	1206	A		Asfaltfilt	4901	A	
Arbetskälkar	6704	B		Asfaltjord	2816	E	
Arbetslådor	6704	B		Asfaltjuteväv	4901	A	
Arbetsåkdon utan motor (ej bilsläpvagnar)	6704	B		Asfaltkitt	2816	E	
Armatyr för ånga, luft, gas och vätskor, huvudsakligen av järn och stål	6451	A		Asfaltkokare på hjul	6403	A	
ej särskilt nämnd	6451	A		Asfallim	3411	B	
				Asfaltmastix	2816	E	
				Asfaltpannor på hjul	6403	A	
				Asfaltpapp	4301	D	
				Asfaltplattor, grövre, (för gatubeläggning m m)	5137	D	
				Asfalttjära	2821	E	
				Asfalttjäremulsioner	2821	E	
				Asfaltverk	6403	A	
				Aska av kopparlegeringar, ej särskilt nämnda	5714	B	
				Aska, aluminium-	5912	E	
				bly-	6012	E	
				brons-, koppar-	5713	E	
				metall-, ej särskilt nämnd	6321	A	
				mässings- eller rödmetall-	5713	E	





Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Balustrader av betong . . . . .	5151	B		Bastubaracker . . . . .	3973	D	
av sten . . . . .	5105	B		Batterier, elektriska . . . . .	6502	A	
Bamburör . . . . .	1499	A		Bauxit . . . . .	2605	E	
Bananer, färska . . . . .	0801	B		Beck, mineraliskt . . . . .	2821	E	
djupfrysta eller konserve-				trätjär- . . . . .	3111	E	
rade . . . . .	2002	B		Beckemulsioner . . . . .	2821	E	
Bananmjöl . . . . .	2101	A		Begagnat emballage . . . . .	7521	D	13 §
Band och snörmakeriarbeten				Behållare (containers)			
(sybehör) . . . . .	4801	A		lastade och tomma åter-			
Bandjärn, kallvalsat . . . . .	5525	D		gående . . . . .			19 §
varmvalsat . . . . .	5522	E		Behållare (metallyndrar)			
galvaniserat . . . . .	5523	D		för gaser . . . . .	5621	B	
Bandjärnslås av smidbart				Beklädnadssten . . . . .	5103	D	
järn . . . . .	5612	C		Ben . . . . .	0511	E	
Bandjärnsmattor . . . . .	5621	B		Benfett . . . . .	1504	B	
Bandkäppar . . . . .	3931, 3932	—		Bengryn till foder . . . . .	2304	D	
Bandtråd (stängseltråd) av				Benkol . . . . .	3224	B	
järn . . . . .	5561	D		Benmjöl för limfabrikation .	0512	D	
Bandtång (sjögräs) till isole-				till foder . . . . .	2304	D	
ringsmattor . . . . .	1405	D		till gödsling . . . . .	3611	F	
Bankar till arbetsåtkdon . . .	6713	B		Benolja . . . . .	1504	B	
Barends (stångjärnsavhugg) .	5511	G		Bensin, alla slag, även blan-			
Bariumhydroxid . . . . .	2949	A		dad med sprit . . . . .	2812	C	
Bariumkarbonat, kemiskt . . .	2949	A		Bensinpumpar . . . . .	6403	A	
naturligt . . . . .	2509	E		Bensol . . . . .	2822	C	
Bariumklorat och -perklorat	2949	A		Bensuperfosfat till gödsling	3611	F	
Bariumklorid . . . . .	2949	A		Bensvärta, torr . . . . .	3224	B	
Bariumnitrat och -nitrit . . .	2949	A		Bentol . . . . .	2812	C	
Bariumsulfat, artificiellt				Bentonit (lera) . . . . .	2522	F	
(blanc fix) . . . . .	3224	B		Bentonlera . . . . .	2522	F	
naturligt (tungspat), oarb.	2509	E		Bentyl . . . . .	2812	C	
naturligt (tungspat), pul-				Bergborr (med hårdmetall-			
veriserat . . . . .	3222	C		skär) . . . . .	5629	A	
Bark: för framställning av:				Bergbormaskiner . . . . .	6403	A	
färgämnen . . . . .	1311	A		»Bergmanrör» . . . . .	5629	A	
garvningsämnen (ej ek-				»Bergolja», rå . . . . .	2801	F	
och granbark) . . . . .	1304	C		Bergssalt (natriumklorid),			
för medicinskt bruk . . . . .	1222	A		även raffinerat . . . . .	2501	F	
till bränsle . . . . .	3951	H		Beslag av smidbart järn,			
gran- och ek- . . . . .	1303	F		grövre, för byggnader			
kork- . . . . .	4001	B		och möbler . . . . .	5612	C	
kvillaja- . . . . .	1312	B		Bessemekonvertrar . . . . .	6403	A	
Barkavfall till bränsle . . . .	3951	H		Bestrykningsmedel (ej tjära),			
Barlastningsmassa för öv-				ej särskilt nämnda . . . .	3225	A	
ningsgranater . . . . .	2554	C		till övervägande del bestå-			
Barncyklar (ej leksaker) . . .	6719	A		ende av trätjärna . . . . .	3111	E	
Barngungror . . . . .	7301	A		Betfor till foder . . . . .	1299	D	
Barnkällkar . . . . .	7301	A		Betfrö . . . . .	1205	C	
Barnmjöl . . . . .	1902	A		Betfröläggare . . . . .	6401	B	
Barnsängar av trä . . . . .	3989	A		Betmassa, torr . . . . .	2304	D	
Barnvagnar . . . . .	6719	A		våt . . . . .	2301	G	
Barometrar . . . . .	6901	A		Betongarbeten, grövre, för			
Barr . . . . .	1406	F		byggnads- och konstruk-			
Barriärer av trä . . . . .	3971, 3972	—		tionsändamål, såsom			
Baryt, oarbetad (tungspat)	2509	E		block, tegel, stagskivor,			
Barytvitt . . . . .	3224	B		stolpar, trappsteg, golv-,			
Bast . . . . .	1403	A		vägg- och takplattor, även			
arbeten av . . . . .	4102	A		armerade, ej ornerade . .	5133	F	
				rör och kulvertar . . . . .	5131	F	



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Betongarbeten, ej särskilt nämnda .....	5159	A		Björnbär, färska el. torkade djupfrysta eller konserverade .....	0801	B	
Betongblandare .....	6403	A		Black varnish .....	2002	B	
Betongblock .....	5133	F		Blad av växter för färgämnesberedning .....	2821	E	
Betongglas .....	5303	D		Blad och kvistar till kransar m m (ej till kvastar) . . .	1311	A	
Betonghålstén .....	5133	F		Blanc fix (artificiellt bariumsulfat) .....	0601	A	
Betongplattor, grövre .....	5133	F		Blandfoder .....	3224	B	
Betongrör .....	5131	F		Blandgödselmedel .....	2304	D	
Betongsyllar .....	5133	F		Blandgödselmedel .....	3611	F	
Betongtegel .....	5133	F		Blanka vapen (sablars, värjor, bajonetter etc) . . . .	7101	A	
Betongtillsatsmedel .....	3149	A		Blanksmörja .....	3302	A	
Betrensare .....	6401	B		Bleckemballag .....	5543	B	
Betsar .....	3225	A		Bleckplåt .....	5523	D	
Betsocker, raffinerat .....	1702	A		för plåtemballage, dekorerad .....	5524,		
Betupptagningsmaskiner . . .	6401	B		5543	—		
Bijouterivaror .....	5402	A		Bleckvaror, finare .....	5544	A	
Bikarbonat (surt natriumkarbonat) .....	2949	A		grövre .....	5543	B	
Bikupor, tomma, av halm . . .	4102	A		Blekjord (valklara) .....	2522,		
tomma, av trä .....	3982	B		2523	—		
Bilar, alla slag .....	6701	A		Blixtlås .....	7599	A	
Bildelar av järn och stål, ej särskilt nämnda .....	6719	A		Block av betong .....	5133	F	
Bildhuggeriarbeten av gips eller betong .....	5159	A		Block, byggnads-, av träspån eller liknande isolerande ämnen med cement, gips e d som bindemedel . . .	5135	E	
av lera, terrakotta, porslin, fajans o d .....	5219	A		Block, lyft- .....	6402	A	
av sten .....	5119	A		Block- och löpvagnar . . . .	6403	A	
av trä .....	3989	A		Blod, flytande, koagulerat el. torkat (även i pulverform): till tekniskt bruk annat .....	0531	E	
Bildäck .....	3811	A		0532	A		
kasserade (förslitna) . . . .	3812	F		Blodalbumin .....	3401	A	
Bilhjul med eller utan gummi	6719	A		Blodlutsalt .....	2949	A	
Biljardbollar och -köer . . . .	7301	A		Blomkrukor: av fajans och porslin .....	5219	A	
Biljardbord med tillbehör . .	7301	A		av gjutjärn, andra .....	5582,		
Billets .....	5521	E		5585	—		
Bilor .....	5629	A		av gjutjärn, emaljerade . .	5584	B	
Bilradiatorer (värmeelement) .....	6719	A		av lera, glaserade .....	5213	C	
Bilsläpvagnar .....	6701	A		av lera, oglaserade .....	5212	D	
Bilunderreden .....	6701	A		Blomkål, färsk .....	0713	B	
Bin i kupa eller annan bibostad .....	—		22 §	Blomlådor av asbestcement	5151	B	
Bindgarn av papper .....	4312	B		Blommor: konstgjorda, av papper .....	7599	A	
av textilmaterial .....	4903	A		konstgjorda av tyg, . . . .	7599	A	
Biografapparater .....	6901	A		levande, avskurna eller torkade .....	0601	A	
Biohum (gödslingsmedel) . .	3611	F		Blommor och blad för medicinskt bruk .....	1222	A	
Biprodukter vid slakt, matnyttiga, färska (ej blod)	0204	A		Blomsterfrö .....	1206	A	
Bisulfat, natrium- .....	2903	F		Blomsterlökar .....	0601	A	
Bittersalt (magnesiumsulfat)	2909	D		Blooms .....	5521	E	
Bitumen .....	2816	E		Bly i tackor eller göten . . . .	6001	C	
Bitumenemulsioner .....	2816	E		Blyacetat (blysocker) . . . .	2949	A	
Bitumenfilt .....	4901	A		Blyaska .....	6012	E	
Bitumenjuteväv .....	4901	A					
Bitumenmatta .....	4901	A					
Bitumenpapp .....	4301	D					
Bivax .....	1531	A					
Bjälkar av inländska trädslag	3931,						
3932	—						
Björkriskvastar .....	7201	A					

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Blyband .....	6021	B		Bolus .....	3222	C	
Blyerts (grafit), oarbetad, i stycken .....	2511	C		Bombkroppar .....	7113	A	
Blyertspennor .....	7401	A		Bomolja .....	1504	B	
Blyglans, anrikad .....	2603	E		Bomull .....	4601	A	
oanrikad .....	2602	F		för medicinskt bruk .....	4901	A	
Blyglete .....	3223	B		Bomullsavfall, kardat .....	4603	D	
Blyhagel .....	6021	B		okardat .....	4602	E	
Blyklorid .....	2949	A		Bomullsfrö .....	1206	A	
Blykullor .....	6021	B		Bomullsfrökakor .....	2303	D	
Blylegeringar i tackor eller göten .....	6002	A		Bomullsfröolja .....	1504	B	
Blylegeringsavfall .....	6013	C		Bomullsgarn .....	4601	A	
Blylegeringsvaror, ej särskilt nämnda .....	6031	A		Bomullslinters (korta fibrer) .....	4601	A	
Blymalm, anrikad (slig) ...	2603	E		Bomullskrut, fuktat .....	3503	A	16 §
oanrikad .....	2602	F		torrt .....	3501	A	16 §
Blymönja, torr .....	3224	B		Bomullslump, kardad .....	4603	D	
Blynitrat och -nitrit .....	2949	A		okardad .....	4602	E	
Blyoxid .....	2917	B		Bomullsmattor (ej trasmat- tor) .....	4601	A	
Blyplomber .....	6021	B		Bomullstrassel .....	4999	A	
Blyplåt .....	6021	B		Bomullstråd .....	4601	A	
Blyrör .....	6021	B		Bomullstyger .....	4601	A	
Blyskrot, även blyspån ...	6011	D		Bomullsvävnader .....	4601	A	
Blyslag .....	6012	E		Bonader o d av silke .....	4401	A	
Blyslam .....	6012	E		Bondbönor, färska .....	0713	B	
Blysocker .....	2949	A		Bonvax .....	3302	A	
Blystoff .....	6011	D		Borax (natriumborat) .....	2949	A	
Blystänger .....	6021	B		Bordeauxpulver (växt- skyddsmedel) .....	3001	A	
Blyulfat .....	2949	A		Bordsvatten, kolsyrat .....	2204	B	
Blysuperoxid .....	2917	B		Bormalm .....	2606	A	
Blytetraetyl .....	2949	A		Borr, berg- (med hårdme- tallskär) .....	5629	A	
Blytråd .....	6021	B		sten- och jord- (ej pneu- matiska verktyg) .....	5612	C	
Blyvaror: band, hagel, kul- lor, plomber, plåt, rör, stänger och tråd .....	6021	B		Borrchucker .....	5629	A	
ej särskilt nämnda .....	6031	A		Borrolja, vattenlöslig (mine- ralolja) .....	2813	B	
Blyvitt, torrt .....	3223	B		Borrvässningsmaskiner ...	6403	A	
Blåbär, färska eller torkade konserverade eller djup- frysta .....	0801	B		Borst, (svin-, obehandlad) ..	0501	A	
.....	2002	B		Borstar, ståltråds- .....	5568	A	
Blåelse .....	3225	A		Borstbinderiarbeten, ej sär- skilt nämnda .....	7201	A	
Blånor .....	4713	B		Borsyra .....	2949	A	
Blåsbälgar och blåsmaskiner	6403	A		Bossfläktar .....	6401	B	
Blåslampor .....	6403	A		Bostadsvagnar för cirkus- sällskap o d, jämte däri inlastade effekter .....	7502	D	
Blåsten (kopparvitriol) ...	2949	A		utan motor (ej för cirkus- sällskap o d) .....	6719	A	
Bläck och bläckpulver .....	3231	A		Bottenplattor av gjutjärn till maskiner .....	5582	D	
Blötdjur, färska, med eller utan skal .....	0311	A		Bottenplåtar (järnvägsmate- riel) .....	5602	D	
varor av, ej särsk. nämnda	1602	A		Branddörrar av järnplåt ..	5621	B	
Bobiner och spolar av trä ..	3979	C		Brandhakar av smidesjärn ..	5612	C	
Boggier .....	6623	B		Brandkärsautomobiler .....	6701	A	
Bojar (förankrings- och lys-)	5541,	—		Brandposter .....	6451	A	
.....	5543	—		Brandpostluckor av gjutjärn	5582	D	
Bokbinderiartiklar .....	4313	A		Brandredskap .....	6403	A	
Bokbinderimaskiner .....	6403	A		Bresilja (rödträ) .....	1302	C	
Bokföringsmaskiner .....	6403	A					
Bokhandelsartiklar .....	4313	A					
Bokollon .....	1203	F					
Bolstrar .....	4999	A					



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Brickor av plåt . . . . .	5544	A		Buffertar och buffertdelar . .	6623	B	
Briketter, stenkols- och brun-				Buljonger och buljongtjär-			
kols- . . . . .	2701	F		ningar . . . . .	1601	A	
torv- och torvkols- . . . . .	2711	G		Bultar av järn, skarv- och			
<i>Anm. G 10 för minst 8 ton</i>				syll- . . . . .	5602	D	
<i>per vagn.</i>				av järn, (ej järnvägs- och			
träkols- . . . . .	3991	F		spårvägsmateriel) . . . . .	5592	C	
Broar av järn . . . . .	5551	C		Bultkätting (Ewarts och Gal-			
Broddar av järn . . . . .	5591	D		le) . . . . .	6451	A	
Brodérmaskiner . . . . .	6403	A		Burar av järn- och ståltråd	5568	A	
Bromsanordningar till järn-				av trä, begagnade . . . . .	7521	D	13 §
vägs- och spårvägsfordon	6623	B		av trä, nya . . . . .	3981	C	
Bromsblock . . . . .	6622	D		Burkar av aluminium . . . . .	5922	A	
Brons i tackor eller göten . .	5701	B		av bleckplåt . . . . .	5543,		
valsad, arbetad . . . . .	5721	A		5544	—		
Bronsaska . . . . .	5713	E		5304	D		
Bronspulver . . . . .	3225	A		av glas . . . . .			
Brunkol . . . . .	2701	F		av metall, ej särskilt			
Brunkolsbeck . . . . .	2821	E		nämnda . . . . .	6342	A	
Brunkolsbriketter . . . . .	2701	F		Buskar, levande . . . . .	0601	A	
Brunkolskoks . . . . .	2701	F		Butan . . . . .	2957	B	
Brunkolstjära . . . . .	2821	E		Butanol (butylalkohol) . . . .	2955	B	
Brunkolstjärolja . . . . .	2821	E		Buteljer . . . . .	5304	D	
Brunkolsvax . . . . .	2823	A		kasserade . . . . .	5301	G	
Brunsten (manganmalm) . . .	2604	E		Buteljhylsor av wellpapp . .	4312	B	
oarbetad (ej mangan-				Buteljhäckar av trä, begagn.	7521	D	13 §
malm) . . . . .	2509	E		av trä, nya . . . . .	3981	C	
Bryggeribeck (bryggeri-				Buteljlack . . . . .	3231	A	
harts) . . . . .	3104	B		Butiksinredningar av trä . .	3971,		
Bryggericisterner av gjut-				3972	—		
järn, emaljerade . . . . .	5584	B		Butiksvågar . . . . .	6403	A	
Bryggeriharts . . . . .	3104	B		Butylacetat . . . . .	2955	B	
Bryggerimaskiner . . . . .	6403	A		Butylalkohol (butanol) . . . .	2955	B	
Brynstenar, konstgjorda . . .	5159	A		Butyraldehyd . . . . .	2955	B	
naturliga . . . . .	5111	E		Byggnadsbeslag, finare . . . .	5629	A	
Brysselkål, färsk . . . . .	0713	B		grövre . . . . .	5612	C	
Brytböner, färsk . . . . .	0713	B		Byggnadsblock av glas . . . .	5303	D	
Bräder och plank av in-				av träspån od med ce-			
ländska trädslag . . . . .	3931,			ment, gips e d som bin-			
	3932	—		demedel . . . . .	5135	E	
av utländska trädslag . . . .	3941,			Byggnadsentreprenörmate-			
	3945	—		rial, begagnad . . . . .	7505	D	
Brädstup och plankstup,				Byggnadsgjutgods . . . . .	5582	D	
ej bränsle . . . . .	3933	F		Byggnadskonstruktioner av			
till bränsle . . . . .	3921	G		aluminium . . . . .	5922	A	
Brännolja, motor-, för tänd-				Byggnadssnickerier . . . . .	3971,		
kule- och dieselmotorer	2803	D		3972	—		
Brännorv . . . . .	2711	G		Byggnadssten av polerad			
Brännved . . . . .	3921	G		kalksten och marmor . .	5104	C	
Brännvin . . . . .	2203	A		ej särskilt nämnd . . . . .	5105	B	
Bröd, mjukt . . . . .	1905	A		Byggnadsställningar av järn	5551	C	
hund- . . . . .	2304	D		av trä, hopsättningsbara,			
torrt . . . . .	1904	B		med tillbehör . . . . .	3974	D	
Bröдавfall till foder . . . . .	2399	D		Bårder, tapet- . . . . .	4313	A	
Brödkräden . . . . .	3982	B		Båtar, alla slag . . . . .	6801	A	
Brödkavlar av trä . . . . .	3982	B		Båtgungor . . . . .	7503	D	
Brödlådor av trä, begagnade	7521	D	13 §	Båtsmidan . . . . .	5612	C	
av trä, nya . . . . .	3981	C		Bär: enbär . . . . .	0902	A	
Brödskrin av bleckplåt . . . .	5544	A		färsk eller torkade (utom			
Brödspadar av trä . . . . .	3982	B		enbär) . . . . .	0801	B	

Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm
Bär, djupfrysta eller konserverade (utom enbär) . . .	2002	B		Cirkuseffekter . . . . .	7503	D	
Bärkonstruktioner för byggnader . . . . .	5551	C		Cisterner, av aluminium . . .	5922	A	
Bärmos . . . . .	2003	B		av järnplåt, emaljerade . . .	5544	A	
Bärnsten . . . . .	1323	A		av järnplåt, minst 3 mm tjock . . . . .	5541	C	
Bärplattor av gjutjärn, till maskiner . . . . .	5582	D		av järnplåt, under 3 mm av metall, ej särsk. nämnd	6342	A	
Bärsaft, blandad, även konstgjord . . . . .	2204	B		bryggeri-, av gjutjärn, emaljerade . . . . .	5584	B	
oblandad (»jus»), även djupfryst . . . . .	2003	B		Cisternvagnar, järnvägen tillhöriga . . . . .	6601	—	21 §
Böcker . . . . .	4313	A		privata, tomma, <i>icke</i> registrerade i järnvägs vagnpark . . . . .	6601	—	15 §
Bönor, torkade, ej malda . .	0712	D		privata, tomma, <i>inregistrerade</i> i järnvägs vagnpark	7511	—	20 §
<b>C</b>				Citroner, färska . . . . .	0801	B	
Campingvagnar (bilsläpvagnar) . . . . .	6701	A		djupfrysta eller konserverade . . . . .	2002	B	
»Carbon black» (kimrök, kalcinerad) . . . . .	3224	B		Citronsyra . . . . .	2999	A	
Carnaubavax . . . . .	1531	A		Cognac . . . . .	2203	A	
Cellofan . . . . .	3151	A		Collanolja . . . . .	3302	A	
Cellofanvaror . . . . .	3159	A		Colzaolja, (signalolja) . . . .	1504	B	
Cellstoff (cellulosavadd) . . .	4901	A		Containers av metall, begagnade, för godstransp. av metall, nya, för godstransport . . . . .	7521	D	19 §
Celluloid . . . . .	3151	A		. . . . .	5543	B	
Celluloidvaror . . . . .	3159	A		Cottonolja (bomullsfröolja) . .	1504	B	
Cellulosa (kemisk pappersmassa), torr . . . . .	4202	E		»Crude oil» (råolja) . . . . .	2801	F	
(kemisk pappersmassa), våt . . . . .	4201	F		Cyanider (blåsyrade salter)	2949	A	
Cellulosaacetat . . . . .	3151	A		Cyanit, oarbetad . . . . .	2505	F	
Cellulosajäst till foder . . . .	2304	D		Cyannatrium (natriumcyanid) . . . . .	2949	A	
Cellulosatorkdukar . . . . .	4313	A		Cykelbilar . . . . .	7301	A	
Cellulosavadd . . . . .	4901	A		Cykeldelar, ej särsk. nämnda	6719	A	
Cement . . . . .	2541	F		Cykelfälgar av järnplåt . . .	6719	A	
kokare- . . . . .	2543	E		Cykelhästar . . . . .	7301	A	
Cementarbeten, se Betongarbeten				Cykelställ av järnplåt, större (cykelgarage) . . . . .	5543	B	
Cementklinker . . . . .	2541	F		av smidesjärn . . . . .	5612	C	
Cementkoppar . . . . .	5702	A		Cyklar, lek- . . . . .	7301	A	
Cementtrött, torrt . . . . .	3224	B		med eller utan motor . . . .	6719	A	
Chamotte (-lera) . . . . .	2522,	—		Cylindrar, tomma, för förtätade gaser . . . . .	5621	B	
	2523	—		Cymol (kumul) . . . . .	2822	C	
	5221	H		<b>D</b>			
Chamotteskrot . . . . .	5221	H		Dadlar, färska eller torkade djupfrysta eller konserverade . . . . .	0801	B	
Chamottetegel . . . . .	5206	E		. . . . .	2002	B	
Charkuterivaror, ej särskilt nämnda . . . . .	1601	A		Damejeannekorgar, begagn. nya . . . . .	7521	D	13 §
Chassier (automobil-) . . . .	6701	A		. . . . .	4102	A	
Chassiramar, balkar till, för bilar . . . . .	6719	A		Damejeanner, glas- . . . . .	5304	D	
Chilesalpeter . . . . .	3611	F		keramik- . . . . .	5213	C	
Choklad . . . . .	1803	A		Dammbindningsmedel i fast form (men minst 50 % indunstad sulfittlut) . . . . .	3102	E	
Chucker . . . . .	5629	A					
Cigarrer och cigaretter . . . .	2401	A					
Cikoria . . . . .	2101	A					
Cikoriarötter, råa . . . . .	0702	D					
torkade . . . . .	0703	B					





Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Efterkravsavgift. Avd. 10 nr 12				Elfenbensnötter .....	1499	A	
Ejektorer (ej hö-) .....	6403	A		Elsvetsaggregat .....	6502	A	
Ek bark .....	1303	F		Emalj arbeten .....	5306	A	
Ekollon .....	1203	F		Emalj massa .....	5306	A	
Ekved till garvämnesberedning .....	1301	G		Emballage av järnplåt, nytt av trä, nytt .....	5543	B	
Eldfärg .....	3225	A		begagnat .....	3981	C	
Eldgafflar .....	5612	C		Emulsionsfärger, torra .....	7521	D	13 §
Eldningsapparater, elektriska (ej spisar) .....	6502	A		Emulsionskalk (kalkfärg) .....	3222	C	
Eldningsoljor, tjocka (nr 3, 4 och 5) .....	2802	E		Enar, levande .....	0601	A	
tunna (nr 1 och 2) .....	2803	D		Enbär .....	0902	A	
Eldrör till kanoner .....	7101	A		Endivia (endiv) .....	0713	B	
Eldsläckningsapparater .....	6403	A		Engelskt rött, torrt .....	3224	B	
Eldvapen (ej stridsvagnar) .....	7101	A		salt (magnesiumsulfat) .....	2909	D	
Elektricitetsmätare .....	6502	A		Enkelwell .....	4301	D	
Elektriska apparater, ej särskilt nämnda .....	6502	A		Ensileringssalt .....	2949	A	
tillbehör till, ej särskilt nämnda .....	6544	A		Espartogräs .....	1402	B	
Elektriska: element (torrelement) .....	6502	A		Essenser .....	2204	B	
generatorer .....	6502	A		Eter, apoteks- .....	3001	A	
kablar, isolerade .....	6541	A		teknisk .....	2999	A	
kaffekvarnar .....	6502	A		Eternitskiffer .....	5134	E	
kaminer .....	6502	A		Etskali (kaliumhydrat) .....	2949	A	
motorer .....	6502	A		Etylacetat .....	2955	B	
pannor .....	6502	A		Etylalkohol (sprit), även denaturerad .....	2202	C	
spisar .....	6501	B		Etylcellulosa .....	3151	A	
strykjärn .....	6502	A		Etylendiklorid .....	2953	B	
transformatorer .....	6502	A		Etyl- eller etylenglykol .....	2999	A	
ugnar .....	6502	A		Etyleter .....	2999	A	
Elektriska maskiner, apparater och redskap: begagnade, vid transport till verkstad för reparation .....	6511	D		Etylklorid .....	2999	A	
fast förbundna med underredet för transport på järnväg och befördrade på egna hjul .....	6521	—	15 §	Etylxantat .....	2956	B	
Elektroder, järn-, svetsningsmagnetit- .....	5562	B		Explosionsmotorer .....	6403	A	
Elektrodkol .....	6542	C		Explosiva leksaker (pyrotekniska artiklar för användning inomhus) .....	3503	A	
Elektrodkolskrot .....	2514	F		Explosiva varor (ej ammunition): av transportklasserna A och C .....	3501	A	16 §
Elektrodmassa .....	3132	D		av transportklasserna B och D .....	3502	A	16 §
Elektrodpulver .....	6542	C		av transportklass E .....	3503	A	
Elektrokorund .....	2949	A		Expressdynamit .....	3501	A	16 §
Elektrolyt (kaliumhydroid): i fast form .....	2949	A					
i lösning .....	2911	C		<b>F</b>			
Elektromotorpumpar .....	6502	A		Fackverksbalkar av järn .....	5551	C	
Elektroplåt .....	5525	D		Fackverkskonstruktioner av järn .....	5551	C	
Elementhus (monteringsfärdiga trähus) .....	3973	D		Fajansmassa .....	2557	A	
Elevatorer (ej hö-) .....	6403	A		Fajansvaror, ej särskilt nämnda .....	5219	A	
Elevatorskopor .....	6431	B		Faktis .....	3801	A	
Elfenben .....	0599	A		Falu rödfärg, även färdigripen .....	3221	D	
				Fanéer, även kryssfanér: av asp, björk, furu el. gran av andra inländska träslag samt av gabon, abachi eller amerikansk poppel (whitewood) .....	3975	D	
					3976	B	



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Fanéer, även kryssfanéer, av utländskt trä, ej särskilt nämnt	3989	A		Filt, stampad	4901	A	
Fango (badgyttja)	2521	G		Filtar, ylle	4501	A	
Farmaceutiska produkter	3001	A		Filtavfall	4902	D	
Fartyg	6801	A		Filtermassa för vattenavhårdning o d	2554	C	
Fasadtegel, glaserat	5204	E		Filterplattor av lera	5213	C	
Foglaserat	5203	F		Filtersand	2521	G	
Faskiner	1406	F		»Filtapp» (bitumenfilt)	4901	A	
Fasonjärn	5522	E		Finkelolja	3149	A	
Fat av aluminium	5922	A		Fisk, färsk, kyld, djupfryst, saltad eller lutad: sill, strömming, torsk och makrill	0301	C	
av järnplåt, begagnade	7521	D	13 §	andra slag	0302	B	
av järnplåt, nya	5543	B		Fisk, levande, i vatten	0304	A	
av pappersmassa	4313	A		rökt, ej konserver	0303	A	
av trä, begagnade	7521	D	13 §	stekt	1602	A	
av trä, nya	3981	C		torkad	0303	A	
Fenol (ren karbolsyra)	2955	B		till gödsling (ej guano)	3631	G	
Fernissor	3225	A		Fiskavfall till gödsling (ej guano)	3631	G	
Ferrosulfat (järnsulfat)	2907	E		till foder	2399	D	
Ferrokalciumjärn	5504	A		till tekniskt bruk	0551	E	
Ferrokrom	5503	C		Fiskbullar	1602	A	
Ferromolybdenum, se Molybdenjärn				Fiskfoderkakor	2304	D	
Ferronitrat	2949	A		Fiskfärs	1602	A	
Ferrosilicium	5502	A		Fiskguano	3611	F	
Ferrosulfat (järnsulfat)	2907	E		Fiskkonserver	1602	A	
Ferrovolfam	5504	A		Fisklever, färsk	1602	A	
Fett av animaliskt eller vegetabiliskt ursprung (utom färdigberett matfett och smörjfett)	1504	B		Fiskmjärdar av järn- eller ståltråd	5568	A	
Fett, smörj	2813	B		Fiskmjöl till foder	2304	D	
Fettalkohol	2999	A		till gödsling	3611	F	
Fettalkoholsulfonat	2999	A		till människoföda	1602	A	
Fettsyror, naturliga, för industriellt bruk, ej särskilt nämnda (stearin, oljesyra, »olein» etc)	1511	B		Fiskmos (mald fisk) till foder	2304	D	
Fiber till flätning och borstbinderiarbeten	1403	A		Fiskolja	1504	B	
av vegetabiliskt textilmaterial, ej särskilt nämnt	4712	A		Fiskpudding	1602	A	
Fiber och tråd av artificiellt och syntetiskt textilmaterial	4402	A		Fiskredskap (nät o d)	4999	A	
Fiberbetong	5135	E		av ståltrådsduk	5568	A	
Fiberplattor, trä- (utom av vulkanfiber), ej målade, ej lackerade	3961	D		Fiskrom, färsk	1602	A	
målade eller lackerade	3962	B		Fiskrom, saltad	1602	A	
Fikon, färsk eller torkade	0801	B		Fiskskinn, beredda	3702	A	
djupfrysta eller konserverade	2002	B		Fiskskinn, färsk eller saltade, för framställning av fiskläder (-skinn)	3701	B	
Filar	5629	A		Fiskskinn för framställning av lim	0551	E	
förslitna	5526	B		Fisktran	1504	B	
Film av celluloid	3051	A		Fiskvaror, ej särsk. nämnda	1602	A	
Filmapparater med tillbehör	6901	A		Fiskyngel, levande, i vatten	0304	A	
Filt, asfalt-, tak-	4901	A		Fixernatron (natriumtiosulfat)	2912	C	
bitumen- (»filtapp»)	4901	A		Fjäder och dun	0501	A	
maskin-	4901	A		Fjäderfä, slaktat	0205	A	
				Fjäderhammare	6403	A	
				Fjäderkuddar och fjäderbolstrar	7599	A	
				Fjädrar, av järn, ej särskilt nämnda	5629	A	

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Fjädrar, av järn- och ståltråd för madrasser, dynor och dylikt . . . . .	5568	A		Foderautomater av trä . . . . .	3982	B	
till järnvägs- och spårvägsfordon . . . . .	6623	B		Foderbenmjöl . . . . .	2304	D	
åkdons- . . . . .	6712	B		Foderbetor, råa . . . . .	1241	E	
Fjälster . . . . .	0541	A		torkade . . . . .	1299	D	
konstgjorda . . . . .	3159	A		Foderkakor . . . . .	2303	D	
Flaggstänger . . . . .	3979	C		Foderkakskrossar . . . . .	6401	B	
Flaskor, av glas . . . . .	5304	D		Foderkalk eller foderkrita med tillsats av andra ämnen . . . . .	2304	D	
mjölk-, av aluminium . . . . .	5922	A		Foderkalk, oblandad . . . . .	2531	G	
mjölk-, av järnplåt . . . . .	5543	B		Foderkrita, oblandad . . . . .	2532	D	
mjölk-, av metall, ej särskilt nämnda . . . . .	6342	A		Foderkålrötter . . . . .	1241	E	
Flasksköljningsmaskiner . . . . .	6403	A		Fodermedel, ej särskilt nämnda, även av animaliskt ursprung . . . . .	2304	D	
Flingor av spannmål . . . . .	1101	C		Fodermelass, flytande . . . . .	2302	E	
Flinta, oarbetad . . . . .	2505	F		i fast form . . . . .	2303	D	
Flintduk . . . . .	4999	A		Fodermjöl . . . . .	1103	D	
Flintpapper . . . . .	4304	B		Fodermorötter . . . . .	1241	E	
Flisved (träflis) . . . . .	3911	G		Foderrotfrukter, råa . . . . .	1241	E	
Flockull . . . . .	4502	D		torkade . . . . .	1299	D	
Flotationsolja . . . . .	2949	A		Foderrover, råa . . . . .	1241	E	
Flott . . . . .	1501	B		Fodersalt . . . . .	2501	F	
Flottningsmiden . . . . .	5612	C		Foderväxter, ej särskilt nämnda . . . . .	1299	D	
Fluorider (fluorvätesyrade salter) . . . . .	2949	A		Folier, aluminium- . . . . .	5922	A	
Fluornatrium (natriumfluorid) . . . . .	2949	A		tenn- (stanniol) . . . . .	6201	A	
Fluorvätesyra . . . . .	2949	A		Fontäner av sten . . . . .	5119	A	
Flusspat, oarbetad . . . . .	2505	F		Fordon, järnvägs-, på egna hjul . . . . .	6601	—	15, 20, 21 §
Flygfotoget . . . . .	2811	D		järnvägs-, upplastade på järnvägsvagn . . . . .	6611	B	
Flygmaskiner . . . . .	6801	A		Fordonsdelar av järn- och stål, ej särskilt nämnda, till landfordon . . . . .	6719	A	
Flygmaskinsdelar . . . . .	6801	A		Fordonsdelar, järnvägs- eller spårvägs-, ej särskilt nämnda . . . . .	6624	A	
Flygplan och flygplansdelar . . . . .	6801	A		Formalin, ej särskilt nämnd i vattenlösning . . . . .	2955	B	
»Flytande harts» (rå tallolja, ej hartsolja) . . . . .	3102	E		Formar av trä för cementgjutning . . . . .	3982	B	
Flytande luft . . . . .	2957	B		Formplattor (formsättningslämmar) av trä för cementgjutning . . . . .	3971	D	
Flyttsaker . . . . .	7501	D		Formpuder . . . . .	2554	C	
Flyttsaksvagnar utan motor . . . . .	6703	B		Formstycken av kol för industriellt ändamål . . . . .	6542	C	
Fläktar, agn-, boss- o. halm-elektriska . . . . .	6401	B		Formsvärta . . . . .	2554	C	
andra slag . . . . .	6502	A		Formsättningslämmar (formplattor) av trä för cementgjutning . . . . .	3971	D	
Fläktvannor . . . . .	6502	A		Formtegel, glaserat . . . . .	5204	E	
Flänsar (ej rör-) av smidesjärn . . . . .	6403	A		oglaserat . . . . .	5203	F	
rör-, av järn . . . . .	6401	B		Fosfat, kalium-, tomas-, super- och ammoniaksuper- . . . . .	3611	F	
	5612	C		Fosfat, rå- . . . . .	3612	F	
	5571	—		Fosfatgips till gödsling . . . . .	3611	F	
	5574	—		Fosfor . . . . .	2949	A	
Fläsk, färskt, kylt eller djupfrost: ostyckat . . . . .	0201	B					
ej särskilt nämnt . . . . .	0202	A					
Fläsk, rökt, saltat eller torkat . . . . .	0203	A					
Fläskvaror, ej särskilt nämnda . . . . .	1601	A					
Flättningsarbeten, vegetabiliska, ej särskilt nämnda . . . . .	4102	A					
Flätverk, av halm, vass eller säv . . . . .	4101	D					
av järn . . . . .	5566	—					
	5568	—					
Flätverk, av sträckmetall . . . . .	5543	B					



Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm
Fosforbrons, oarbetad . . . . .	5702	A		Fyrverkeripjäser, av trans- portklasserna B och D	3502	A	16 §
Fosforjárn . . . . .	5504	A		övriga . . . . .	3503	A	
Fosforkoppar, oarbetad . . . . .	5702	A		Fysikaliska apparater och instrument . . . . .	6901	A	
Fosforseskvisulfid . . . . .	3149	A		Fågelholkar av trä . . . . .	3982	B	
Fosforsyra . . . . .	2914	B		Fåtöljer av trä . . . . .	3989	A	
Fosfortenn . . . . .	6201	A		Fälgar till bilar och cyklar	6719	A	
Fotogen, även flygfotogen . . . . .	2811	D		Fällbommar . . . . .	6441	B	
Fotogenkök . . . . .	6403	A		Fältbakugnar . . . . .	6403	A	
Fotografiapparater med till- behör . . . . .	6901	A		Fältspat, oarbetad . . . . .	2505	F	
Fotografiartiklar (ej appa- rater med tillbehör) . . . . .	3051	A		Fänkol . . . . .	0902	A	
Fotografipapper och -plåtar	3051	A		Färger, ej särskilt nämnda	3225	A	
Frakttods . . . . .	—	—	4, 9 §	torra, ej särskilt nämnda	3224	B	
Fruktavfall (efter pressning o d) . . . . .	2303	D		Färgermaskiner . . . . .	6403	A	
Fruktar, för färgämnesbe- redning . . . . .	1311	A		Färgjord, avsedd för vidare bearbetning . . . . .	2522	F	
ätbara, färska el. torkade	0801	B		Färgmossa . . . . .	1311	A	
ätbara, djupfrysta eller konserverade . . . . .	2002	B		Färgningsämnen, ej särskilt nämnda . . . . .	3225	A	
ätbara, i saltvatten eller tillsatta tillfälligt konser- verande medel . . . . .	0801	B		Färgträ . . . . .	3225	A	
ej särskilt nämnda . . . . .	1206	A		Färgträextrakt . . . . .	3203	A	
Fruktgeléer . . . . .	2003	B		Färgämnesextrakter, vegeta- biliska . . . . .	3203	A	
Fruktkonserver . . . . .	2002	B		Färskvatten . . . . .	2201	H	
Fruktkärnor, ej särskilt nämnda . . . . .	1206	A		Fönster, färdiga (fönsterbå- gar med insatt glas) . . . . .	3971, 3972	—	
Fruktmos . . . . .	2003	B		Fönster och fönsterbågar, av gjutjärn (utan glas) . . . . .	5582	D	
Fruktsaft, blandad, även konstgjord . . . . .	2204	B		av smidesjärn (utan glas)	5612	C	
oblandad (»jus»), även djupfryst . . . . .	2003	B		av trä (utan glas) . . . . .	3971, 3972	—	
Fruksalt . . . . .	1705	A		Fönsterfoder av trä . . . . .	3971, 3972	—	
Fruktskidor för färgämnes- beredning . . . . .	1311	A		Fönsterglas, även mattslipat	5303	D	
Fruktsocker . . . . .	1705	A		Fönsterhakar . . . . .	5612, 5629	—	
Frukträdskarbolium . . . . .	3001	A		Fönsterkarmar av trä . . . . .	3971, 3972	—	
Frukträdssprutor . . . . .	6403	A		Fönsterkitt . . . . .	3225	A	
Frånskiljare, elektriska . . . . .	6544	A		Fönsterluckor av trä . . . . .	3971, 3972	—	
Fröhalm . . . . .	1231	F		Förbandslådor av trä, tom- ma . . . . .	3989	A	
Fröklämningsapparater . . . . .	6401	B		Förarhytter till lastbilar och traktorer . . . . .	6719	A	
Frön, aromatiska (anis, en- bär m fl) . . . . .	0902	A		Förbränningsmotorer . . . . .	6403	A	
för färgämnesberedning . . . . .	1311	A		Förhydningspapp . . . . .	4301	D	
för medicinskt bruk . . . . .	1222	A		Förreglingsmateriel för järn- vägar och spårvägar, ej			
oljehaltiga . . . . .	1202	C		elektrisk . . . . .	6441	B	
vitbetsfrö . . . . .	1205	C		elektrisk . . . . .	6531	A	
ej särskilt nämnda . . . . .	1206	A		Förvärmare, ej elektriska . . . . .	5621	B	
Fröagnar . . . . .	1231	F		elektriska . . . . .	6502	A	
Frörensningmaskiner . . . . .	6401	B					
Ftalsyra . . . . .	2949	A					
Fyllkroppar av konstgjord sten . . . . .	5134	E		<b>G</b>			
Fyrverkeripjäser, av trans- portklasserna A och C	3501	A	16 §	Gaffeltruckar . . . . .	6701	A	
				Galanterivaror, av fajans, lera och porslin . . . . .	5219	A	

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Galanterivaror, av glas . . . . .	5306	A		Gevärstockämnen . . . . .	3982	B	
av sten . . . . .	5119	A		Gips . . . . .	2533	E	
Gallerverk av järntråd . . . . .	5566-5568	—		Gipsarbeten, grövre, till byggnader . . . . .	5134	E	
av sträckmetall . . . . .	5543	B		Gipsavfall . . . . .	2533	E	
Galläpplegarvsyra, flytande i fast form . . . . .	3201	C		Gipsbräder . . . . .	5134	E	
Galläpplen . . . . .	3202	A		Gipslistor . . . . .	5151	B	
Galmeja (zinkmalm), anrikad . . . . .	1304	C		Gipsribb (laths) . . . . .	3931, 3932	—	
oanrikad . . . . .	2603	E		Gipsrör (vassrör) . . . . .	1405	D	
Galoscher . . . . .	2602	E		Gipssten, oarbetad . . . . .	2506	F	
Garagebyggnader av fasonjärn och järnplåt . . . . .	5001	A		Gipsvaror, lister, ornament, stuckarbeten . . . . .	5151	B	
Gardinklämmor . . . . .	5551	C		ej särskilt nämnda . . . . .	5159	A	
Gardinstänger av trä . . . . .	5544	A		Gjuterimodeller av gjutjärn av trä . . . . .	5582	D	
Garn, bind- och segel- (ej av papper) . . . . .	3989	A		Gjutgods, av magnesium o. magnesiumlegeringar, ej bearbetad . . . . .	3989	A	
bomulls- . . . . .	4903	A		av järn (även aducerat), emaljerat . . . . .	5583, 5584	—	
hamp- . . . . .	4601	A		finare, såsom polerat, lackerat m m . . . . .	5584	—	
jute- . . . . .	4705	A		grövre . . . . .	5585	A	
kokos- . . . . .	4707	A		rostfritt, syrafast och skeldhärdigt . . . . .	5581-5584	—	
lin- . . . . .	4712	A		Gjutpappemballage . . . . .	5584	—	
pappers- (även bindgarn) . . . . .	4702	A		Glansull . . . . .	4313	A	
rami- . . . . .	4312	B		Glas, betong-, byggnadsblock av glas . . . . .	1402	B	
silkes- . . . . .	4708	A		fönster-, även mattslipat . . . . .	5303	D	
ull- . . . . .	4401	A		golvs-, mosaik-, planglas . . . . .	5303	D	
ej särskilt nämnt . . . . .	4501	A		kristall- . . . . .	5306	A	
Garvfett (degras) . . . . .	4712	A		laboratorie- . . . . .	5306	A	
Garvningsämnen, vegetabiliska, naturliga, ej särskilt nämnda . . . . .	1504	B		lamp- . . . . .	5306	A	
Garvolja . . . . .	5621	B		råglas i skivor . . . . .	5306	D	
Garvsyra . . . . .	5621	B		spegel-, folierat . . . . .	5306	A	
Garvämnesextrakter, vegetabiliska, fasta . . . . .	2812	C		spegelråglas . . . . .	5303	D	
flytande . . . . .	5133	F		tak- . . . . .	5303	D	
Gasackulatorer av järn, tomma . . . . .	5133	F		trottoar- . . . . .	5303	D	
Gasbehållare av järn, tomma . . . . .	5133	F		trådglas . . . . .	5303	D	
Gasberedningsolja . . . . .	2957	B		vindskydds- . . . . .	5303	D	
Gasbetongplattor . . . . .	6403	A		ej särskilt nämnt . . . . .	5306	A	
Gasbetongtegel . . . . .	2531	G		Glasbetongfönster . . . . .	5303	D	
Gaser, förtätade och flytande, även flytande luft . . . . .	5621	B		Glasbruksslagg . . . . .	2608	H	
Gasgeneratorer . . . . .	6901	A		Glasburkar . . . . .	5304	D	
Gaskalk . . . . .	3131	E		Glasdun . . . . .	5305	C	
Gaskök och -ugnar, ej av gjutjärn . . . . .	6403	A		Glasflaskor . . . . .	5304	D	
Gasmätare . . . . .	5137	D		Glasisolatorer . . . . .	6544	A	
Gasreningsmassa . . . . .	5133	F		Glasolvar till glödlampor . . . . .	5306	A	
Gassvetsaggregat . . . . .	5101	F		till termosflaskor . . . . .	5306	A	
Gatsten (plattor) av asfalt . . . . .	5101	F		Glaskramvaror . . . . .	5306	A	
av betong . . . . .	5582	D		Glaspulver . . . . .	5302	D	
av natursten . . . . .	3401	A		Glasrör . . . . .	5306	A	
Gatubrunnar av gjutjärn . . . . .	6502	A		Glass . . . . .	2101	A	
Gelatin . . . . .	6403	A		Glasserviser och hushållsglas . . . . .	5306	A	
Generatorer, elektriska . . . . .	7101	A					
Gengasaggregat för bilar m m . . . . .							
Gevär, alla slag (ej leksaks-)							



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Glasskyltar .....	5306	A		Golv moppar .....	4999	A	
Glasskärmar .....	5306	A		Golvolja .....	3302	A	
Glasskärva och annat avfalls- glas .....	5301	G		Golv papp .....	4301	D	
Glassmaskiner .....	6403	A		Golvplattor, av betong ....	5133	F	
Glastegel .....	5303	D		av annan konstgjord sten	5134	E	
Glasull .....	5305	C		av lera .....	5211	D	
Glasullit (glasullsmattor) ..	5305	C		av natursten .....	5102	—	
Glasullsmattor .....	5305	C			5105	—	
Glasvadd .....	5305	C		Goudron .....	2816	E	
Glasvaror, infattade i metall eller annat ämne .....	5306	A		Grafit: i pulver eller flytande oarbetad, i stycken .....	2555	B	
ej särskilt nämnda .....	5306	A		retort- .....	2511	C	
Glasyrmasa .....	5306	A			2701	F	
Glaubersalt .....	2903	F		Grafitavfall .....	2514	F	
Glimmer, arbetad .....	5119	A		Grafittektroder .....	6542	C	
bränd och mald (vermi- kulit) .....	2554	C		Grafitmalm .....	2555	B	
oarbetad .....	2505	F		Grafitretorter .....	5159	A	
Glycerin, renad .....	1522	A		Grafitvaror, ej särsk. nämnda	5159	A	
rå .....	1521	B		Grammofoner .....	7001	A	
Glycerinersättning .....	1522	A		Grammofonskiivmassa .....	3801	A	
Glycerinunderlut med gly- cerinhalt av högst 12 %	1523	E		Grammofonskiivor, nya ...	7001	A	
Glykol (kylarvätska) .....	2999	A		avfall av .....	3813	D	
Glykol (stärkelsesocker), även i form av sirap ...	1703	B		Granbark .....	1303	F	
Glödlampor, elektriska .....	6541	A		Granit, ämnesblock och rå- skivor, oarbetade .....	2512	F	
Glödlampskolvar .....	5306	A		andra stycken, oarbetade, pulver eller flisor .....	2513	G	
Glödspån .....	5511	G		Grankottar .....	1203	F	
Gnejs, ämnesblock och rå- skivor, oarbetade .....	2512	F		Granris .....	1406	F	
andra stycken, oarbetade, pulver eller flisor .....	2513	G		Grapefrukt, färsk .....	0801	B	
Gods, alla slag, ej särskilt nämnt .....	7599	A		djupfryst eller konserve- rad .....	2002	B	
Godsbehållare («contai- ners») av järn, nya ...	5543	B		Gravvårdar, av gjutjärn ...	5582	D	
begagnade .....	7521	D		av konstgjord sten .....	5151	B	
Godsbehållare («contai- ners») lastade och tom- ma återgående .....	6601, 7511	—	19 §	av naturlig sten .....	5119	A	
Godsvagnar på egna hjul ..	6601, 7511	—	15, 20, 21 §	Grepar .....	5612	C	
Godsvagnar (järnvägs-), upplastade på järnvägs- vagn .....	6611	B		Grindar av gjutjärn .....	5582	D	
Godsvagnar .....	6403	A		av smidesjärn .....	5612	C	
Golfbanemassa .....	2544	E		av trä .....	3982	B	
Golvbelägningsmassa .....	2554	C		Grovplåtarbeten, ej särskilt nämnda, av minst 3 mm tjock plåt .....	5541	C	
Golvbräder av stav, limma- de, av asp, björk, furu eller gran .....	3977	D		Grundemalj (grundmassa). Grus, även färgat .....	5306	A	
av annat inländskt trä samt av gabon, abachi eller amerikansk poppel (whitewood) .....	3978	C		Grustippvagnar på egna hjul upplastade på järnvägs- vagnar .....	2521	G	
Golvglas .....	5303	D			6601	—	15 §
Golvlampor, elektriska .....	6541	A		Gruvsand .....	6611	B	
				Gruvstötter .....	2701	F	
				Gryn: av spannmål .....	3901	G	
				av torkade grönsaker .....	1101	C	
				till foder .....	2304	D	
				Grytor: av gjutjärn .....	1103	D	
					4582, 5584	—	
					5586	—	
				av järnplåt .....	5543, 5544	—	
				av sten .....	5519	A	
				tvätt-, av järn med kop- parkittel .....	5629	A	
				Grålumppapp .....	4301	D	

Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm
Gråmjöl (avfall vid beredning av potatismjöl) . . . . .	2303	D		Gurkor, färska . . . . .	0713	B	
Gräde, färsk eller sur, även pastöriserad eller steriliserad . . . . .	0401	D		konserverade eller djupfrysta . . . . .	2001	B	
koncentrerad eller kondenserad, flytande . . . . .	0402	A		Guttaperka . . . . .	3801	A	
konstgjord . . . . .	2101	A		varor av . . . . .	3811	A	
Gräs till stoppning . . . . .	1402	B		avfall av . . . . .	3812	D	
Gräsfrö . . . . .	1206	A		Gymnastikattiralj . . . . .	7301	A	
Gräsklippningsmaskiner . . . . .	6401	B		Gymnastikmateriel . . . . .	7301	A	
Gräslök . . . . .	0713	B		Gymnastikredskap . . . . .	7301	A	
Grävmaskiner . . . . .	6403	A		Gyttja . . . . .	2521	G	
monterade på järnvägs-vagnar . . . . .	6421	—	15 §	Gångjärn . . . . .	5612, 5629	—	
Grävsopor, mekaniska . . . . .	6403	A		Gödselspridningsmaskiner . . . . .	6401	B	
Grönfoder . . . . .	1232	E		Gödslingsmedel, apatit och annan råfosfat . . . . .	3612	F	
Grönkål . . . . .	0713	B		fisk och fiskavfall, havstång, latrin, pudrett, sop- och stallgödsel . . . . .	3631	G	
Grönsaker, färska . . . . .	0713	B		handelsgödsel (konstgödsel) . . . . .	3611	F	
inlagda (konserverade) el. djupfrysta . . . . .	2001	B		kalk, kalkstensmjöl och slamkalk för jordbrukets behov . . . . .	3621	G	
i saltvatten eller i vatten med svavelsyrlighet . . . . .	0713	B		Göten . . . . .	5521	E	
torkade (även vakuum-torkade) . . . . .	0713	B		Götkokiller . . . . .	5581	E	
Grönsaksmjöl . . . . .	1104	B					
Grönsaksmos . . . . .	2003	B		<b>H</b>			
Gröpe . . . . .	2303	D		Hackelse . . . . .	1231	F	
Guano . . . . .	3611	F		Hackelsemaskiner . . . . .	6401	B	
Guld- och silvertackor . . . . .	5401	A		Hackor, hand- . . . . .	5612	C	
Guldsmedarbeten . . . . .	5401	A		häst- . . . . .	6401	B	
Guldsmedssopor . . . . .	5401	A		Hagel av bly . . . . .	6021	B	
Gummi arabicum . . . . .	3412	A		Hallon, färska eller torkade djupfrysta eller konserverade . . . . .	2002	B	
Gummi, natur- . . . . .	3801	A		Halm, frö- . . . . .	1231	F	
syntetiskt . . . . .	3801	A		hamp-, ej bearbetad . . . . .	4703	E	
varor av, nya . . . . .	3811	A		lin-, ej bearbetad . . . . .	4701	E	
Gummiarter (gummiharter), naturliga . . . . .	1321	A		sädes- . . . . .	1231	F	
Gummiavfall: bildäck, kasserade (förslitna) . . . . .	3812	F		Halmarbeten, halmhattar . . . . .	5001	A	
annat . . . . .	3813	D		hattflätor . . . . .	4102	A	
Gummiharter, naturliga . . . . .	1321	A		mattor, plattor, rep . . . . .	4101	D	
Gummiinpregnerade vävnader . . . . .	4999	A		ej särskilt nämnda . . . . .	4102	A	
Gummilacka . . . . .	1321	A		Halmelevatorer . . . . .	6401	B	
Gummiskrot, bildäck, kasserade (förslitna) . . . . .	3812	F		Halmfläktar . . . . .	6401	B	
annat . . . . .	3813	D		Halmmassa för papp- eller papperstillverkning, torr . . . . .	4212	E	
Gummisolution . . . . .	3412	A		våt . . . . .	4211	F	
Gummisot . . . . .	3224	B		Halm mattor . . . . .	4101	D	
Gummivalsar . . . . .	3711	A		Halmplattor . . . . .	4101	D	
Gumminvaror (ej gummiinpregnerade vävnader, ej galoscher) . . . . .	3811	A		Halm pressar . . . . .	6401	B	
Gumminvaror, förslitna, obrukbara: bildäck, kasserade (förslitna) . . . . .	3812	F		Halmrep . . . . .	4101	D	
andra (förslitna) . . . . .	3813	D		Halmskakare . . . . .	6401	B	
Gunghästar . . . . .	7301	A		Halmskor . . . . .	5001	A	
				Hammare . . . . .	5612	C	
				fjäder- och ång- . . . . .	6402	A	
				Hammarslagg (glödspån, avfall vid järnbearbetning) . . . . .	5511	G	



Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm
Hampa . . . . .	4704	B		Hjul, av järn och stål . . . . .	5621	B	
spunnen (hampgarn) . . .	4705	A		med ekrar av trä, till hästfordon eller handkärror . . . . .	6713	B	
Hampavfall . . . . .	4714	D		Hjulaxlar till järnvägs- och spårvägsfordon . . . . .	6623	B	
Hampfrö . . . . .	1206	A		Hjulsatser till järnvägs- och spårvägsfordon . . . . .	6623	B	
Hampgarn . . . . .	4705	A		Hjulekrar, -lötar och -nav av trä . . . . .	3982	B	
Hamphalm, ej bearbetad . .	4703	E		Hjulringar till järnvägs- och spårvägsfordon . . . . .	6622	D	
Hampolja . . . . .	1504	B		Hjulsatser till järnvägs- och spårvägsfordon . . . . .	6623	B	
Hamptråd . . . . .	4705	A		Hjärtslag . . . . .	0204	A	
Handelsgödsel (konstgödsel)	3611	F		Hjärtstockar av järn, smidda och hejade, till fartyg . .	5612	C	
Handräfsor . . . . .	5612	C		Hoar, mat- eller vatten, av betong . . . . .	5133	F	
Handskar . . . . .	3702	A		av lera . . . . .	5202	E	
Handtag av trä till redskap och verktyg . . . . .	3982	B		Holländareknivar . . . . .	5629	A	
Handvärtar (vägreddskap) . .	6403	A		Honung, naturlig . . . . .	0421	A	
Harts, bryggeri- »flytande» (rå tallolja, ej hartsolja) . . . . .	3104	B		konst- . . . . .	1706	A	
Hartser, konst- naturliga, ej särskilt nämnda . . . . .	3151	A		Horn . . . . .	0511	E	
Hartslim . . . . .	1323	A		Hornarbeten . . . . .	7599	A	
Hartsolja . . . . .	3411	B		Hornavfall . . . . .	0511	E	
Hartsolfärg . . . . .	3104	B		Hornmjöl till gödsling . . . .	3611	F	
Harvar . . . . .	3225	A		Hornspån till gödsling . . . .	3611	F	
Harvfjädrar av smidesjärn	6401	B		Hover . . . . .	0511	E	
Harvpinnar av smidesjärn	5612	C		Hudar, beredda . . . . .	3702	A	
Harvstommar av smidesjärn	5612	C		oberedda (ej pälskinn) . . . .	3701	B	
Haspar . . . . .	5612, 5629	—		Humle . . . . .	1221	A	
Hasselnötter . . . . .	0811	A		Hummer, konserverad . . . . .	1602	A	
Hattar, även halm- . . . . .	5001	A		levande eller kokt . . . . .	0311	A	
Hattflätor . . . . .	4102	A		Hundbröd . . . . .	2304	D	
Hattstommar av filt o d. . . .	4999	A		Hus av trä, monteringsfärdiga . . . . .	3973	D	
Hausmanit (manganminer- ral) . . . . .	2604	E		Husgeråd, av aluminium . . .	5922	A	
Havre . . . . .	1001	D		av fajans, fältspatporlin och keramik . . . . .	5214	B	
Havregryn . . . . .	1101	C		av gjutjärn . . . . .	5582-5586	—	
Havrekärna (skalad havre)	1101	C		av järnplåt . . . . .	5543, 5544	—	
Havrenötter . . . . .	1905	A		av lättmetall . . . . .	6342	A	
Havstång till gödsling . . . .	3631	G		av metall, ej särsk. nämnd	6342	A	
(sjögräs) till isoleringsmattor . . . . .	1405	D		av nickel . . . . .	5821	A	
Havssalt (natriumklorid), även raffinerat . . . . .	2501	F		av tenn och tennlegeringar . . . . .	6201	A	
Havsvatten (saltvatten) . . . .	2502	H		av trä, ej särskilt nämnt	3989	A	
Hejare . . . . .	6403	A		av sten . . . . .	5119	A	
Helgryn (korngryn) . . . . .	1101	C		av zink . . . . .	6131	A	
Helikoptrar . . . . .	6801	A		för elektrisk uppvärmning . . . . .	6502	A	
Heraklitplattor . . . . .	5134	E		Hushållsartiklar, av fajans eller fältspatporlin . . . . .	5214	B	
Hinkar av järnplåt . . . . .	5543, 5544	—		av keramik, även ugnseldfast . . . . .	5214	B	
Hirs . . . . .	1001	D		Hushållsglas . . . . .	5306	A	
Hissar, ej elektriska . . . . .	6403	A		Hushållsvågar . . . . .	6403	A	
elektriska . . . . .	6502	A					
Hisskorgar för varutransp. andra slag . . . . .	5612	C					
Hissmaskiner, ej elektriska	5629	A					
elektriska . . . . .	6403	A					
Hjorthornssalt . . . . .	6502	A					
	2949	A					





Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
<b>J</b>				Järn och stål, järn- och stålvaror: gjutgods (utom möbler, rör och andra färdiga maskindelar än stativ och dylikt) . . . . .	5581- 5586	—	
Japanvax . . . . .	1531	A		spik, söm m m av ej rostfritt järn och stål . . . . .	5591	D	
Jodsalt . . . . .	2501	F		skruvar, bultar, muttrar m m av ej rostfritt järn och stål (ej järnvägs- och spårvägsmateriel) . . . . .	5592	C	
Johannesbröd till foder . . . . .	1299	D		spårmateriel för järnvägar och spårvägar . . . . .	5601, 5602	—	
Jord, blek- (valklara) . . . . .	2522, 2523	—		diverse järnvaror av ej rostfritt eller syrafast järn och stål . . . . .	5610- 5629	—	
infusorie- . . . . .	2521	G		diverse järnvaror av rostfritt eller syrafast järn och stål . . . . .	5641	A	
röd- . . . . .	2522	F		Järn, granulerat (ej tackjärn) . . . . .	5610	C	
ej särskilt nämnd . . . . .	2521	G		granulerat (tackjärnsgranul) . . . . .	5501	F	
Jordanknivar . . . . .	6341	A		grovt försmidda eller förvalsade ämnen (billets, platiner) . . . . .	5521	E	
Jordborr . . . . .	5612	C		Järnacetat . . . . .	2949	A	
Jordbrukskalk . . . . .	3621	G		Järnbalkar . . . . .	5522	E	
Jordbrukstraktorer . . . . .	6701	A		försedda med nithål . . . . .	5551	C	
Jordfärger, torra . . . . .	3222	C		Järndunkar . . . . .	5543	B	
Jordgubbar, färska . . . . .	0801	B		Järnfat, begagnade . . . . .	7521	D	13 §
djupfrysta eller konserverade . . . . .	2002	B		nya . . . . .	5543	B	
Jordkomposter . . . . .	3631	G		Järnfilspån . . . . .	5511	G	
Jordmandlar . . . . .	1201	A		Järnfärger, torra . . . . .	3224	B	
Jordnötskakor . . . . .	2304	D		Järnkablar (linor) . . . . .	5566	B	
Jordnötsolja . . . . .	1504	B		Järnklorid . . . . .	2912	C	
Jordnötsskal . . . . .	2303	D		Järnkonstruktioner (fackverks-) . . . . .	5551	C	
Jordnötter med eller utan skal . . . . .	1201	A		Järnkramvaror (nålar, strumpstickor, finare beslag m m) . . . . .	5629	A	
Jordvax (ozokerit, ceresin) . . . . .	2823	A		Järnlegeringar, ej smidbara, såsom kiseljärn, spegeljärn m m . . . . .	5502, 5503	—	
Jordärtskockor . . . . .	0713	B		Järnlegeringar, ej särskilt nämnda . . . . .	5504	A	
Journalpapper (oblekt tryckpapper) . . . . .	4303	D		Järnlådor, stora (för text möbler) . . . . .	5543	B	
Julgranar . . . . .	0601	A		Järnmalm, även anrikad (slig, sinter) . . . . .	2601	G	
Jute . . . . .	4706	B		Järnmalmshriketter . . . . .	2601	G	
Juteavfall . . . . .	4714	D		Järnmalmssinter . . . . .	2601	G	
Juteblånor . . . . .	4713	B		Järnmönja, torr . . . . .	3224	B	
Jutedrev . . . . .	4714	D		Järnnaftenat . . . . .	3225	A	
Jutegarn . . . . .	4707	A		Järnnitrat och -nitrit . . . . .	2949	A	
Jutemattor . . . . .	4711	A		Järnoxidrott, torrt . . . . .	3224	B	
Jutesäckar, begagnade . . . . .	7521	D	13 §				
nya . . . . .	4999	A					
Jutetråd . . . . .	4707	A					
Juteväv . . . . .	4711	A					
Jutevävsavfall . . . . .	4714	D					
Järn och stål, järn- och stålvaror: ej smidbart, oarbetat järn och järnlegeringar . . . . .	5501- 5504	—					
avfall och skrot . . . . .	5511	G					
smidbart järn och stål, oarbetat eller till en del bearbetat . . . . .	5521- 5532	—					
bleck och plåtvaror . . . . .	5541- 5544	—					
fackverkskonstruktioner	5551	C					
tråd, utom valstråd, och arbeten därav . . . . .	5561- 5568	—					
rör och rördelar . . . . .	5571- 5574	—					

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Järnplåt, obearbetad . . . . .	5522-	—		Kabeltrummor av järnplåt, tomma, nya . . . . .	5541, 5543	—	
Järnpulver . . . . .	5629	A		Kabeltrummor och -rullar av trä, tomma, nya . . . . .	3981	C	
Järnrör, emaljerade . . . . .	5574	A		Kabeltrummor och -rullar, tomma, begagnade . . . . .	7521	D	13 §
gjutna, även aducerade; varmdragna . . . . .	5571	D		Kabelvagnar . . . . .	6701	A	
kalldragna . . . . .	5572	B		Kablar, elektriska, isolerade	6541	A	
rostfria, syrafasta . . . . .	5573	A		Kablar (linor), av aluminium, ej isolerade . . . . .	5922	A	
Järnsand, finare . . . . .	5629	A		av bly . . . . .	6031	A	
grövre . . . . .	5610	C		av järn- eller ståltråd . . . . .	5566	B	
Järnspat (järnkarbonat):				av koppar eller mässing, ej isolerade . . . . .	5721	A	
oarbetad . . . . .	2509	E		av metall, ej särskilt nämnd, ej isolerade . . . . .	6342	A	
pulveriserad . . . . .	2554	C		med kopparledare, gamla kasserade . . . . .	5711	D	
Järnstavar till eldningsroster . . . . .	5612	C		Kadavermjöl . . . . .	3611	F	
Järnsulfat (järnvitriol) . . . . .	2907	E		Kadmium . . . . .	6321	A	
Järnsulfid . . . . .	3149	A		Kaffe och kaffeextrakt . . . . .	0901	A	
Järnsvamp . . . . .	5501	F		Kaffekvarnar, ej elektriska	6403	A	
Järnsvamppulver . . . . .	5629	A		elektriska . . . . .	6502	A	
s k »returpulver» (tillsatsmaterial vid ståltillverkning) . . . . .	5501	F		Kaffesurrogat, även av torkade, rostade och/eller malda vegetabilier (ej rostad spannmål) . . . . .	2101	A	
Järnsängar . . . . .	5621	B		Kainit till gödsling . . . . .	3611	F	
Järntråd (utom valstråd) . . . . .	5561-5565	—		Kakao i block eller pulver	1803	A	
Järntrådsvaror (flätverk, gallerverk, nät m m) . . . . .	5566-5568	—		Kakaoböner . . . . .	1801	A	
Järnvaror, grövre, av smidbart, ej rostfritt järn och stål . . . . .	5612	C		Kakaomassa i block . . . . .	1803	A	
Järnvaror, ej särskilt nämnda, ej elektriska, ej av rostfritt eller syrafast järn	5629	A		Kakaopulver . . . . .	1803	A	
Järnvitriol . . . . .	2907	E		Kakaoskal . . . . .	1802	D	
Järnvägsfordon på egna hjul upplastade på järnvägsvagn . . . . .	6611	B	15 §	Kakaoskalavfall . . . . .	2303	D	
delar till . . . . .	6621-6624	—		Kakaosmör . . . . .	1803	A	
Järnvägsskenor . . . . .	5601	E		Kakel . . . . .	5211	D	
Jäskar av gjutjärn, emaljerade . . . . .	5584	B		Kakelavfall . . . . .	5221	H	
Jäst, press- . . . . .	2101	A		Kakelkitt . . . . .	3225	A	
torkad, till foder . . . . .	2304	D		Kakelskrot . . . . .	5221	H	
Jästpulver . . . . .	2101	A		Kalciumacetat (ättiksyrad kalk) . . . . .	2909	D	
<b>K</b>				Kalciumbisulfat . . . . .	2949	A	
Kabelgarn . . . . .	4903	A		Kalciumborat . . . . .	2949	A	
Kabelmassa . . . . .	2816	E		Kalciumcyanid . . . . .	2949	A	
Kabelmuffar av gjutjärn . . . . .	5582	D		Kalciumformiat . . . . .	2949	A	
Kabelolja (tjock hartsolja) . . . . .	3104	B		Kalciumfosfat . . . . .	2949	A	
Kabelrännor, av järn . . . . .	5522	E		Kalciumhyposulfid . . . . .	2949	A	
av järn, galvaniserade . . . . .	5523	D		Kalciumkarbid . . . . .	2909	D	
av furu eller gran . . . . .	3971	D		Kalciumkarbonat, avfall av, till gödsling . . . . .	3621	G	
Kabelskrot . . . . .	5711	D		Kalciumklorid (vägsalt, klorcalcium) . . . . .	2903	F	
Kabelskydd av betong . . . . .	5133	F		Kalciumnitrat (norgesalpetar, kalksalpeter) till gödsling . . . . .	3611	F	
Kabeltegel . . . . .	5203	F		Kalciumsiliciumjärn (kiselcalciumjärn) . . . . .	5504	A	
				Kalciumsulfat . . . . .	2909	D	
				Kalciumsulfhydrat . . . . .	2949	A	
				Kalciumsulfid och -bisulfid . . . . .	2949	A	



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Kali, kaustikt, i fast form (kaliumhydroxid).....	2949	A		Kalkkväve (karbidkväve) till gödsling .....	3611	F	
klorsyrat (kaliumklorat).....	2949	A		Kalkmineralfoder (kalk med tillsats av andra ämnen)	2304	D	
surt, kromsyrat (kaliumkromat).....	2949	A		Kalkmjöl .....	2531	G	
svavelsyrat (kaliumsulfat).....	2907	E		för jordbrukets behov...	3621	G	
Kalialun .....	2907	E		Kalkmurbruk, vanligt .....	2542	F	
Kaliblekklut (kaliumhypokloritlut) .....	2908	E		Kalksalpeter (norgesalpeter)	3611	F	
Kalifosfat till gödsling.....	3611	F		Kalksandtegel .....	5205	E	
Kalihaltiga biprodukter till gödsling .....	3611	F		Kalkspat, oarbetad .....	2509	E	
Kalilut .....	2911	C		Kalksten, ämnesblock och råskivor, oarb.....	2512	F	
Kalimagnesia till gödsling..	3611	F		andra stycken, oarb, pulver eller flisor .....	2513	G	
Kaliråsalter till gödsling...	3611	F		Kalkstengryn, oblandade..	2513	G	
Kalisalpeter (kaliumnitrat)	2912	C		Kalkstensmjöl (-pulver)...	2513	G	
Kalisalt till gödsling .....	3611	F		för jordbrukets behov ...	3621	G	
Kaliumacetat .....	2949	A		Kallim .....	3411	B	
Kaliumarsenat .....	2949	A		Kamfer, naturlig.....	1324	A	
Kaliumbikarbonat .....	2949	A		syntetisk .....	3001	A	
Kaliumbikromat .....	2949	A		Kamflänsrör av järn och stål.....	5571	D	
Kaliumcyanid .....	2949	A		Kaminer, ej elektriska: av gjutjärn, ej emaljerade..	5582	D	
Kaliumfosfat till gödsling..	3611	F		av gjutjärn, emaljerade ..	5584	B	
Kaliumhydrat i fast form..	2949	A		av järn (ej gjutjärn).....	5621	B	
Kaliumhydro sulfit .....	2949	A		av täljsten .....	5111	E	
Kaliumhydroxid i fast form i lösning (kalilut) .....	2911	C		Kaminer, elektriska .....	6502	A	
Kaliumhypoklorit .....	2949	A		Kammakeriarbeten .....	7401	A	
Kaliumhypokloritlut (lösnings) .....	2908	E		Kanariefrö .....	1206	A	
Kaliumhyposulfid .....	2949	A		Kandisocker .....	1702	A	
Kaliumkarbonat (pottaska)	2914	B		Kanel .....	0901	A	
Kaliumklorat i fast form...	2914	B		Kaniner, slaktade .....	0205	A	
Kaliumklorid (klorkalium)	2907	E		Kanner (hushållskärl) av järnplåt, grövre .....	5543	B	
Kaliumkromat .....	2949	A		finare .....	5544	A	
Kaliumnitrat .....	2912	C		Kanoner .....	7101	A	
Kaliumnitrit .....	2949	A		Kanoter .....	6801	A	
Kaliumperklorat .....	2949	A		Kanthalmaterial .....	6342	A	
Kaliumpermanganat .....	2949	A		Kanthalskrot .....	6321	A	
Kaliumsilikat (vattenglas)..	2912	C		Kantsten (gatsten) .....	5101	F	
Kaliumsilikofluorid .....	2949	A		Kantverk .....	6403	A	
Kaliumsulfat .....	2907	E		Kaolin .....	2524	E	
Kalk, bränd (osläckt eller släckt) .....	2531	G		Kapok .....	1402	B	
foder-, oblandad .....	2531	G		Kapplöpningsfordon (sulkies).....	7301	A	
gas- .....	2531	G		Kapris .....	0901	A	
gas-, för jordbrukets behov.....	3621	G		Kapselskärva (krossad eller mald).....	2543	E	
hydraulisk .....	2531	G		Kapsyler .....	6342	A	
jordbruks- .....	3621	G		Kar av trä, begagnade .....	7521	D	
klor-, i fast form .....	2912	C		av trä, nya .....	3981	C	
klor-, i lösning .....	2904	F		Karameller .....	1706	A	
lim-, till gödsling .....	3621	G		Karamellsocker .....	1706	A	
slam- .....	2531	G		Karbaxid (urinämne) .....	2954	C	
slam-, för jordbrukets behov.....	3621	G		Karbid, kalcium- .....	2909	D	
ättiksyra .....	2909	D		kisel-, krossad .....	2949	A	
Kalkarsenat .....	2949	A		kisel-, okrossad .....	2912	C	
Kalkaska .....	2531	G		Karbidkväve till gödsling ..	3611	F	
för jordbrukets behov...	3621	G		Karbiner .....	7101	A	

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Karbolineum (ej fruktträds-)	2821	E		Kinematografapparater med			
fruktträds- . . . . .	3001	A		tillbehör . . . . .	6901	A	
Karbolcalc . . . . .	2909	D		Kirurgiska instrument . . . . .	6901	A	
Karbolsyra, ren (fenol) . . . . .	2999	A		Kisbränder . . . . .	2607	G	
rå . . . . .	2955	B		Kiselaluminiumjárn . . . . .	5502	E	
Karborundum . . . . .	2949	A		Kiselfluornatrium . . . . .	2949	A	
Karborundumtegel . . . . .	5206	E		Kiselgur . . . . .	2521	G	
Karboximetylcellulosa, tek-				Kiselmanganmassa . . . . .	2554	C	
nisk . . . . .	3411	B		Kiselgurtegel . . . . .	5136	E	
andra slag . . . . .	3412	A		Kiseljord . . . . .	2521	G	
Kardborrar . . . . .	0601	A		Kiseljárn . . . . .	5502	E	
Kardemumma . . . . .	0901	A		Kiselcalciumjárn . . . . .	5504	A	
Kardkannor av papp . . . . .	4313	A		Kiselkarbid, krossad (kar-			
Karkas (överklädd järntråd)	5565	A		borundum) . . . . .	2949	A	
Karosserier, bil- . . . . .	6701	A		okrossad . . . . .	2912	C	
Kartonger av wellpapp . . . . .	4311,			Kiselkromjárn . . . . .	5503	C	
	4312			Kiselmanganjárn . . . . .	5502	E	
av annan papp . . . . .	4313	A		Kiselmetall . . . . .	6321	A	
Karuseller . . . . .	7503	D		Kiselsten . . . . .	2505	F	
Kasein i pulverform för in-				Kistor av järn . . . . .	5621	B	
dustriellt bruk . . . . .	3401	A		av trä . . . . .	3989	A	
pressat (hårt kasein) . . . . .	3151	A		Kitt . . . . .	3225	A	
Kassakontrollapparater . . . . .	6403	A		Klackjárn . . . . .	5612	C	
Kassar av spån . . . . .	4102	A		Klarspån . . . . .	3953	F	
Kassaskrin . . . . .	5544	A		Kli . . . . .	2303	D	
Kassaskåp av järn . . . . .	5621	B		Klinkerplattor . . . . .	5211	D	
Kassavalvsdörrar . . . . .	5621	B		Klinktegel . . . . .	5203	F	
Kastanjer, ätliga . . . . .	0811	A		Klippmaskiner, ej elektriska			
Kastanjeträ till garv- och				(för industri) . . . . .	6403	A	
färgämnesberedning . . . . .	1302	C		Klippspik . . . . .	5591	D	
Kastmaskiner . . . . .	6401	B		Klister och klistermjöl . . . . .	3411	B	
Katechu till garvning . . . . .	3202	A		Klor, flytande . . . . .	2915	B	
Katrinplommon . . . . .	0801	B		Kloramin . . . . .	2999	A	
Kauritlim . . . . .	3411	B		Klorammonium . . . . .	2949	A	
Kaustikt kali i fast form (ka-				Klorat, kalium- . . . . .	2949	A	
liumhydroxid) . . . . .	2949	A		natrium-, i fast form . . . . .	2914	B	
Kaustik soda (natriumhy-				Klorbarium . . . . .	2949	A	
droid) . . . . .	2912	C		Klorcalcium . . . . .	2903	F	
Kautschuk . . . . .	3801	A		Klorkalium . . . . .	2907	E	
Kautschukavfall . . . . .	3813	D		Kloralkali i fast form . . . . .	2912	C	
Kautschukvaror, förslitna:				i lösning . . . . .	2904	F	
bildäck, kasserade . . . . .	3812	F		Klorkolväten, flytande . . . . .	2953	B	
andra . . . . .	3813	D		Klormagnesium . . . . .	2909	D	
Kaviar . . . . .	1602	A		Klornatrium (natriumklorid)	2501	F	
Kedjor av järn och stål: ej				Kloroform . . . . .	3001	A	
överdragna med annan				Klorsulfonsyra . . . . .	2906	D	
metall än zink och tenn	5621	B		Klorsvavel . . . . .	2949	A	
ej särskilt nämnda . . . . .	5629	A		Klorzink . . . . .	2949	A	
Kemiska instrument o. appa-				Klosetter av trä . . . . .	3982	B	
rarater . . . . .	6901	A		Klosettkärl av järnplåt . . . . .	5543	B	
Kemiska produkter, ej sär-				Klosettpapper . . . . .	4304	B	
skilt nämnda . . . . .	3149	A		Klubbor av trä . . . . .	3982	B	
Kernit (razorit) . . . . .	2509	E		Klumpglas (avfall vid glas-			
Kex . . . . .	1905	A		tillverkning) . . . . .	5301	G	
Kimrök . . . . .	3224	B		Kläder . . . . .	4801	A	
calcinerad . . . . .	3224	B		Klädesvaror . . . . .	4801	A	
patent-, torr (pulveriserat				Klädhängare av trä . . . . .	3982	B	
träkol) . . . . .	3222	C		Klädnypor av trä . . . . .	3982	B	
Kinagräs (rami) . . . . .	4708	A		Klövar . . . . .	0511	E	
Kinaträolja . . . . .	1504	B		Klöverfrö . . . . .	1206	A	



Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm
Klövernotare .....	6401	B		Kolsulfid (kolsvavla) .....	2955	B	
Klövvolja (klövfotsolja) .....	1504	B		Kolsvavla (kolsulfid, koldi-sulfid) .....	2955	B	
Knivar .....	6341	A		Kolsyra, fast eller flytande	2914	B	
Knivsmiden av oädla me-taller, alla slag .....	6341	A		Kolsyreis (torris) .....	2914	B	
Knopper, (Valonea) .....	1304	C		Koltegel .....	6542	C	
Knoster .....	5612	C		Koltetraklorid .....	2953	B	
Kobolt i pulver .....	6321	A		Kolugnsterpentinolja, rå ...	3211	D	
och koboltlegeringar .....	6321	A		renad .....	3212	B	
Koboltklorid .....	2949	A		Kolved .....	3921	G	
Koboltmalm .....	2606	A		Kolvringar .....	6451	A	
Koboltnitrat .....	2949	A		Komposter .....	3631	G	
Koboltoxid .....	2949	A		Kompressorer .....	6403	A	
Koffertar, spån- .....	4102	A		Kondensatorer .....	6502	A	
trä- .....	3989	A		Konfektionsställ (stålrörs-ram, monterad på ej av-tagbara fötter) .....	5621	B	
Koffertnaglar .....	5592	C		Konfektyrer (socker-) .....	1706	A	
Kokarecement .....	2543	E		Konjak .....	2203	A	
Kokillack .....	2821	E		Konservburkar av bleckplåt av glas .....	5543	B	
Kokiller av tackjärn .....	5581	E		5304	D		
Kokillolja (tallförolja) .....	3103	C		Konserver, av fisk .....	1602	A	
Kokkärl, av aluminium ...	5922	A		av frukter och bär .....	2002	B	
av gjutjärn .....	5582,			av grönsaker och andra köksväxter .....	2001	B	
	5584,			av kräft- och blötdjur ...	1602	A	
	5585	—		av kött .....	1601	A	
av järnplåt .....	5543,			Konsistensfett .....	2813	B	
	5544	—		Konsoler av gjutjärn .....	5582	D	
av koppar .....	5721	A		Konstföremål .....	7402	A	
av metall, ej särsk. nämnd	6342	A		Konstgräddes .....	2101	A	
elektriska .....	6502	A		Konstgummi, varor av .....	3811	A	
Koklådor av papp .....	4313	A		Konstgödsel (handelsgödsel)	3611	F	
av trä .....	3989	A		Konstharts, även flytande	3151	A	
Kokosfiber .....	4712	A		avfall av .....	3152	D	
Kokosgarn .....	4712	A		Konsthartslim i vattenlös-ning .....	3411	B	
Kokosnötter .....	0811	A		Konsthonung .....	1706	A	
Kokosolja, ej renad .....	1504	B		Konstister .....	1501	B	
renad (kokossmör) .....	1503	B		Konstläder .....	3702	A	
Kokostågor .....	4712	A		Konstläderpapp .....	4301	D	
Kokplattor, elektriska .....	6502	A		Konstsilkefibrer .....	4402	A	
Koks: av stenkol .....	2701	F		Konstsilkesavfall .....	4403	D	
petroleum- och av sten-kolstjära (-beck) .....	2703	E		Kontakter, elektriska .....	6544	A	
Koksalt .....	2501	F		Kontaktmassa .....	2554	C	
Koksbricketter .....	2701	F		Kontorsförnödenheter .....	7401	A	
Kokskrossar .....	6403	A		Kopal .....	1323	A	
Koks- och kolrakor .....	5612	C		Kopiepressar .....	7401	A	
Koksstybb .....	2702	G		Koppar, i tackor eller göten	5701	B	
Kokvagnar .....	6719	A		Kopparacetat .....	2949	A	
Kol, aktivt .....	2999	A		Kopparaska .....	5713	E	
bearbetat för elektriska apparater .....	6542	C		Kopparlegeringar (utom mässing, rödmetall och brons) .....	5702	A	
sten- och brun- .....	2701	F		Kopparmalm, anrikad (slig), även briketter .....	2603	E	
Kolektroder .....	6542	C		oanrikad .....	2602	F	
Kolkorgar .....	4102	A		Kopparnaftenat .....	3225	A	
Kollergångsstenar .....	5111	E		Kopparnitrat .....	2949	A	
Kollodium .....	2999	A		Kopparolja .....	3225	A	
Kollodumpasta .....	2999	A					
Kolofonium .....	3104	B					
Kolonner av gjutjärn .....	5582	D					
av sten .....	5105	B					
Kolryssar med slip .....	6704	B					

Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm
Kopparoxid .....	2949	A		Kreatursfoder, beredda fo-			
Kopparskrot .....	5711	D		dermedel, ej särskilt			
Kopparskärsten .....	5703	E		nämnda, även av ani-			
Kopparsulfat .....	2949	A		maliskt ursprung .....	2304	D	
Kopparvaror, ej särskilt				drank, sirapsavfall .....	2303	D	
nämnda .....	5721	A		drav och gråmjöl .....	2303	D	
Kopparvitriol .....	2949	A		foderbetor, råa .....	1241	E	
Koppelanordningar till järn-				foderbetor, torkade .....	1299	D	
vägs- och spårvägsfordon	6623	B		foderkålrötter .....	1241	E	
Kopplingar, slang- .....	6451	A		fodermelass i flytande			
till maskiner och trans-				form .....	2302	E	
missioner .....	6431	B		fodermörötter .....	1241	E	
Kopplingslådor av gjutjärn	5582	D		foderrotfrukter, råa .....	1241	E	
Kopra .....	1201	A		foderväxter, ej särskilt			
Korgar, spån- .....	4102	A		nämnda, torkade .....	1299	D	
Korgkoffertar .....	4102	A		grönfoder och hö .....	1232	E	
Korgmakeriarbeten o. andra				lupiner och vicker .....	1299	D	
varor av vegetabiliskt				mjöl och gryn .....	1103	D	
flättningsmaterial, även				mussel- och snäckskal ..	0521	F	
rottingmöbler .....	4102	A		vitbetsmassa, våt .....	2301	G	
Korgmöbler .....	4102	A		Kreaturshoar av lera .....	5202	E	
Korgvide .....	1401	C		Kreaturshår (ej textilmate-			
Korinter .....	0801	B		rial) .....	0501	A	
Kork och arbeten därav .....	4001-			för textilfabrikation .....	4503	A	
	4004	—		Kreosot .....	3149	A	
Korkar, patent-, av porslin	5219	A		Kreosotolja .....	2821	E	
Korkavfall .....	4003	F		Kresol .....	2955	B	
Korkbark .....	4001	B		Krigsmateriel, inkl ammuni-			
Korkbarksavfall .....	4003	F		tion (ej strids- och pan-			
Korkisoleringsplattor .....	4002	C		sarvagnar) .....	7101-		
Korkmjöl .....	4003	F			7113	—	
Korkspån .....	4003	F		Kristallharts (kristalliserad			
Korkstensplattor .....	4002	C		tallharts) .....	3104	B	
Korktegel .....	4002	C		Kristallolja .....	2811	D	
Korkvaror, ej särsk. nämnda	4004	A		Kristallvaror .....	5306	A	
Korn (spannmål) .....	1001	D		Krita, för jordbrukets behov			
rostat .....	1905	A		mald eller slammad .....	3621	G	
Kornflingor .....	1101	C		med tillsats av andra äm-	2532	D	
rostade .....	1905	A		nen, till foder .....	2304	D	
Korngryn .....	1101	C		skol- .....	7401	A	
Korpar .....	5612	C		Kritjord .....	2506	F	
Korund (korundum) .....	2949	A		Kritsten, oarbetad .....	2506	F	
Korv och korvvaror .....	1601	A		Krokär för taktännor .....	5612	C	
Kosmetiska preparat .....	3302	A		Krollsplint .....	1402	B	
Kottar, gran- och tall- .....	1203	F		Krom och kromlegeringar ..	6321	A	
Krabbor, konserverade	1602	A		Kromalun .....	2909	D	
levande eller kokta .....	0311	A		Kromfärger, torra .....	3224	B	
Kranar, lyft-, travers- .....	6403,			Kromjärn .....	5503	C	
	6421	—	15 §	Krommalm .....	2604	E	
Kransar, av levande blad				Krommönja, torr .....	3224	B	
och blommor .....	0601	A		Kromoxid .....	2949	A	
av konstgjorda blad och				Kromsulfat .....	2909	D	
blommor .....	7599	A		Kromsyra .....	2949	A	
Kranvagnar .....	6421	—	15 §	Kronärtskoekor, färska ..	0713	B	
Krattor .....	5612	C		Krossar, foderkaks- och sä-			
Kreatursben .....	0511	E		des- .....	6401	B	
Kreatursfoder, agnar, halm				koks-, malm- och sten- ..	6402	A	
och hackelse .....	1231	F		Krotonaldehyd .....	2955	B	



Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm
Krubbor, av huvudsakligen betong, slipade eller polerade	5151	B		Kulor, till kullager	6451	A	
av lera	5202	E		Kultivatorer	6401	B	
Krukmakeriarbeten, glaserade	5213	C		Kultivatorfjädrar av smidesjärn	5612	C	
oglaserade	5212	D		Kulvertar av betong	5131	F	
Krukväxter	0601	A		Kulör, socker- och öl-, på glykosbas	1703	B	
Krus, keramiska	5213	C		Kummin	0902	A	
Krusbär, färska eller torkade	0801	B		Kumol (cymol)	2822	C	
djupfrysta eller konserverade	2002	B		Kupolugnsmassa (stampmassa)	2553	E	
Krut och sprängämnen, av transportklasserna A o. C	3501	A	16 §	Kurvklotsar av inländskt virke	3931, 3932	—	
av transportklasserna B och D	3502	A	16 §	Kutterspån	3951	H	
Kryddor	0901	A		Kuvert	4313	A	
Kryddsill	1602	A		Kuvertpapper	4304	B	
Kryddväxter	0713	B		Kvarnar	6403	A	
Kryolit, oarbetad	2509	E		Kvarnavfall	2399	D	
Kryssfänér, av asp, björk, furu eller gran	3975	D		Kvarnstenar, av natursten	5111	E	
av andra inländska träslag samt av gabon, abachi eller amerikansk poppel (whitewood)	3976	B		av konstgjord sten	5134	E	
Kräftdjur, konserverade	1602	A		Kvarnvalsar av järn och stål	6431	B	
levande eller kokta	0311	A		Kvarts och kvartsit, i stycken, även finkrossad	2507	G	
varor av, ej särskilt nämnda	1602	A		malen	2508	F	
Kräppapper	4304	B		Kvartsbruk, eldfast	2543	E	
Kubbgolv (golvräder av björk- eller furukubbar, hoplimmade medelst längsgående fanér)	3977	D		Kvartssand	2521	G	
Kuddar, dun- och fjäder	7599	A		Kvastar av björkris	7201	A	
Kuggar av trä	3982	B		av piassava	7201	A	
Kuggjul av järn	5621	B		Kvastkäppar	3979, 3982	—	
Kuggämnen av trä	3982	B		ämnen till	3931, 3932	—	
Kulkvarnar	6403	A		Kvebrachoträ (Quebrachoträ)	1302	C	
Kulkvarnskolor av smidbart järn	5611	D		Kvicksilver	6321	A	
Kulkvarnsstenar	5111	E		Kvillajabark	1312	B	
Kullager	6451	A		Kvistar och blad till kransar m m (ej till kvastar)	0601	A	
Kullagerringar, ihåliga ämnen till, kalldragna	5572	B		Kvistar till kvastar, korgflätning o d	1401	C	
varmdragna	5571	D		Kvistpapper	4303	D	
Kulmantelplåt	5524	A		Kvitten	0801	B	
Kulmantelämnen av järn och stål	5544	A		Kvävgas (Nitrogen)	2957	B	
av metall, ej särsk. nämnd	6342	A		Kylapparater, ej elektriska	6403	A	
Kulor, av bly	6021	B		elektriska	6502	A	
av gjutjärn	5582	D		Kylare till bilar	6719	A	
av lera (leksaker)	7301	A		Kylarvätska	3149	A	
av smidbart järn till kulkvarnar	5611	D		Kylmaskiner	6403	A	
av stål, blanka, härdade	5629	A		Kylskåp (med kylanordning)	6502	A	
av stål, ej polerade eller härdade, ej särskilt nämnda	5612	C		Kylskåpsradiatorer av aluminium	5922	A	
				Kyrkklockor	6342	A	
				Kåda	1322	B	
				Kål: vitkål	0711	D	
				annan	0713	B	
				Kålrabbi	0702	D	
				Kålrotter, ej till foder	0702	D	
				foder	1241	E	
				Kälkar, arbets- och skogs-	6704	B	

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Kälkar, barn- och sport- . . .	7301	A		<b>L</b>			
Källvatten . . . . .	2201	H		Laboratorieglass . . . . .	5306	A	
Käppar, av furu eller gran, såsom kvastkäppar eller rullgardinskäppar utan beslag . . . . .	3979	C		Lackbensin (»mineralalterpentin») . . . . .	2811	D	
av annat inländskt virke . . . . .	3982	B		Lacker . . . . .	3225	A	
bandkäppar . . . . .	3931, 3932	—		Lacknafta . . . . .	2811	D	
promenad- . . . . .	5001	A		Laddramar till patroner . . . . .	5629	A	
rullgardins-, med beslag . . . . .	3989	A		Lager (ej kul- och rull-) . . . . .	6431	B	
Kärnbindemedel . . . . .	3411	B		Lagerbocker och -boxar . . . . .	6431	B	
Kärnmjök . . . . .	0401	D		Lagermetall . . . . .	6321	A	
Kärnor . . . . .	1206	A		Laggband av trä . . . . .	3980	C	
Kärror, drag- . . . . .	6704	B		Laggkärl, nya . . . . .	3981	C	
magasins-, skott- o. säck-, utan motor . . . . .	6704	B		begagnade . . . . .	7521	D	13 §
Kätting, Ewarts och Gallé (bultkätting) . . . . .	6451	A		Lakrits, konfektyr- . . . . .	1706	A	
Kättingar av minst 6 mm tjockt länkjärn . . . . .	5612	C		för medicinskt bruk . . . . .	3001	A	
av under 6 mm tjockt länkjärn . . . . .	5621	B		Laktos . . . . .	1705	A	
Köksavfall till foder . . . . .	2304	D		Lamellträ, av asp, björk, furu eller gran . . . . .	3977	D	
till gödsling . . . . .	3631	G		av andra inländska träslag samt av gabon, abachi eller amerikansk poppel (whitewood) . . . . .	3978	C	
Köksinredningar av furu eller gran . . . . .	3971	D		Lampkupa, -glas, -oljehus och -skärmar . . . . .	5306	A	
av andra inländska träslag . . . . .	3972	C		Lampor, elektriska . . . . .	6541	A	
Köksutensilier, av aluminium . . . . .	5922	A		Landfordon, ej särskilt nämnda . . . . .	6719	A	
av järn . . . . .	5543, 5544, 5582-5585	—		Lanolin . . . . .	1504	B	
av koppar eller mässing . . . . .	5721	A		Lantbruksmaskiner o. -redskap, ej särskilt nämnda (ej traktorer) . . . . .	6401	B	
av nickel . . . . .	5821	A		Lantbrukstraktorer . . . . .	6701	A	
av tenn och tennlegeringar . . . . .	6201	A		Lardolja (svinfett) . . . . .	1504	B	
av zink . . . . .	6131	A		Lastbilar . . . . .	6701	A	
elektriska (ej spisar) . . . . .	6502	A		Lastflak till lastbilar . . . . .	6713	B	
Köpingsalpeter . . . . .	3611	F		Lastning, avgifter för . . . . .	—	—	Avd. 10, nr 1
Körsbär, färska eller torkade djupfrysta eller konserverade . . . . .	2002	B		Lastningsanordningar . . . . .	6403, 6421	—	15 §
Kött, färskt, kylt eller djupfryst: av fjäderfä, kani- ner och vilt . . . . .	0205	A		Lastpallar, nya . . . . .	3981	C	
ostyckat, av slaktboskap . . . . .	0201	B		begagnade . . . . .	7521	D	13 §
ej särskilt nämnt . . . . .	0202	A		Latex (gummimjök) . . . . .	3802	A	
Kött, rökt, saltat eller torkat . . . . .	0203	A		Laths (gipsribb) . . . . .	3931, 3932	—	
Köttavfall till foder . . . . .	2399	D		Latrin . . . . .	3631	G	
till gödsling . . . . .	3611	F		Lav . . . . .	0602	D	
Köttextrakt . . . . .	1601	A		Ledningsrör av konstgjord sten (utom betong) . . . . .	5132	D	
Köttkakor till foder . . . . .	2304	D		Ledningsstolpar, av betong . . . . .	5133	F	
Köttkonserver . . . . .	1601	A		av gjutjärn . . . . .	5582	D	
Köttkvarnar . . . . .	6403	A		av järn (fackverk) . . . . .	5551	C	
Köttmjöl till foder . . . . .	2304	D		av trä, även obarkade . . . . .	3902	F	
till gödsling . . . . .	3611	F		Ledningstråd, elektrisk, iso- lerad . . . . .	6541	A	
Köttvaror, ej särsk. nämnda . . . . .	1601	A		Lekbilar (trampbilar) . . . . .	7301	A	
				Lekeyklar . . . . .	7301	A	
				Leksaker och spel . . . . .	7301	A	
				Lekvagnar . . . . .	7301	A	
				Lemonad . . . . .	2204	B	



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Leptit (hällflinta), oarb...	2505	F		Ljuskrönor, kristall- .....	5306	A	
Lera: mald och/eller siktad, även bränd .....	2522	F		Lod av gjutjärn .....	5582	D	
porslins-, kaolin- .....	2524	E		Lokomobiler .....	6403	A	
annan .....	2523	G		Lokomotiv på egna hjul ... upplastade på järnvägs- vagn .....	6601	—	15 §
Lerrör och rördelar av lera, oglaserade .....	5201	F		Lossningsanordningar ....	6611	B	
glaserade .....	5202	E		6403,	6421	—	15 §
syrafasta .....	5202	E		Lossning, avgifter för .....	—	—	Avd. 10, nr 1
Lervaror, ej särskilt nämnda	5219	A					
Levande djur .....	—	A	22 §				
Liar .....	6341	A		Luft, flytande .....	2957	B	
Lignin (amorf träsubstans)	2999	A		Luftfartyg .....	6801	A	
Lik .....	—	—	24 §	Luftfuktare av lera, glase- rade .....	5213	C	
Likkistor .....	3989	A		oglaserade .....	5212	D	
Likkistfötter av gjutjärn ...	5585	A		Luftringar av gummi .....	3811	A	
Likörer .....	2203	A		Lump, pappers- .....	4231	F	
Lim, ej särskilt nämnt ...	3411	B		tras- .....	4802	D	
Limkalk till gödsling .....	3621	G		tras, för tillverkning av papp och papper .....	4221	D	
Limläder .....	3711	G		Lumpmassa för papp- och papperstillverkning, torr våt .....	4212	E	
Limmerasfalt .....	2816	E		4211	F		
Limmjöl (torrlim) .....	3411	B		Lunkerkomposition för gju- terier .....	6321	A	
Lin .....	4702	A		Lupiner .....	1299	D	
Linavfall .....	4714	D		Lupinmjöl .....	2304	D	
Linbanemateriel .....	6403	A		Lut, kali- .....	2911	C	
Linblånor .....	4713	B		natron- (natriumhydroxid i lösning) .....	2904	F	
Linfrö .....	1202	C		Lutpulver .....	3302	A	
Linfrökakor .....	2303	D		Luzernmjöl .....	2304	D	
Linfrömjöl .....	2303	D		Lyftanordningar .....	6403	A	
Lingarn .....	4702	A		(fordon på egna hjul) ...	6421	—	15 §
Lingon, färska .....	0801	B		Lyftblock .....	6403	A	
konserverade .....	2002	B		Lyftkranar .....	6403	A	
Lingonmos .....	2003	B		(fordon på egna hjul) ...	6421	—	15 §
Lingonsyft .....	2003	B		Lyftmagneter .....	6502	A	
Linhalm, ej bearbetad .....	4701	E		Lyktor, elektriska .....	6541	A	
Linnetrassel .....	4999	A		Lyktstolpar av gjutjärn ...	5582	D	
Linnetråd .....	4702	A		Lysgasreningsråämnen, na- turliga .....	2522	F	
Linnevaror .....	4702,	A		Lysrör .....	6541	A	
	4711	A		Lådbräder av inländskt virke	3931,	—	
Linoleum .....	4999	A		3932	—		
Linoleummattor .....	4999	A		Lådor av trä, nya .....	3981	C	
Linolja .....	1504	B		av trä, begagnade .....	7521	D	13 §
Linor, av aluminium .....	5922	A		Lådämnen av furu eller gran	3971	D	
av järn- eller ståltråd ...	5566	B		Långstav av furu (för golv)	3977	D	
av koppar eller mässing, ej isolerade .....	5721	A		Lås .....	5629	A	
av annan metall, ej sär- skilt nämnd .....	6342	A		Läder, även konst- .....	3702	A	
av tågvirke .....	4903	A		lim- .....	3711	G	
Linsor, glas- .....	5306	A		Läderarbeten (utom skodon)	3702	A	
Linsor (grönsaker) .....	0713	B		Läderavfall .....	3711	G	
Linskiivor av järn .....	6431	B		till gödsling .....	3631	G	
Lintågor .....	4702	A		Lädermjöl till gödsling ...	3611	F	
Listverk av furu eller gran av andra inländska träslag	3971	D		Läderpapp .....	4301	D	
	3972	C		Läderputsmedel .....	3302	A	
Litografisk sten .....	5119	A					
Litoponvitt, torrt .....	3224	B					
Ljung .....	0601	A					
Ljungasalpeter .....	3611	F					
Ljus, stearin-, o d .....	3302	A					





Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Mangansulfat (manganvtriol) .....	2949	A		Maskinsmiden, ej färdigarbetade, av aluminium och aluminiumlegeringar av järn och stål .....	5921 5531, 5532	B —	
Manglingsmaskiner, även hand- .....	6403	A		av magnesium och magnesiumlegeringar .....	6312	B	
elektriska .....	6502	A		Maskinsmörja .....	2813	B	
Mangold, färsk .....	0713	B		Maskinvalsar .....	6431	B	
djupfryst, konserverad ..	2001	B		Massa för tryckvalsar (vals- massa) .....	3231	A	
Mannagryn .....	1101	C		Massaved .....	3911	G	
Manometrar .....	6901	A		Master av järn .....	5551	C	
Manskapsvagnar utan motor .....	6704	B		av trä .....	3902	F	
Manufakturvaror, ej särskilt nämnda .....	4999	A		Mastix, asfalt- .....	2816	E	
Margarin .....	1502	A		harts- .....	1323	A	
Margarinmaskiner .....	6403	A		Masugnsslagg, fosfor- eller järnhaltig .....	2608	H	
Marmelad .....	2003	B		Materialier av vegetabiliskt ursprung, ej särskilt nämnda .....	1499	A	
Marmor, arbetad .....	5102- 5104, 5119	—		Materialprovningmaskiner	6403	A	
ämnesblock och råskivor, oarbetade .....	2512	F		Matfett, färdigberett (ej smör och margarin) .....	1503	B	
andra stycken, oarbetade, pulver eller flisor .....	2513	G		Matlök .....	0713	B	
Marmoravfall .....	2513	G		Matolja och annat matfett, ej särskilt nämnt (ej smör och margarin) ..	1503	B	
Marmormjöl .....	2513	G		Matsalt .....	2501	F	
Marökängarbeten .....	3702	A		Mattor, bandjärns- .....	5621	B	
Martinugnar .....	6403	A		bast- .....	4102	A	
Maskiner och maskinella redskap, ej elektriska ..	6401- 6451	—		bomulls- (ej trasmattor) ..	4601	A	
ej elektriska, fast förbundna med underreden för transport på järnväg och befordrade på egna hjul .....	6421	—	15 §	halm- .....	4101	D	
ej elektriska, begagnade, vid transport till verkstad för reparation ...	6411	D		hamp- .....	4711	A	
elektriska .....	6502- 6544	—		isolerings-, av mossa, tång o d .....	4102	A	
elektriska, fast förbundna med underreden för transport på järnväg och befordrade på egna hjul .....	6521	—	15 §	jute- .....	4711	A	
elektriska, begagnade, vid transport till verkstad för reparation .....	6511	D		lin- .....	4711	A	
för jordbruket .....	6401	B		linoleum- .....	4999	A	
Maskindelar, av inländskt trä, finare, samt av utländskt trä .....	3989	A		pappers- .....	4312	B	
av inländskt trä, grövre ..	3982	B		rami- .....	4711	A	
av järn, grövre, såsom axlar, kopplingar, axellager (ej kul- och rullager) ...	6431	B		reveterings-, av vass ...	4101	D	
av järn och stål, ej särskilt nämnda .....	6451	A		silke-, siden- .....	4401	A	
Maskinfilt .....	4901	A		tras- .....	4999	A	
Maskinknivar .....	5621	B		ylle- (ej trasmattor) .....	4501	A	
				ej särskilt nämnda .....	4999	A	
				Matättika (utspädd ättiksyra)	2205	A	
				Medar, till motorcyklar ...	6719	A	
				till sparkstöttingar .....	6713	B	
				ej särskilt nämnda .....	6713	B	
				Medicinalier .....	3001	A	
				Medicinalväxter .....	1222	A	
				Medicinska apparater och instrument .....	6901	A	
				Medicintran .....	3001	A	
				Mejerimaskiner .....	6403	A	
				Mejeriprodukter, ej särskilt nämnda .....	0499	A	
				Melangeäggpulver .....	2101	A	
				Melass, foder-, i fast form	2303	D	

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Melass, foder-, i flytande form .....	2302	E		Mineralolja, motordrivmedel, flytande, ej särskilt nämnda .....	2812	C	
ej särskilt nämnt .....	1704	D		nafta (lacknafta, tvätt-nafta) .....	2811	D	
Melassfodermjöl .....	2304	D		råolja .....	2801	F	
Mellanväggsplattor, av lera, oglaserade .....	5203	F		smörjolja .....	2813	B	
Meloner, färska .....	0713	B		smörjolja, begagnade (spillolja), ej renade ...	2814	F	
Menagerieffekter .....	7503	D		transformatorolja .....	2813	B	
Mesmassa .....	0401	D		för vägbeläggning o d ...	2816	E	
Mesost .....	0411	A		Mineralull, även i form av mattor .....	5121	C	
Messmör .....	0411	A		Mineralvatten .....	2204	B	
Metafosfat .....	2949	A		Mineralvattensalter .....	3149	A	
Metallaska, ej särsk. nämnd	6321	A		Mineralvax (ej bonvax) ...	2823	A	
Metallyndrar för komprimerade o. flytande gaser	5621	B		Mirbanolja (nitrobensol) ...	2953	B	
Metaller o. metallegeringar, ej särskilt nämnda, oarb.	6321	A		Mjukgöringsmedel (mjukningsmedel) ej särskilt nämnda .....	2999	A	
Metaller och varor därav:				Mjöd .....	2204	B	
aluminium .....	5901-5922	—		Mjöl, av eldfast tegel .....	2543	E	
bly .....	6001-6031	—		av torkade grönsaker, ej till foder .....	1104	B	
järn och stål .....	5501-5641	—		av kött eller fisk, till foder	2304	D	
koppar .....	5701-5721	—		av majs, ej till foder ...	1101	C	
nickel .....	5801-5821	—		av potatis, ej till foder ...	1111	C	
tenn .....	6201	A		av ris, ej till foder .....	1101	C	
zink .....	6101-6131	—		av spannmål, ej till foder	1101	C	
andra oädla metaller	6301-6342	—		av spannmål, till foder ..	1103	D	
ädra metaller .....	5401, 5402	A		av ärtor, ej till foder ...	1102	C	
Metallkablar, isolerade .....	6541	A		av ärtor, till foder .....	1103	D	
Metallskrot, ej särsk. nämnd	6321	A		oljaextraherat .....	2303	D	
Metalltråd, isolerad .....	6541	A		Mjölblandningar, färdigberedda (kakmix m m) ...	1902	A	
Metallvaror, ej särskilt nämnda .....	6342	A		Mjolk, färsk eller sur, även pastöriserad eller steriliserad (även skummjolk)	0401	D	
Metan .....	2957	B		koncentrerad eller kondenserad, flytande .....	0402	A	
Metanol, även rå .....	2951	D		kärn- .....	0401	D	
Metasilikat (natriummetasilikat) .....	2909	D		torr-, (mjölkpulver), ej till foder .....	0403	B	
Metatabletter .....	3149	A		Mjölflaskor, av aluminium	5922	A	
Metylacetat .....	2955	B		av glas .....	5304	D	
Metylalkohol (metanol) ...	2951	D		av järnplåt, grövre .....	5543	B	
Metylklorid (gas) .....	2957	B		av järnplåt, finare .....	5544	A	
Mimosabark .....	1304	C		av metall, ej särsk. nämnd	6342	A	
Mineralfoder (kalk, krita o d med tillsats av andra ämnen) .....	2304	D		Mjölkningsmaskiner .....	6402	A	
Mineralfärger, torra .....	3224	B		Mjölkpulver, ej till foder ..	0403	B	
Mineralharts .....	2823	A		Mjölksocker (laktos) .....	1705	A	
Mineralier till naturaliesamlingar .....	7401	A		Mjölksyra .....	2999	A	
Mineralisk ull, även i form av mattor .....	5121	C		Mjölksvamp, av aluminium .....	5922	A	
Mineraloljeprodukter för vägbeläggning o d .....	2816	E		av järnplåt .....	5543	B	
Mineralolja: bensin .....	2812	C		av metall, ej särsk. nämnd	6342	A	
eldningsolja, tjocka (nr 3, 4, 5) .....	2802	E		Mjölönris, malet (sumak) eller omalet .....	1304	C	
tunna (nr 1 och 2) .....	2803	D		Modeller av trä .....	3989	A	
fotoen, även flygfotoen	2811	D		Modellpuder .....	2555	B	
motorbrännolja för tändkule- och dieselmotorer	2803	D					



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Modotiol-latex . . . . .	3802	A		Murbruk, eldfast . . . . .	2543	E	
Molera . . . . .	2521	G		hydrauliskt . . . . .	2542	F	
Molertegel . . . . .	5136	E		vanligt kalk- . . . . .	2542	F	
Molybden och molybdenle- geringar . . . . .	6321	A		Murbruksblandningar . . . . .	2542, 2543	—	
Molybdenjärn . . . . .	5504	A		Murmassa (syrafast cement)	2543	E	
Molybdenmalm . . . . .	2606	A		Murtegel, vanligt . . . . .	5203	F	
Monoklorbensol . . . . .	2953	B		Museiföremål . . . . .	7402	A	
Monoklormetan . . . . .	2957	B		Musikinstrument, alla slag, samt delar och tillbehör här till . . . . .	7001	A	
Monoklorättiksyra . . . . .	2953	B		Muskot . . . . .	0902	A	
Mononatriumfosfat . . . . .	2909	D		Musselskal till foder . . . . .	0521	F	
Monument och liknande grövre arbeten av konst- gjord sten . . . . .	5151	B		Musslor, färska . . . . .	0311	A	
Moped . . . . .	6719	A		konserverade . . . . .	1602	A	
Mortlar av mässing . . . . .	5721	A		Mutterbrickor, av järn . . . . .	5592	C	
av sten . . . . .	5119	A		av annan metall . . . . .	6342	A	
Morötter, foder- . . . . .	1241	E		Muttrar av järn (ej järnvägs- och spårvägsmateriel) . . . . .	5592	C	
färska, med vidsittande blad (som ilgods) . . . . .	0713	B		av annan metall . . . . .	6342	A	
råa, ej till foder . . . . .	0702	D		Must, druv-, äppel- . . . . .	2204	B	
torkade, ej till foder . . . . .	0703	B		Mynt . . . . .	5402	A	
Mosaikglas . . . . .	5303	D		Myrmalm . . . . .	2601	G	
Mossa, ej färg- . . . . .	0602	D		Myrobalaner . . . . .	1304	C	
färg- . . . . .	1311	A		Myrsyra . . . . .	2955	B	
Motorbrännolja: mineralis- ka, för tändkule- och dieselmotorer . . . . .	2803	D		Märgel . . . . .	3621	G	
ej särskilt nämnda . . . . .	2812	C		Märlor av järn, ej stängsel- av järn, stängsel- . . . . .	5612, 5629	—	
Motorbåtar . . . . .	6801	A		Mässing, oarbetad . . . . .	5701	B	
Motoreyklar . . . . .	6719	A		Mässingsaska . . . . .	5713	E	
Motordressiner . . . . .	6611	B		Mässingsskrot . . . . .	5711	D	
Motordrivmedel: mineralis- ka, för tändkule- och dieselmotorer . . . . .	2803	D		Mässingsvaror, ej särskilt nämnda . . . . .	5721	A	
flytande, ej särskilt nämnda . . . . .	2812	C		Mätare, elektricitets-, gas-, vätske- . . . . .	6901	A	
Motorer, ej elektriska . . . . .	6403	A		Mätningsinstrument . . . . .	6901	A	
elektriska . . . . .	6502	A		Möbelbeslag, grövre . . . . .	5612	C	
Motorfläktar, elektriska . . . . .	6502	A		Möbellådor (emballage), nya begagnade . . . . .	3981 7521	C D	13 §
Motorfotogen . . . . .	2811	D		Möbelpolytyr . . . . .	3302	A	
Motormetanol . . . . .	2951	D		Möbelresårer . . . . .	5568	A	
Motorplogar, jordbruks- . . . . .	6401	B		Möbelskåp av trä (emballa- ge), nya . . . . .	3981 7521	C D	13 §
vägmaskiner . . . . .	6403	A		begagnade . . . . .	7521	D	
Motorskidor (för motoreyk- lar) . . . . .	6719	A		Möbelspik . . . . .	5591	D	
Motorskåp . . . . .	6544	A		Möbelspån . . . . .	3953	F	
Motorslädar . . . . .	6701	A		Möbelsten (till bord, bänkar m m) . . . . .	5119	A	
Motortavlor (monterade in- strumenttavlor) . . . . .	6544	A	15 §	Möbelstommar av trä . . . . .	3982	B	
Motorvagnar på egna hjul upplastade på järnvägs- vagn . . . . .	6611	B		Möbeltransportvagnar utan motor . . . . .	6703	B	
Motorvältar (väg-) . . . . .	6402	A		Möbler av järn . . . . .	5621	B	
Motstånd, magnet- . . . . .	6544	A		av korgarbete . . . . .	4102	A	
Mudderverk . . . . .	6403	A		av rotting . . . . .	4102	A	
Muffar (rör-), gjutna, även aducerade . . . . .	5571	D		av trä . . . . .	3989	A	
Mufflar av lera . . . . .	5213	C		Mönja, torr, bly-, järn-, krom- . . . . .	3224	B	
Munvatten . . . . .	3302	A		Mössor . . . . .	5001	A	

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
<b>N</b>				Naturgummi (kautschuk).. varor av .....	3801 3801	A A	
Nafta, solventnafta (»tung bensol») .....	2822	C		Natursten, varor av, ej sär- skilt nämnda .....	5119	A	
tvättnafta, lacknafta .....	2811	D		Nedslagningsmaskiner .....	6403	A	
Naftalin .....	2822	C		Nickel och nickellegeringar: i tackor eller göten .....	5801	A	
Naglar av järn, även kof- fert- .....	5592	C		avfall av .....	5811	B	
Naglar, skepps-, av trä .....	3982	B		varor av .....	5821	A	
Natriumacetat .....	2949	A		Nickeljärn .....	5504	A	
Natriumarsenat i lösning .....	2949	A		Nickellegeringar i band eller stänger .....	5821	A	
Natriumbikarbonat .....	2949	A		Nickelmalm .....	2606	A	
Natriumbikromat .....	2949	A		Nickelsulfat .....	2949	A	
Natriumbisulfat .....	2903	F		Nickelvaror, ej särskilt nämnda .....	5821	A	
Natriumborat (borax) .....	2949	A		Nitar av aluminium .....	5922	A	
Natriumcyanid .....	2949	A		av järn .....	5592	C	
Natriumferrocyanid .....	2949	A		av koppar eller mässing.	5721	A	
Natriumformiat .....	2949	A		Nitbrickor av järn .....	5592	C	
Natriumfosfat, di- och tri- natriumhydrosulfat .....	2909 2949	D A		av metall, ej särskilt nämnda .....	6342	A	
Natriumhydroxid (kaustik soda) .....	2912	C		Nitrobensol (mirbanolja).. torr .....	2953 3503 3501	B A A	16 §
i lösning .....	2904	F		Nitrogen (kvävgas) .....	2957	B	
Natriumhypoklorit .....	2949	A		Nitroglycerin .....	3501	A	16 §
Natriumhypokloritlut .....	2908	E		Nitrolit .....	3502	A	16 §
Natriumhypokloritlösning ..	2908	E		Nobeldynamit .....	3501	A	16 §
Natriumhyposulfat .....	2949	A		Norgesalpeter .....	3611	F	
Natriumjärn .....	5504	A		Nubb av järn .....	5591	D	
Natriumkarbonat (kalcine- rad soda) .....	2907	E		av koppar eller mässing	5721	A	
Natriumklorat i fast form ..	2914	B		Nubbsten, ej försedd med slåthuggen ram .....	5102	E	
i lösning .....	2911	C		Nudlar .....	1904	B	
Natriumklorid .....	2501	F		Nyckelämnena .....	5612	C	
Natriummetasilikat .....	2909	D		Nycklar .....	5629	A	
Natriumnitrat och -nitrit ..	2949	A		Nylonavfall .....	4403	D	
Natriumperborat .....	2949	A		Nylonfiber .....	4402	A	
Natriumpyrofosfat, neutralt och surt (till bakning) ..	2101	A		avfall av .....	4403	D	
Natriumsilikat (vattenglas) ..	2907	E		Nylontråd .....	4402	A	
Natriumsilikofluorid .....	2949	A		Nypon, färska eller torkade	0801	B	
Natriumsulfat (glaubersalt)	2903	F		Nyponkärnor till foder .....	2303	D	
Natriumsulfhydrat .....	2949	A		Nysilver i tackor eller göten	5801	A	
Natriumsulfhydratlösning ..	2908	E		Nysilvervaror .....	5821	A	
Natriumsulfid .....	2909	D		Nystvindor av trä .....	3989	A	
Natriumsulfat .....	2912	C		Nålar, alla slag .....	5629	A	
Natriumsulfuresinat .....	2949	A		Nät för jakt och fiske .....	4999	A	
Natriumtiosulfat (antiklor)	2912	C		Näver .....	1303	F	
Natrolit .....	2509	E		Näverarbeten .....	4102	A	
Natron, kiselsyrat: natrium- metasilikat .....	2909	D		Nöthår, ej textilmaterial ..	0501	A	
vattenglas .....	2907	E		textilmaterial .....	4503	A	
Natronbleklut (natriumhy- pokloritlut) .....	2908	E		Nötter, jord- .....	1201	A	
Natronlut (natriumhydroxid i lösning) .....	2904	F		sten- .....	1499	A	
Natronsalpeter (chilesalpe- ter) .....	3611	F		ej särskilt nämnda, med eller utan skal .....	0811	A	
Naturalier till vetenskapliga samlingar .....	7401	A					



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
<b>O</b>				Oorganiska kemiska föreningar och grundämnen, oxider, syror, baser och salter, ej särskilt nämnda	2949	A	
Ockra	3222	C		Optiska instrument och apparater (med tillbehör)	6901	A	
Ogräsbekämpningsmedlet 4 K- 2 M-lösning	2955	B		Organiska kemiska föreningar, ej särskilt nämnda	2999	A	
Oiticicaolja	1504	B		Orgelpipor av metall el. trä	7001	A	
Olein	1511	B		Orgelstommar	7001	A	
Oleomargarin (halvfabrikat)	1504	B		Orglar	7001	A	
Oleum (rykande svavelsyra)	2901	E		Ornament av lera	5213	C	
Oliver, färska eller torkade djupfrysta eller konserverade	0801	B		av naturlig sten	5119	A	
Olivin, oarbetad	2509	E		av konstgjord sten	5151	B	
Olivolja	1503	B		Ortonitrotoluol	2999	A	
Oljeavfallsprodukter, mineraliska	2814	F		Ost	0411	A	
Oljeemulsioner för fruktträdsbesprutning	3001	A		Ostfärger	3225	A	
Oljefrö	1202	C		Ostkar av trä	3982	B	
Oljekakor, lin-, raps- o d .	2303	D		Ostkvarnar	6403	A	
Oljekaksmjöl	2303	D		Ostlöpeextrakt	2999	A	
Oljeströmbrytare	6502	A		Ostmassa	0401	D	
Oljesyra, naturlig	1511	B		Ostpressar	6403	A	
Oljeväxtfröer	1202	C		Ostron, färska	0311	A	
Oljor, eldnings-, tjocka (nr 3, 4, 5)	2802	E		Ostronskal o d till foder	0521	F	
eldnings-, tunna (nr 1, 2)	2803	D		Ottomaner av trä	3989	A	
feta, av animaliskt eller vegetabiliskt ursprung (utom matolja), även härdade	1504	B		Ottomanställ av järn	5621	B	
harts-	3104	B		av trä	3989	A	
kreosot-	2821	E		Oxalsyra	2999	A	
mat-	1503	B		Oxygen (syrgas)	2957	B	
mineraliska råoljor, även oraffinerad skifferolja	2801	F		Ozokerit (jordvax, mineralvax)	2823	A	
motorbrännoljor: för tändkule- och dieselmotorer	2803	D					
ej särskilt nämnda	2812	C		<b>P</b>			
motordrivmedel, flytande, ej särskilt nämnda	2812	C		Packlådor av trä, nya	3981	C	
oliv-	1503	B		begagnade	7521	D	13 §
paraffin-	2815	B		Pakethållare av järn eller järntråd till bilar och cyklar	6719	A	
skiffer-, ej raffinerade	2801	F		Palmitinsyra, naturlig	1511	B	
smörj- (mineral-)	2813	B		Palmkärnolja	1504	B	
spill- (mineral-)	2814	F		Palmkärnor	1201	A	
tall-, rå (»flytande harts»)	3102	E		Palmolja	1504	B	
terpentin-, renade	3212	B		Palmsmör	1503	B	
terpentin, rå	3211	D		Palsternackor, råa	0702	D	
transformator-	2813	B		Panamafiber	1403	A	
Ollon, bok- eller ek-	1203	F		Panamahalm	1403	A	
Omformare	6502	A		Paneler av furu eller gran	3971	D	
monterade på järnvägs-vagnar	6521	—	15 §	av andra inländska träslag	3972	C	
Omnibussar	6701	A		Pannor, elektriska	6502	A	
Omslagspapper	4303	D		Pannor, (hushållskärl), av aluminium	5922	A	
				av gjutjärn	5582,		
					5584,		
					5585		
				av järnplåt	5543,		
					5544		

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Pannor, (hushållskärl), av metall, ej särskilt nämnd	6342	A		Paranötter	0811	A	
Panoramor	7503	D		Paraplyer och parasoller...	5001	A	
Pansarplåt, arbeten av, ej särskilt nämnda, ej delar till vapen	5542	B		Paraplytråd, rostfri	5563	A	
oarbetad	5526	B		andra slag	5564	B	
Pansarrör (för elektriska ledningar)	5571	D		Parfymmer	3302	A	
Pansarvagnar	6702	A		Parfymeriartiklar	3302	A	
Papp, asbestpapp	5141	C		Parkettgolvrutor och -stav, av asp, björk, furu eller gran	3977	D	
»filtpapp» (bitumenfilt)	4901	A		av andra inländska träslag samt av gabon, abachi eller amerikansk poppel (whitewood)	3978	C	
andra slag, även konstläderpapp och enkelwell	4301	D		Patentkimrök (pulveriserat träkol), torr	3222	C	
Pappskämnen, hoppackade	4311	C		Patroner för eldhandvapen	7111		
Pappavfall	4231	F		Patronhylsor	6342	A	
Pappballage av papp och pappersmassa (gjutpapp), askar, burkar o d	4313	A		Pektin	1324	A	
Papper, fotografiskt	3051	A		Penningar	5402	A	
gummerat	4304	B		Pennor, anilin-, blyerts-, stål- etc	7401	A	
kräpperat	4304	B		Penslar (ej toalettartiklar)	7201	A	
kvist-, omslags-, tapet-, tidnings-, oblekt tryckpapper (journalpapper)	4303	D		Peppar	0901	A	
mönsterpressat	4304	B		Pepparrot	0702	D	
plisserat	4304	B		Pergament	3702	A	
skriv- och tryck-, blekt (ej tidnings-)	4304	B		Pergamentpapper	4304	B	
ej särskilt nämnt	4304	B		Perkloretülen	2953	B	
Pappersavfall	4231	F		Perma (tjär-)	3111	E	
Pappersgarn	4312	B		Permanentvitt, torrt	3224	B	
Pappershandelseffekter	4313	A		Persikor, färska el. torkade	0801	B	
Papperslump	4231	F		djupfrysta eller konserverade	2002	B	
Pappersmaskiner (för tillverkning av papper)	6403	A		Persilja, färsk	0713	D	
Pappersmassa, ej av trä, torr	4212	E		Personbilar	6701	A	
ej av trä, våt	4211	F		Personvagnar på egna hjul upplastade på järnvägs-vagn	6601		15 §
kemisk, torr	4202	E			6611	B	
kemisk, våt	4201	F		Personvagnar	6403	A	
mekanisk (slipmassa)	4201	F		Petroleum (fotogen)	2811	D	
Pappersmassemaskiner	6403	A		Petroleumbeck	2821	E	
Pappersmattor	4312	B		Petroleumeter	2823	A	
Papperspåsar	4311	C		Petroleumkoks	2703	E	
Pappersremсор, gummerade	4313	A		Petroleumprodukter för väg-beläggning o d	2816	E	
Pappersrep	4312	B		Pianon	7001	A	
Pappersspån	4231	F		Pianoramor av gjutjärn	5582	D	
Papperssäcker	4311	C		Pianostolar av trä	3989	A	
av pappersväv	4312	B		Piassava (borstämne)	1403	A	
Papperstorkdukar	4313	A		Piassavakvastar	7201	A	
Pappersved (massaved)	3911	G		Piedestaler av sten	5119	A	
Pappersväv	4312	B		Pikrinsyra	3502	A	16 §
Pappfack (äggfack)	4312	B		Pilsnerdricka	2204	B	
Papp- och pappersvaror, ej särskilt nämnda	4313	A		Pimpsten	2511	C	
Paprika (spansk peppar)	0713	B		Pimpstensmjöl	2555	B	
Paraffin	2815	B		Pimpstensplattor	5134	E	
Paraffingatsch	2815	B		Pimpstenstegel	5134	E	
Paraffinolja	2815	B		Pinol	3212	B	
				Pipor, tobaks-, alla slag	7401	A	
				Piskor	7301	A	



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Piskställningar av järn . . . . .	5621	B		Plåt, oarbetad: av alumi-			
av trä . . . . .	3982	B		nium . . . . .	5922	A	
Pistoler . . . . .	7101	A		av bly . . . . .	6021	B	
Planglas, alla slag, även spe-				av järn, ej särsk. nämnd,			
gelråglas . . . . .	5303	D		även överdragen med			
Plank, av asp, björk, bok,				annan metall än bly,			
furu eller gran . . . . .	3931	F		tenn eller zink . . . . .	5524	A	
av andra inländska trä-				av järn, förblyad eller fört-			
slag . . . . .	3932	E		tent (bleckplåt, »vitplåt»)	5523	D	
av utländskt virke . . . . .	3941,			av järn, galvaniserad, även			
	3945	—		korrugerad . . . . .	5523	D	
Plankstump, ej bränsle . . . . .	3933	F		av järn, kalldragen eller			
till bränsle . . . . .	3921	G		kallvalsad . . . . .	5525	D	
Plantor, levande . . . . .	0601	A		av järn, pansar-	5526	B	
Plastarbeten, ej särskilt				av järn, rostfri, syrafast			
nämnda . . . . .	3159	A		och s k eldhärdig . . . . .	5526	B	
Plastavfall . . . . .	3152	D		av järn, varmvalsad, ej			
Plastmassa . . . . .	3151	A		överdragen med annan			
Plastmaterial, konstgjort . . . . .	3151	A		metall . . . . .	5522	E	
Platina . . . . .	5401	A		av koppar och mässing . . . . .	5721	A	
Platiner av järn . . . . .	5521	E		av metall, ej särsk. nämnd	6342	A	
av järn, överdragna med				av tenn . . . . .	6201	A	
koppar, för vidare be-				av zink . . . . .	6121	B	
arbetning . . . . .	5524	A		Plåtemballage . . . . .	5543	B	
Platspengar . . . . .	—	—	{Avd. 10, nr 7	Plåtrör, av aluminium . . . . .	5922	A	
Plattor, av asbestement . . . . .	5134	E		av järn . . . . .	5541—	—	
av asfalt, grövre . . . . .	5137	D			5544	—	
av betong, grövre . . . . .	5133	F		av metall, ej särsk. nämnd	6342	A	
av infusoriejord . . . . .	5136	E		Plåtsaxar, maskinella . . . . .	6403	A	
av plast . . . . .	3159	A		Plåtvaror av järn . . . . .	5541—	—	
av lera . . . . .	5211	D			5544	—	
av sågspån, träspån, trä-				Pneumatiska maskiner . . . . .	6403	A	
ull eller liknande isole-				Polerduk . . . . .	4999	A	
rande ämnen med ce-				Polerpastor . . . . .	3302	A	
ment, gips e d som bin-				Polerpulver . . . . .	2555	B	
demedel . . . . .	5135	E		Polerstenar . . . . .	5159	A	
av sten, naturlig, ej sär-				Polysackarid . . . . .	2999	A	
skilt nämnd . . . . .	5119	A		Pontoner . . . . .	5541	C	
av tenn . . . . .	6201	A		Porfyr: ämnesblock och rå-			
av zink . . . . .	6121	B		skivor, oarb. . . . .	2512	F	
Platåvagnar . . . . .	6704	B		andra stycken, oarb., pul-			
Pliggmaskiner . . . . .	6403	A		ver och flisor . . . . .	2513	G	
Plogar, jordbruks-	6401	B		Porfyr (väggputs) . . . . .	2544	E	
motor-, (vägmaskiner) . . . . .	6402	A		Porslin: badkar, toalettställ			
Plogbilar av smidesjärn . . . . .	5612	C		o d . . . . .	5214	B	
Plogvändskivor av smides-				galanterivaror . . . . .	5219	A	
järn . . . . .	5612	C		Porslinsavfall . . . . .	5221	H	
Plomber av bly . . . . .	6021	B		Porslinslera . . . . .	2524	E	
Plommon, färska eller tor-				Porslinsmassa . . . . .	2557	A	
kade . . . . .	0801	B		Porslinsskär (krossad eller			
djupfrysta eller konserve-				mald) . . . . .	2543	E	
rade . . . . .	2002	B		Porslinstegel . . . . .	5211	D	
Plywood, av asp, björk, furu				Porslinsvaror, ej särskilt			
eller gran . . . . .	3975	D		nämnda . . . . .	5219	A	
av andra inländska träslag				Porter . . . . .	2204	B	
samt av gabon, abachi				Portföljer, läder-	3702	A	
eller amerikansk poppel				papp-	4313	A	
(whitewood) . . . . .	3976	B		Potatis, färsk (som ilgods)			
				under tiden 1/4—31/7 . . . . .	0713	B	
				rå . . . . .	0701	F	





Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Reglar av järn .....	5612,	—		Rondeller, av järnplåt. ....	5531,	—	
	5629				5532		
Regleringsmotstånd .....	6502	A		av koppar och mässing ..	5721	A	
Remmar, av balata och				Rosenkål, färsk .....	0713	B	
gummi .....	3811	A		Roster av gjutjärn .....	5582	D	
av läder .....	3702	A		Rostskyddsfärger, ej särskilt			
av spånadsämnen .....	4999	A		nämnda .....	3225	A	
Remskivor av järn .....	6431	B		Rotfrukter: foder-, råa ....	1241	E	
Rengöringsmedel i vatten-				morötter, rödbetor, färska,			
lösning .....	3301	B		med vidsittande blad			
ej särskilt nämnda .....	3302	A		(som ilgods) .....	0713	B	
Rep, halm-	4101	D		potatis, rå .....	0701	F	
pappers- .....	4312	B		potatis, färsk (som ilgods)			
tågvirke .....	4903	A		under tiden 1/4—31/7 ..	0713	B	
Reparationsvagnar för elekt-				råa, ej särskilt nämnda	0702	D	
riska ledningar .....	6719	A		torkade (ej till foder) ....	0703	B	
Repslageriarbeten, ej särsk.				vitbetor (sockerbetor), råa,			
nämnda .....	4903	A		för sockerframställning	1211	E	
Reservoarer av järn .....	5541,			Rotfruktskärningsmaskiner.	6401	B	
	5543,			Rotorer till elektriska gene-			
	5544	—		ratorer o d. ....	6502	A	
Restprodukter, ej särskilt				Rotselleri .....	0702	D	
nämnda, från livsme-				Rotting .....	1404	A	
delsindustrien .....	2399	D		Rottingmöbler .....	4102	A	
Restprodukter från stärkel-				Rovfrö .....	1202	C	
setillverkning .....	2303	D		Rovolja .....	1504	B	
Resväskor av läder (även				Rovor .....	0702	D	
konstläder) .....	3702	A		till foder .....	1241	E	
Resårfjädrar av järn- och				Rullager .....	6451	A	
ståltråd .....	5568	A		Rullbanor .....	6403	A	
Retorter av grafit .....	5159	A		Rullgardinskäppar av trä,			
av lera .....	5213	C		med beslag av järn eller			
Retortgratit .....	2701	F		annan metall .....	3989	A	
Retortkol .....	2701	F		utan beslag .....	3979	C	
Reveteringsmattor, av vass	4101	D		Rullkedjor .....	6451	A	
av trådtegel .....	5213	C		Rullskridskor .....	7301	A	
Reveteringstegel .....	5203	F		Rullstolar .....	6719	A	
Revolvrar .....	7101	A		Rundvirke av inländska			
Ribbstaket av trä .....	3979	C		träslag, ej särsk. nämnt	3901	G	
Ribbved .....	3951	H		av gabon, abachi, ameri-			
Ricinolja .....	1504	B		kansk poppel (white-			
Ricinusfrö .....	1202	C		wood) .....	3941	D	
Ringar, gummi-	3811	A		av andra utländska trä-			
Ris av växter, ej särskilt				slag .....	3945	B	
nämnt, även buntat el.				Russin .....	0801	B	
hackat .....	1406	F		Rutil: konstgjord (titandi-			
Ris (spannmål), rostat. ....	1905	A		oxid, titanvitt) .....	3224	B	
råris .....	1001	D		naturlig .....	2554	C	
Risflingor .....	1101	C		naturlig, pulveriserad ...	2555	B	
rostade .....	1905	A		Rutor till parkettgolv, av asp,			
Risgryn .....	1101	C		björk, furu eller gran ..	3977	D	
Rishalm .....	1403	A		av andra inländska träslag			
Riskli .....	2303	D		samt av gabon, abachi			
Rismjöl .....	1101	C		eller amerikansk poppel			
till foder .....	1103	D		(whitewood) .....	3978	C	
Risrötter .....	1403	A		Rutstaket av trä .....	3979	C	
Ritbräden .....	7401	A		Råfosfat .....	3612	F	
Ritpapper .....	4304	B		Råg .....	1001	D	
Rockwool (mineralull) ....	5121	C		rostad .....	1905	A	
Rondeller, av aluminium. .	5922	A		Rågflingor .....	1101	C	





Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvud-klass	Anm
Salmiak (ammoniumklorid)	2949	A		Sidvagnar till cyklar och motorcyklar	6719	A	
Salmiakslagg	6112	E		Siena (färg)	3222	C	
Salpeter, ammoniak-, (ammoniumnitrat)	2912	C		Sigillack	3231	A	
kali- (kaliumnitrat)	2912	C		Signalapparater, ej elektriska	6441	B	
kalk- (norge-)	3611	F		elektriska	6531	A	
natron- (chile-)	3611	F		Signalmateriel för järnvägar och spårvägar, ej elektrisk	6441	B	
Salpetersyra	2906	D		elektrisk	6531	A	
Salt, bergs- och havs- (natriumklorid), även raffinerat	2501	F		Signalolja (Colzaolja)	1504	B	
foder-, kok-, mat- och industrisalt	2501	F		Signalstänger av trä	3979	C	
Saltsyra	2901	E		Signaltaflor av trä	3979	C	
Saltvatten (havsvatten)	2502	H		Siktar av järn- och ståltråd	5568	A	
Salustånd på hjul	6719	A		Silikattegel	5206	E	
Samlastningsgods, ej specificerat	7551	A		Silke, konst-	4402	A	
Sammet	4601	A		natur-	4401	A	
Sand, även ler- eller kiselhaltig och kvartssand	2521	G		Silkesavfall	4401	A	
Sandpapper	4304	B		Silkesgarn	4401	A	
Sandsten, ämnesblock och råskivor, oarb.	2512	F		Silkeskokonger	4401	A	
andra stycken, oarbetade, pulver eller flisor	2513	G		Silkespapper	4304	B	
Sanganjöl	2811	D		Silkestråd	4401	A	
Sanitetsbindor	4999	A		Sill, se Fisk			
Sanitetsgods, av gjutjärn, emaljerat	5584	B		Sillguanofosfat	3611	F	
av porslin	5214	B		Sillmjöl till foder	2304	D	
Sarkofager av sten	5119	A		till gödsling	3611	F	
Satinfärg (satinvitt), torr	3224	B		Silloolja	1504	B	
Saxar	6341	A		Silvertackor	5401	A	
Saxsprintar av järn	5592	C		Silverarbeten	5401	A	
Schalottenlök	0713	B		Sinter, järnmalms-	2601	G	
Schellack	1321	A		Sintermagnesit	2510	E	
Schoddy (riven och kardad yllelump)	4502	D		Sirap	1703	B	
Segel, segelduk	4999	A		Sirapsavfall	2303	D	
Segelflygplan	6801	A		Sisalhampa	4704	B	
Selleri, bladrot-	0713	B		Sjukvagnar (rullstolar)	6719	A	
Semaforer	6441	B		Sjögräs till isoleringsmattor till stoppning m m	1405	D	
Senap	2101	A		Sjögräsmöbler	4102	A	
Senapsfrö	1202	C		Sjövatten	2201	H	
Senapsfröolja	1504	B		Skaft av trä till redskap och verktyg	3982	B	
Senapsmjöl	2101	A		Skaklar	6713	B	
Senapsolja, eterisk fet-	3149	A		Skaldjur, levande eller kokta konserverade	0311	A	
Separatorer	6403	A		Skarvbultar med muttrar	5602	D	
Serviser, av fajans, fältspatporslin och keramik, av glas, även kristall	5214	B		Skarvjärn	5601	E	
Sesamolja	1504	B		Skedvatten (salpetersyra)	2906	D	
Sickativ	3231	A		Skenor, av aluminium	5922	A	
Siden och silkesvaror (ej av konstgjorda och syntetiska textilfibrer)	4401	A		av koppar eller mässing	5721	A	
				av metall, ej särsk. nämnd	6342	A	
				Skeppsdrv	4713	B	
				Skeppsnaglar av trä	3982	B	
				Skeppsskorpor	1905	A	
				Skeppsspel	6403	A	
				Skidor	7301	A	
				av plåt till motorcyklar	6719	A	
				Skidstavar	7301	A	
				Skiffer, arbetad	5102,		
					5103	—	

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Skiffer, ämnesblock och råskivor, oarb. ....	2512	F		Skrot, av nickel och nickellegeringar .....	5811	B	
andra stycken, oarbetade, pulver eller flisor .....	2513	G		av tenn och tennlegeringar av zink .....	6201	A	
Skifferaska .....	2608	H		av zinklegeringar .....	6111	D	
Skifferavfall .....	2608	H		av zinklegeringar .....	6113	B	
Skifferbensin .....	2812	C		Skruvar, av aluminium....	5922	A	
Skifferfotogen .....	2811	D		av järn, ej rostfritt .....	5592	C	
Skifferkol .....	2701	F		av järn, rostfritt .....	5641	A	
Skifferolja, ej raffinerade ..	2801	F		av koppar eller mässing	5721	A	
Skift- och skruvnycklar ..	5629	A		av nickel .....	5821	A	
Skinn, beredda .....	3702	A		av nysilver .....	5821	A	
oberedda (ej päls-) .....	3701	B		Skruvnycklar .....	5629	A	
Skinnavfall .....	3711	G		Skruvstycken .....	5629	A	
Skinnkläder .....	3702	A		Skruvtingar av trä .....	3982	B	
Skinnvaror (ej skodon) .....	3702	A		Skruvväxlar .....	6431	B	
Skivbillar av järnplåt .....	6431	B		Skräddarkrita .....	5159	A	
Skjutbaneeffekter .....	7503	D		Skumgummi och varor därav	3811	A	
Skjutvapen .....	7101	A		Skummjolk, färsk eller sur	0401	D	
Skoblock av trä .....	3989	A		Skumplast .....	3151	A	
Skodon, även halmskor och träskor .....	5001	A		Skumplastvaror .....	3159	A	
Skogskätkar .....	6704	B		Skurmedel .....	3302	A	
Skogsull .....	1402	B		Skurpulver .....	3302	A	
Skoklackar av gummi .....	3811	A		Skursand (pärlsand, vanlig vit sand) .....	2521	G	
av trä .....	3982	B		Skursten .....	2511	G	
Skokräm .....	3302	A		Skurtvål .....	3302	A	
Skolartiklar .....	7401	A		Skyddsvagn .....	—	—	14 §
Skolkrita .....	7401	A		Skyfflar .....	5612	C	
Skolmateriel .....	7401	A		Skyltar av glas .....	5306	A	
Skolmöbler av trä .....	3989	A		av järnplåt, finare .....	5544	A	
Skomakerivaror .....	5001	A		av järnplåt, grövre .....	5543	B	
Skopligg .....	3982	B		av plast .....	3159	A	
Skopor av järnplåt .....	5543,			Skyttlar av trä .....	3989	A	
5544	—			Skålar av järnplåt, finare..	5544	A	
Skoputsmedel .....	3302	A		av järnplåt, grövre .....	5543	B	
Skopverk .....	6403	A		Skåp av trä .....	3989	A	
Skorpor .....	1905	A		kläd-, av stålplåt .....	5621	B	
Skostift av järn .....	5591	D		Skärbräden av trä .....	3982	B	
Skottkärror .....	6704	B		Skärbönor, färska .....	0713	B	
Skovlar av trä .....	3982	B		Skärmaskiner, gas- .....	6403	A	
Skridskor .....	7301	A		Skärer .....	6341	A	
Skrivböcker .....	7401	A		Skärsten, koppar- .....	5703	E	
Skrivmaskiner .....	6403	A		Sköljmaskiner .....	6403	A	
Skrivpapper .....	4304	B		Skördegarn av papper....	4312	B	
Skrot, av aluminium och aluminiumlegeringar ..	5911	D		Skördemaskiner .....	6401	B	
av bly .....	6011	D		Slagg, granulerad .....	2608	H	
av brons, koppar, mässing och rödmetall .....	5711	D		hård- och vällugns- .....	2601	G	
av grammofonskivor .....	3812	D		ej särskilt nämnd .....	2608	H	
av järn och stål .....	5511	G		Slaggbetongplattor .....	5133	F	
av kopparlegeringar (utom av brons, mässing och rödmetall) .....	5712	B		Slaggull .....	5121	C	
av magnesium och magnesiumlegeringar .....	6311	D		Slaggullsmattor .....	5121	C	
av metaller, ej särskilt nämnda .....	6321	A		Slaglod .....	6321	A	
				Slaktavfall till foder .....	2399	D	
				Slamfärger, torra .....	3222	C	
				Slamkalk .....	2531	G	
				för jordbrukets behov... ..	3621	G	
				Slangar, gummi- .....	3811	A	
				Slanor .....	3901	G	
				Slasktrattar av gjutjärn, emaljerade .....	5584	B	



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Slipduk .....	4999	A		Sniatrasel .....	4999	A	
Slipmassa .....	4201	F		Snickerivaror, ej särskilt			
Slippapper .....	4304	B		nämnda, av inländskt			
Slippastor .....	3302	A		trä, finare .....	3989	A	
Slippulver av naturlig sten	2555	B		av inländskt trä, grövre..	3982	B	
Sliprar, av asp, björk, bok,				av utländskt trä .....	3989	A	
furu eller gran .....	3931	F		maskinarbetade, även			
av andra inländska träslag	3932	E		svarvade, till byggnader			
Slipskivor, av filt o d .....	4999	A		o d, ej fernissade etc:			
av smärgel o d .....	5159	A		av furu eller gran .....	3971	D	
av smärgel, avfall av .....	2511	C		av andra inländska träslag	3972	C	
Slipstenar, konstgjorda .....	5159	A		Snus .....	2401	A	
naturliga .....	5111	E		Snusmjöl .....	2401	A	
Slirjärn till traktorhjul .....	5612	C		Snäckskal till foder .....	0521	F	
Slitstål till schaktblad .....	6451	A		Snäckskruvar .....	6431	B	
Slussventiler .....	6451	A		Snökedjor .....	5629	A	
Slånbär, färska eller torkade	0801	B		Snöplogar för bilar .....	6719	A	
djupfrysta eller konserve-				för järnvägar, monterade			
rade .....	2002	B		på järnvägsvagnar ....	6421,		
Slåttermaskiner .....	6401	B		6601	—	15 §	
Slädar, arbets- .....	6704	B		upplastade på järnvägs-			
kapplöpnings- .....	7301	A		vagn .....	6611	B	
andra slag .....	6719	A		motor- .....	6701	A	
Släggor .....	5612	C		Snörmakeriarbeten .....	4801	A	
Släpvagnar, till bilar .....	6701	A		Socketsten .....	5103	D	
till cyklar och motorecyklar	6719	A		Socketer, druv- .....	1703	B	
Slöjdvaror, av inländskt trä,				malt- (maltos) .....	1705	A	
finare .....	3989	A		mjöl- (laktos) .....	1705	A	
av inländskt trä, grövre..	3982	B		raffinerat .....	1702	A	
av utländskt trä .....	3989	A		rå- .....	1701	B	
Smaksättningspreparat (ej				stärkelse- .....	1703	B	
kryddor) .....	2101	A		Socketbetor, råa, för socker-			
Smalspår, trafik med och på	—	—	25, 26 §	framställning .....	1211	E	
Smidesstad .....	5612	C		råa, till foder .....	1241	E	
Smidesässhjor .....	6403	A		Socketdrink .....	2303	D	
Smultron, färska .....	0801	B		Socketkonfektyrer .....	1706	A	
djupfrysta eller konserve-				Socketkulör på glykosbas..	1703	B	
rade .....	2002	B		Socketrötter .....	0702	D	
Smältstycken .....	5521	E		Sockersnitsel, torkad, till fo-			
Smältugnar av lera .....	5213	C		der .....	1299	D	
Smärgel .....	2555	B		Socketärter, färska .....	0713	B	
Smärgelduk .....	4999	A		Socketlar, av furu eller gran .	3971	D	
Smärgelpapper .....	4304	B		av andra inländska träslag	3972	C	
Smärgelskivor .....	5159	A		Soda, kalcinerad, (natrium-			
Smör .....	0411	A		karbonat) .....	2907	E	
Smörfärger .....	3225	A		kaustik (natriumhyd-			
Smörj fett, alla slag .....	2813	B		roxid) .....	2912	C	
Smörjkoppar av gjutjärn .....	5582	D		Sodavatten .....	2204	B	
Smörjlock av gjutjärn .....	5582	D		Soffor och soffstall av trä..	3989	A	
av mässing .....	5721	A		Soja .....	0901	A	
Smörjmedel, begagnade, ej				Sojabönlja .....	1504	B	
renade (spillolja) .....	2814	F		Sojabönor .....	1202	C	
Smörjoljor .....	2813	B		Sojakakor .....	2303	D	
begagnade, ej renade				Sojamjöl till foder .....	1103	D	
(spillolja) .....	2814	F		Sojaolja .....	1504	B	
Smörkärnor av trä .....	3982	B		Solrosfrö .....	1202	C	
Smörpapper .....	4304	B		Solrosfröolja .....	1504	B	
Smörsyra .....	1511	B		Solroskakor .....	2303	D	
Smörtråg av trä .....	3982	B		Solution, gummi- .....	3412	A	
Snabbsvarvstäl .....	5526	B		Solventnafta (»tung bensol»)	2822	C	

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Sopgödsel . . . . .	3631	G		Spik av aluminium . . . . .	5922	A	
Sopor till gödsling . . . . .	3631	G		av järn, ej rostfritt . . . . .	5591	D	
Soppor . . . . .	2101	A		av järn, rostfritt . . . . .	5641	A	
Sopprötter, färska, skurna	0713	B		av koppar eller mässing	5721	A	
Sorghum . . . . .	1001	D		Spillolja . . . . .	2814	F	
Sot, stenkols- . . . . .	2721	D		Spindlar av trä (vävredskap)	3989	A	
träkols- . . . . .	3222	C		Spinnerimaskiner . . . . .	6403	A	
annat . . . . .	3224	B		Spinnrockar . . . . .	3989	A	
Spackelfärger . . . . .	3225	A		Spiralfjädrar av järn- och			
Spacklar av trä . . . . .	3982	B		ståltråd, för madrasser,			
Spadar . . . . .	5612	C		dynor o d . . . . .	5568	A	
Spadämnen av järn . . . . .	5531,			ej särskilt nämnda . . . . .	5629	A	
	5532			Spiror (trä) . . . . .	3902	F	
Spaghetti . . . . .	1904	B		Spisar, ej elektriska, av			
Spalt (-läder, i större styc-				gjutjärn, ej emaljerade	5582	D	
ken) . . . . .	3702	A		av gjutjärn, emaljerade .	5583	C	
Spaltavfall (mindre stycken				av smidesjärn . . . . .	5621	B	
av tunt spaltläder), ej				av sten . . . . .	5111	E	
till gödsling . . . . .	3711	G		elektriska . . . . .	6501	B	
Spannmål, alla slag, omalen	1001	D		Spissvärta . . . . .	3225	A	
Spannmålstorkar . . . . .	6401	B		Spiltved, ej bränsle . . . . .	3933	F	
Spannmålsvaror, beredda				till bränsle . . . . .	3921	G	
genom rostning eller				Spolpipor av papp . . . . .	4313	A	
svällning . . . . .	1905	A		av trä . . . . .	3979	C	
Spansk peppar (paprika),				Spontjärn och spontpålar . .	5522	E	
färsk . . . . .	0713	B		Sportkalkar . . . . .	7301	A	
Sparkstöttingar . . . . .	6719	A		Sportmateriel . . . . .	7301	A	
Sparkstöttingsdelar av trä . .	3982	B		Sprit (etylalkohol), även de-			
Sparkstöttingsmedar av järn	6713	B		naturerad . . . . .	2202	C	
Sparrar, av asp, björk, bok,				(etylalkohol), blandad			
furu eller gran . . . . .	3931	F		med bensin . . . . .	2812	C	
av andra inländska träslag	3932	E		Spritdrycker . . . . .	2203	A	
Sparris, färsk . . . . .	0713	B		Spritärter, färska eller tor-			
djupfryst eller konserve-				kade . . . . .	0713	B	
rad . . . . .	2001	B		djupfrysta eller konserve-			
Specerier . . . . .	2101	A		rade . . . . .	2001	B	
Specialbilar . . . . .	6701	A		Sprutor, brand-, på hjul . .	6701	A	
Specialstål, oarbetat . . . . .	5526	B		andra slag . . . . .	6403	A	
Specialvagnar på egna hjul	6601	—	15 §	Sprängpatroner, för borrh-			
	7511	—	20 §	ning och gruvsdrift . . . . .	7111-		
Spiegelglas, folierat . . . . .	5306	A			7113	A	16 §
Spiegeljärn . . . . .	5502	E		Sprängämnen (ej patroner),			
Spiegelramar av trä . . . . .	3989	A		av transportklasserna A			
Spiegelråglas . . . . .	5303	D		och C . . . . .	3501	A	16 §
Speglar . . . . .	5306	A		av transportklasserna B			
Spel (vinschar) av järn . . . . .	6403	A		och D . . . . .	3502	A	16 §
Spel och leksaker . . . . .	7301	A		övriga . . . . .	3503	A	
Spelbord . . . . .	7301	A		Spån: möbelspån . . . . .	3953	F	
Spelkort . . . . .	7301	A		till askar och korgar . . . .	3980	C	
Spenat, färsk . . . . .	0713	B		Spånadsfibrer, ej särskilt			
djupfryst eller konserve-				nämnda . . . . .	4712	A	
rad . . . . .	2001	B		Spånadsämnen . . . . .	4401-		
Spermaceti (valrav) . . . . .	1531	A			4999	—	
Spermacetiolja . . . . .	1504	B		Spånaskar . . . . .	3982	B	
Spetsglans, oarbetad . . . . .	2509	E		Spånkassar . . . . .	4102	A	
Spetskål, färsk . . . . .	0713	B		Spånkoffertar . . . . .	4102	A	
konserverad . . . . .	2001	B		Spånkorgar . . . . .	4102	A	
Spett, järn- . . . . .	5612	C		Spånplattor och spånkivor	3977,		
Spiggolja . . . . .	1504	B			3978	—	
				Spårkorsningar . . . . .	5602	D	



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Spårlyftare .....	6403	A		Sten, malmer .....	2601- 2606	—	
Spårmateriel, ej särskilt nämnd .....	5602	D		Stenarbeten, ej särskilt nämnda, av naturlig sten av konstgjord sten .....	5119 5159	A A	
Spårramar för flyttbara järn- vägsspår .....	5602	D		Stenborr (ej pneumatisk)..	5612	C	
Spårvägsfordon, upplastade på järnvägsvagn .....	6611	B		Stenkol .....	2701	F	
Spårvägsskenor .....	5601	E		Stenkolsaska .....	2608	H	
Spårväxlar .....	5602	D		Stenkolsbeck .....	2821	E	
Späck av havsdjur .....	1504	B		Stenkolsbriketter .....	2701	F	
av slaktdjur .....	0202	A		Stenkolspulver för gjuteri- ändamål .....	2721	D	
Späcksten (steatit, talk)....	2510	E		Stenkolssot .....	2721	D	
Staglinor av järntråd, ohär- dade (ej ställinor).....	5561	D		Stenkolssstybb .....	2702	G	
Stagskivor av betong .....	5133	F		Stenkolstjära .....	2821	E	
Staket av gjutjärn.....	5582	D		Stenkolstjärbeck .....	2821	E	
av smidesjärn .....	5612	C		Stenkrossar .....	6403	A	
av trä, rut- och ribb-....	3979	C		Stenkulor (leksaker) .....	7301	A	
Stallgödsel .....	3631	G		Stennötter (vegetabiliskt el- fenben) .....	1499	A	
Stampar .....	5612	C		Stenplattor, av betong m m	5133- 5135	—	
Stampmassa: av huvudsak- ligen kol, för industri- ugnar .....	6542	C		av konstgjord sten, ej sär- skilt nämnd .....	5159	A	
kupolugnsmassa .....	2553	E		av naturlig sten, ej särskilt nämnd .....	5119	A	
Stanniol .....	6201	A		Stenull .....	5121	C	
Stansar och stansknivar... Statistikmaskiner .....	5629 6403	A A		Stenullsplattor .....	5121	C	
Stativ av gjutjärn, till ma- skiner .....	5582	D		Stenverktyg (ej pneumatiska)	5612	C	
Statorer till elektriska gene- ratorer o d. ....	6502	A		Stereotypmaskiner .....	6403	A	
Stav och rutor till parkett- golv, av asp, björk, furu eller gran .....	3977	D		Stickade arbeten .....	4801	A	
av andra inländska träslag samt av gabon, abachi eller amerikansk poppel (whitewood) .....	3978	C		Stickmaskiner .....	6403	A	
Stearin .....	1511	B		Stift av järn .....	5591	D	
Stearinavfall .....	1511	B		Stiftröskverk .....	6401	B	
Stearinbeck .....	1523	E		Stilar, boktrycks- .....	6342	A	
Stearinsyra, naturlig .....	1511	B		Stilmetall .....	6321	A	
Steatit (tät varietet av talk)	2510	E		Stolar av trä .....	3989	A	
Steatitvaror (isoleringsma- teriel) .....	6544	A		Stolpar, av betong .....	5133	F	
Stegar av stålror .....	5612	C		av gjutjärn .....	5582	D	
av trä .....	3982	B		av järn (fackverk) .....	5551	C	
Stekpannor, av aluminium. av gjutjärn .....	5922 5582	A D		av trä, lednings-, även obarkade .....	3902	F	
av järnplåt .....	5543, 5544	—		stängsel .....	3901	G	
av metall, ej särsk. nämnd	6342	A		Stolpskor .....	5612	C	
Sten, naturlig (utom mal- mer), oarbetad .....	2505- 2514	—		Stoppningsmaterial, vegeta- biliskt .....	1402	B	
naturlig, varor av .....	5101- 5119	—		Stridsvagnar .....	6702	A	
konstgjord, varor av ....	5121- 5159	—		Strontiumkarbonat .....	2949	A	
				Strontiumklorat och -per- klorat .....	2949	A	
				Strontiumnitrat och -nitrit.	2949	A	
				Strontiumsulfat .....	2949	A	
				Strumpor .....	4801	A	
				Strykbräden av trä .....	3982	B	
				Strykjärn, ej elektriska....	5582	D	
				elektriska .....	6502	A	
				Stråsådesutsäde .....	1204	D	
				Sträckmetall .....	5543	B	
				Sträcksten (gatsten) .....	5101	F	

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Strömbrytare, elektriska, ej särskilt nämnda	6544	A		Stålgjutgods	5581-5586	—	
oljeströmbrytare	6502	A		Stålmöbler	5621	B	
Strömring, se Fisk				Stålpansarrör (för elektriska ledningar)	5571	D	
Stubbrytare	6403	A		Stålpennor	7401	A	
Stubintråd	3503	A		Stålpulver, finare	5629	A	
Stuckarbeten	5151	B		grövre	5610	C	
Stuprörstift	5612	C		Stålrörsmöbler	5621	B	
Stybb, koks-	2702	G		Stålrörsstegar	5612	C	
stenkols-	2702	G		Stålsand, finare	5629	A	
träkols-	3992	G		grövre	5610	C	
Styrén	2999	A		Stålsyillar	5602	D	
Styrol	2999	A		Ståltråd, utom valstråd, och arbeten därav	5561-5568	—	
Stål och järn, stål- och järnvaror: ej smidbart, oarbetat järn och järnlegeringar	5501-5504	—		Ståltrådkorgar	5568	A	
avfall och skrot	5511	G		Stålull	5629	A	
smidbart järn och stål, oarbetat eller till en del bearbetat	5521-5532	—		Stångjärn	5522	E	
bleck- och plåtvaror	5541-5544	—		Stångjärnsavhugg	5511	G	
fackverkskonstruktioner	5551	C		Stångjärnshammare	6403	A	
tråd, utom valstråd, och arbeten därav	5561-5568	—		Ställningar av gjutjärn för sy- och stickmaskiner	5582	D	
rör och rördelar	5571-5574	—		Stämpelfärger	7401	A	
gjutgods (utom möbler, rör och andra färdiga maskindelar än stativ o d)	5581-5586	—		Stämpstötter av järn	5612	C	
spik, söm m m av ej rostfritt järn och stål	5591	D		Stänger, av aluminium	5922	A	
skruvar, bultar, muttrar m m av ej rostfritt järn och stål (ej järnvägs- och spårvägsmateriel)	5592	C		av bly	6021	B	
spårmateriel för järnvägar och spårvägar	5601, 5602	—		av järn	5522-5526	—	
diverse järnvaror av ej rostfritt eller syrafast järn och stål	5610-5629	—		av koppar eller mässing	5721	A	
diverse järnvaror av rostfritt eller syrafast järn och stål	5641	A		av metall, ej särsk. nämnd	6342	A	
Stål, rostfritt, syrafast och s k eldhärdigt, även plåt och valstråd, oarbetat	5526	B		av tenn	6201	A	
Stålaluminiumlinor	5922	A		av zink	6121	B	
Stålxlar för maskiner	6431	B		Stängselkrampor av järn och stål, ej rostfria	5591	D	
för motorfordon	6719	A		rostfria	5641	A	
för åkdon, ej motorfordon	6711	C		Stängselmärlor av järn och stål, ej rostfria	5591	D	
Stålfingrar till slättermaskiner	6451	A		rostfria	5641	A	
				Stängselnät av järn- eller ståltråd, ej rostfritt	5566	B	
				rostfritt	5641	A	
				Stängselstolpar, av T- eller L-järn, även försedda med borrade hål	5612	C	
				av trä	3901	G	
				Stängseltråd, taggig eller i bandform	5561	D	
				Stänkskärmar	6719	A	
				Stärkelse, utom potatismjöl	1112	B	
				Stärkelsesocker (glykos), även i form av sirap	1703	B	
				Stör (trä)	3901	G	
				Sulfatpentinolja, renad	3212	B	
				rå	3211	D	
				Sulfitavfallsut	3101	G	
				Sulfitkokare	5621, 5641	—	



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Sulfitlut, ej indunstad . . . . .	3101	G		Sydfrukter, djupfrysta eller			
indunstad . . . . .	3102	E		konserverade . . . . .	2002	B	
Sulkies (kapplöpningsfor-				Syenit, ämnesblock och rå-			
don) . . . . .	7301	A		skivor, oarb. . . . .	2512	F	
Sulskydd av järn . . . . .	5592	C		andra stycken, oarbetade,			
Sumak . . . . .	1304	C		pulver eller flisor . . . . .	2513	G	
Sumakextrakt . . . . .	3202	A		Syllar,			
Superfosfat . . . . .	3611	F		av betong . . . . .	5133	F	
Surkål . . . . .	2001	B		av järn och stål . . . . .	5602	D	
Surströmming . . . . .	1602	A		av asp, björk, bok, furu			
Svagdricka . . . . .	2204	B		eller gran . . . . .	3931	F	
Svamp, färsk eller torkad .	0713	B		av andra inländska träslag	3932	E	
konserverad . . . . .	2001	B		Syllbultar med muttrar . . .	5602	D	
tvätt-, naturlig . . . . .	0541	A		Syllskruv . . . . .	5602	D	
Svarvade arbeten, finare,				Sylt . . . . .	2003	B	
samt av utländskt trä . . .	3989	A		Symaskiner . . . . .	6403	A	
grövre, av inländskt trä,				Syrgas, flytande . . . . .	2913	C	
till byggnader o d, av				Syror, ej särskilt nämnda	2949	A	
furu eller gran . . . . .	3971	D		Sytråd . . . . .	4801	A	
av annat inländskt trä . . .	3972	C		Sågavfall . . . . .	3951	H	
toftsvargods . . . . .	3979	C		Sågblad och sågklingor . . .	5629	A	
Svarvstolar av trä . . . . .	3982	B		Sågbågar av järn . . . . .	5571,		
Svavel, även raffinerat . . .	2503	E			5612	—	
Svavelammonium . . . . .	2949	A		Sågsån . . . . .	3951	H	
Svavelantimon (spetsglans),				Sågtimmer av inländska			
oarb. . . . .	2509	E		träslag . . . . .	3901	G	
Svaveldioxid, flytande . . . .	2957	B		av gabon, abachi, ameri-			
Svavelkalkvätska . . . . .	2909	D		kansk poppel (white-			
Svavelkis . . . . .	2607	G		wood) . . . . .	3941	D	
Svavelkisaska (koppar- eller				av andra utländska trä-			
järnhaltig svavelkis) . . .	2607	G		slag . . . . .	3945	B	
Svavelkisslig . . . . .	2607	G		Sågverk . . . . .	6403	A	
Svavelnatrium (natriumsul-				Säll av järn- och ståltråd . .	5568	A	
fid) . . . . .	2909	D		Såningsmaskiner . . . . .	6401	B	
Svavelsyra . . . . .	2901	E		Såpa . . . . .	3301	B	
Svavelsyrat kali (kalium-				Såplut . . . . .	3301	B	
sulfat) . . . . .	2907	E		Såppulver . . . . .	3302	A	
Svavelsyrlighet (svaveldi-				Såptvål . . . . .	3302	A	
oxid i gasform) . . . . .	2913	C		Såser . . . . .	2101	A	
Svetsjärn . . . . .	5562	B		Säckar, av jute, begagnade	7521	D	
Svetsningselektroder . . . . .	5562	B		av jute, nya . . . . .	4999	A	13 §
Svetsningsmaskiner, elek-				av pappersväv . . . . .	4312	B	
triska . . . . .	6502	A		av papper . . . . .	4311	C	
gas- . . . . .	6403	A		Säckkärror . . . . .	6704	B	
Svetspulver . . . . .	2555	B		Säckväv . . . . .	4999	A	
Svetstråd . . . . .	5562	B		Sädesagnar och sädeshalm	1231	F	
Svinborst, obehandlat . . . .	0501	A		Sädesharpor . . . . .	6401	B	
Svinhår, ej textilmaterial . .	0501	A		Sädeskrossar . . . . .	6401	B	
även borst, textilmaterial	4503	A		Säkerhetsmateriel för järn-			
Svinister . . . . .	1501	B		vägar och spårvägar, ej			
Svinisterolja . . . . .	1504	B		elektrisk . . . . .	6441	B	
Sviskon . . . . .	0801	B		elektrisk . . . . .	6531	A	
Svänghjul . . . . .	5621	B		Sälspäck . . . . .	1504	B	
Svärta (svart färg), vegeta-				Sältran . . . . .	1504	B	
bilisk . . . . .	3225	A		Sängar av järn . . . . .	5621	B	
Sybehör . . . . .	4801	A		av trä . . . . .	3989	A	
Syddar arbeten . . . . .	4801	A		Sängbottnar helt av järn			
Sydfrukter- färska eller tor-				eller stål, utan resärer	5566	B	
kade . . . . .	0801	B		Sängfjäder och dun . . . . .	0501	A	
				Sängkläder, ej särsk. nämnda	7599	A	





Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Tetralin .....	2999	A		Tobakshandelsartiklar: pi- por, snusdosor, tändap- parater m m (ej tobaks- varor) .....	7401	A	
Textilfiber av artificiellt och syntetiskt textilmaterial av vegetabiliskt textilmate- rial, ej särskilt nämnt	4402 4712	A A		Tobaksmaskiner .....	6403	A	
Textilgarn, se Garn .....				Tobakspipor .....	7401	A	
Textilmaskiner .....	6403	A		Tobaksvaror .....	2401	A	
Textilråd, se Tråd				Toffelbottnar av trä .....	3982	B	
Textilvaror, ej särskilt nämnda, även för speci- ella ändamål .....	4999	A		Tofflor, även trä- .....	5001	A	
Tidningar och tidskrifter..	4313	A		Toftsvaregods .....	3979	C	
återgående osålda .....	4231	F		Toluol .....	2822	C	
Tidningspapper .....	4303	D		Tomasfosfat .....	3611	F	
Timjan, färsk .....	0713	B		Tomater, färska .....	0713	B	
Timmer, såg-, inländskt...	3901	G		djupfrysta eller konserve- rade .....	2001	B	
såg, utländskt .....	3941, 3945	—		Tombommar, nya .....	3981	C	
Tippanordningar för last- bilar .....	6719	A		begagnade .....	7521	D	13 §
Tippkärror .....	6704	B		Tomkärl och tomlådor, av järnplåt, nya .....	5543	B	
Tippvagnar .....	6611	B		av trä, nya .....	3981	C	
Titandioxid (rutil, konst- gjord) .....	3224	B		av järn eller trä, begagn.	7521	D	13 §
Titanjern .....	5504	A		Torkdukar av papper .....	4313	A	
Titanmalm .....	2604	E		Torkkrior .....	6401	B	
Titanoxid .....	3224	B		Torpeder .....	7113	A	
Titanvitt, torrt .....	3224	B		Torrelement .....	6502	A	
Tivolieffekter .....	7503	D		Torris .....	2914	B	
Tizerahträ till garv- och färgämnesberedning ...	1302	C		Torrklister .....	3411	B	
Tjära, mineralisk .....	2821	E		Torrlim .....	3411	B	
vegetabilisk (trä tjära)...	3111	E		Torrmjök (mjölkpulver), ej till foder .....	0403	B	
Tjäremulsioner .....	2821	E		till foder .....	2304	D	
Tjärfilt .....	4901	A		Torrspit .....	3149	A	
Tjärmakadam, innehållan- de: högst 8 % asfalt och/ eller tjära .....	2551	F		Torskleverolja .....	1504	B	
mer än 8 % asfalt och/ eller tjära .....	2552	E		Torskrom, saltad, i tunnor	1602	A	
Tjärpapp .....	4301	D		Torv, såsom brännrotv, torv- briketter, torvkol, torv- kolsbriketter, torvmull, torvpulver och torvströ	2711	G	1
Tjärperma .....	3111	E		Torvbriketter .....	2711	G	1
Tjärtunnor, (tomma): av järnplåt, nya .....	5543	B		Torvkoks .....	2711	G	1
av järnplåt, begagnade ..	7521	D	13 §	Torvkol .....	2711	G	1
av trä, nya .....	3981	C		Torvkolsbriketter .....	2711	G	1
av trä, begagnade .....	7521	D	13 §	Torvmull .....	2711	G	1
Tjärved .....	3921	G		Torvpulver .....	2711	G	1
Toalettartiklar (kammar, re- fräschissörer etc, ej tvål och parfym) .....	7401	A		Torvströ .....	2711	G	1
Toalettppapper .....	4304	B		Traktorer, alla slag .....	6701	A	
Toalettstall av porslin .....	5214	B		Traktorhytter (förarhytter till traktorer) .....	6719	A	
Toalettval .....	3302	A		Traktorkärror .....	6701	A	
flytande .....	3301	B		Trallor .....	6611	B	
Tobak, även oarbetad .....	2401	A		Trampbilar (levagnar) ...	7301	A	
Tobaksavfall .....	2401	A		Trampflygmaskiner (lek- vagnar) .....	7301	A	
Tobaksblad, -stjälkar .....	2401	A		Tran .....	1504	B	
				medicin- .....	3001	A	

<sup>1</sup> Viktklass G 10 får tillämpas vid fraktbetänning för minst 8 ton per vagn.

Godsslag m m	Pos nr	Huvud- klass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvud- klass	Anm
Transformatorer . . . . .	6502	A	15 §	Tråd, av lin . . . . .	4702	A	
monterade på järnvägs- vagnar . . . . .	6521	—		av rami . . . . .	4708	A	
Transformatorolja . . . . .	2813	B		av silke . . . . .	4401	A	
Transformatorplåt . . . . .	5525	D		av ull . . . . .	4501	A	
Trappor, av furu eller gran	3971	D		av annat textilmaterial . .	4402,		
av andra inländska träslag	3972	C			4712	A	
Trappsteg, av betong, även				sytråd, ej särsk. nämnd	4801	A	
med ingjutna, ej polera- de marmorskivor . . . . .	5133	F		Trädglas . . . . .	5303	D	
av betongmosaik . . . . .	5133	F		Trådrollar . . . . .	3979	C	
Trappstegar av trä . . . . .	3982	B		Trådspik . . . . .	5591	D	
Trappstegsjärn . . . . .	5612	C		Trädtegel (reveteringsmat- tor) . . . . .	5213	C	
Trappsten . . . . .	5103	D		Tråg av huvudsakligen be- tong, slipade eller pole- rade . . . . .	5151	B	
Traslump, för papp- och papperstillverkning . . . .	4221	D		av trä . . . . .	3982	B	
annan, även uppräfflad (utom uppräfflad ylle) . .	4802	D		Trä för framställning av färg- eller garvningsämnen . .	1302	C	
Trasmattor . . . . .	4999	A		Träskakar . . . . .	3982	B	
Trass (puzzolanjord), oarb.	2509	E		Träblock (sågade ämnen), av asp, björk, bok, furu eller gran . . . . .	3931	F	
Trassel, bomulls- eller linne-	4999	A		av andra inländska träslag	3932	E	
Traverskranar . . . . .	6403	A		Träbriketter till bränsle . . .	3921	G	
Tretongspån . . . . .	3951	H		Träbräte . . . . .	3901	G	
Trikloretülen . . . . .	2953	B		Träd, levande . . . . .	0601	A	
Triåmaskiner . . . . .	6403	A	Trädgårdsfrö . . . . .	1206	A		
Triåvaror . . . . .	4801	A	Trädgårdshällar (trädgårds- sten) av natursten, oarb., även topphyvlade . . . .	2512	F		
Trinatriumfosfat . . . . .	2909	D	Trädgårdssaxar . . . . .	5629	A		
Trippel . . . . .	2555	B	Trädgårdsurror av gjutjärn	5582,			
Triörer . . . . .	6401	B		5584,			
Trossar av textilmaterial . .	4903	A		5585	—		
Trottoarglas . . . . .	5303	D	Träfiberblock, även med ra- mar eller lister av trä, ej överklädda med trä- fiberplattor eller fanér . .	3961	E		
Trottoarplattor av lera . . . .	5211	D	ej särskilt nämnda . . . . .	3962	B		
Truckar . . . . .	6701	A	Träfiberplattor, ej målade eller lackerade . . . . .	3961	E		
Tryckalster . . . . .	4313	A	ej särskilt nämnda . . . . .	3962	B		
Tryckerimaskiner . . . . .	6403	A	Trähus, monteringsfärdiga (med tillbehör) . . . . .	3973	D		
Tryckeripressar . . . . .	6403	A	Träimpregneringssalt . . . .	2949	A		
Tryckeristilar . . . . .	6342	A	Träkol . . . . .	3991	F	1	
Tryckpapper, blekt (ej tid- nings-) . . . . .	4304	B	pulveriserat, tortt (patent- kimrök) . . . . .	3222	C		
oblekt (journalpapper) . . . .	4303	D	Träkolsbriketter . . . . .	3991	F		
tidnings- . . . . .	4303	D	Träkolssot . . . . .	3222	C		
Trycksvärta . . . . .	3225	A	Träkolsstybb . . . . .	3992	G		
Tryckvalsmassa . . . . .	3231	A	Träkonserveringsolja, ej sär- skilt nämnd, även kreo- sotolja . . . . .	2821	E		
Tråd, av aluminium . . . . .	5922	A	Träkonstruktioner av furu eller gran . . . . .	3971	D		
av bly . . . . .	6021	B					
av järn, vals- . . . . .	5522	E					
av järn, vals-, rostfri . . . .	5526	B					
av järn, annan . . . . .	5561- 5565	—					
av koppar eller mässing ej isolerad . . . . .	5721	A					
av metall, ej särskilt nämnd, ej isolerad . . . . .	6342	A					
elektrisk, isolerad . . . . .	6541	A					
av nickel . . . . .	5821	A					
av tenn . . . . .	6201	A					
av zink . . . . .	6131	A					
av bomull . . . . .	4601	A					
av hampa . . . . .	4705	A					
av jute . . . . .	4707	A					

<sup>1</sup> Vid befordring av lösa träkol i träkolsvagnar till-  
lämpas viktclass F 10 vid fraktbetalning för minst 9  
ton per vagn.



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Trämjöl .....	3953	F		Tyger, av bomull .....	4601	A	
Trärör .....	3971, 3972	—		av hampa, jute, lin eller rami .....	4711	A	
Träskedar och -slevar .....	3989	A		av silke .....	4401	A	
Träskor .....	5001	A		av ull .....	4501	A	
Trätjärä .....	3111	E		av vegetabiliskt textilma- terial, ej särskilt nämnt	4799	A	
Trätjärbeck .....	3111	E		Tågor av vegetabiliskt tex- tilmaterial, ej särskilt nämnt .....	4712	A	
Trätöfvelbottnar .....	3982	B		Tågvirke .....	4903	A	
Trätöfflor .....	5001	A		obrukbart .....	4904	D	
Trätuber .....	3971, 3972	—		av bast .....	4102	A	
Trätugg .....	3911	G		av halm .....	4101	D	
Träull .....	3953	F		Tågvirkesavfall .....	4904	D	
Träullsplattor .....	5135	E		Tång, havs-, till gödsling (sjögräs) till isolerings- mattor .....	3631	G	
Trävaror, sågade eller hyv- lade, av inländska träslag	3931, 3932	—		Täckningsavgift .....	1405	D	
av utländska träslag .....	3941, 3945	—		Täljsten, ämnesblock och råskivor, oarb. ....	2512	F	11 §
Trävaror, ej särskilt nämnda	3989	A		andra stycken, oarbetade, pulver eller flisor .....	2513	G	
Träämnen till blyertspennor	3982	B		Täljstensgrytor och -urnor.	5119	A	
Tröskeljärn .....	5612	C		Täljstenskaminer .....	5111	E	
Trösklar av trä .....	3971, 3972	—		Täljstensmjöl .....	2513	G	
Tröskverk .....	6401	B		Täljstensskivor (-block) för ugnar .....	5102	E	
Tuber (rör) av papp .....	4313	A		Tält, tältduk .....	4999	A	
Tullgods, räknings- och kon- trollavgift för .....	—	—	{Avd. 10, nr 6	Tändapparater, magnet-...	6502	A	
Tumklovar .....	5629	A		Tändare, cigarett- .....	7401	A	
Tungbensin .....	2812	C		Tändpatroner .....	3502	A	16 §
Tungbensol (solventnafta) ..	2822	C		Tändsatser för tändsticks- tillverkning .....	3511	B	
Tungspat, oarbetad (natur- ligt bariumsulfat) .....	2509	E		Tändstickor .....	3511	B	
pulveriserad .....	3222	C		Tändsticksaskar .....	3982	B	
Tunnband av trä .....	3980	C		Tändsticksaskämnen (spån)	3980	C	
Tunnor av järnplåt, nya..	5543	B		Tändsticksmaskiner .....	6403	A	
av järnplåt, begagnade ..	7521	D	13 §	Tändstickssplint .....	3980	C	
av trä, nya .....	3981	C		Tätlistor av vadd .....	4901	A	
av trä, begagnade .....	7521	D	13 §				
Tunnstav .....	3931, 3932	—					
Turbiner, vatten- och ång-	6403	A					
Turbinhjul .....	6451	A					
Turistsängar .....	3989	A					
Tusch .....	3231	A					
Tvål .....	3302	A					
Tvålfingor .....	3302	A					
Tvättbräden av trä .....	3982	B					
Tvättklämmor av trä .....	3982	B					
Tvättmaskiner, ej elektriska	6403	A					
elektriska .....	6502	A					
Tvättmedel: i vattenlösning	3301	B					
ej särskilt nämnda .....	3302	A					
Tvättnafta .....	2811	D					
Tvättpulver .....	3302	A					
Tvättställ av porslin .....	5214	B					
av gjutjärn, emaljerade ..	5584	B					
Tvättsvamp, naturlig .....	0541	A					
Tyger, av blandfiber .....	4402	A					

## U

Ugnar, ej elektriska: av gjutjärn, .....	5582	D	
av gjutjärn, emaljerade ..	5584	B	
av smidesjärn .....	5621	B	
smält-, av lera .....	5213	C	
Ugnar, elektriska (ej spisar)	6502	A	
Ugnsramar av gjutjärn .....	5582	D	
Ugnssvärta .....	3225	A	
Ull .....	4501	A	
mineralisk .....	5121	C	
Ullavfall .....	4502	D	
Ullfett .....	1504	B	
Ullgarn .....	4501	A	
Umbra .....	3222	C	
Underkläder .....	4801	A	

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Underläggsplattor (järnvägs- materiel) . . . . .	5602	D		Vagnar, åk- (hästfordon) ..	6704, 6719	—	
Underreden till järnvägs- och spårvägsfordon . . . . .	6621	B		Vagnsbottnar till arbetsåk- don . . . . .	6713	B	
till landsvägsfordon . . . . .	6701, 6713, 6719	—		Vagnskorgar till arbetsåkdon andra . . . . .	6713 6719	B A	
Unikaboxar . . . . .	4313	A		till järnvägs- och spår- vägsfordon . . . . .	6621	B	
Uppfordringsanordningar .	6403	A		Vagnspengar . . . . .	—	—	{Avd. 10, nr 9
Uppvärmad vagn, godsbe- fordring i . . . . .	—	—	17, 18 §	Vagnsmörja . . . . .	2813	B	
Uppvärmningsapparater, elektriska (ej spisar) . . . . .	6502	A		Vagnvågar . . . . .	6403	A	
Ur, alla slag . . . . .	6901	A		Valfett . . . . .	1504	B	
Urfjädrar, ej rostfria . . . . .	5629	A		Vallmofrö . . . . .	1202	C	
rostfria . . . . .	5641	A		Valnötter . . . . .	0811	A	
Urglas . . . . .	5306	A		Valolja . . . . .	1504	B	
Urin . . . . .	3631	G		Valonea . . . . .	1304	C	
Urinämne (karbamid) . . . . .	2954	C		Valoneaextrakt (»Valex») i fast form . . . . .	3202	A	
Urmakeriarbeten samt till- behör härtill (ej urfjädrar och urglas) . . . . .	6901	A		Valrav (spermaceti) . . . . .	1531	A	
Urnor av gjutjärn (trädgårds- m m) . . . . .	5582, 5584, 5585	—		Valsar, gummi- . . . . .	3811	A	
av sten . . . . .	5119	A		kvarn- . . . . .	6431	B	
Utställningshallar, monte- ringsfärdiga . . . . .	3973	D		maskin-, med eller utan gummibeläggning (även med försliten gummibe- läggning) . . . . .	6431	B	
Utsädesfrö (ej betfrö och stråsådesutsäde) . . . . .	1206	A		Valsmassa (tryckvalsmassa)	3231	A	
				Valsmull . . . . .	5511	G	
				Valstråd, varmvalsad . . . . .	5522	E	
				rostfri, syrafast och sk eldhärdig . . . . .	5526	B	
				Valsverk . . . . .	6403	A	
				Valtran . . . . .	1504	B	
				Vanadinjärn . . . . .	5504	A	
				Vanadinmalm . . . . .	2606	A	
				Vanadinsyra . . . . .	2949	A	
				Vanadintackjärn . . . . .	5504	A	
				Vanilj . . . . .	0901	A	
				Vapen (ej strids- och pan- sarvagnar) . . . . .	7101	A	
				Vapendelar . . . . .	7101	A	
				Varmvagn, godsbefordring i	—	—	17, 18 §
				Varmvalsfatt . . . . .	2813	B	
				Varmvattenpannor, ej elekt- riska, av gjutjärn . . . . .	5582, 5584	—	
				ej elektriska, av smides- järn . . . . .	5621	B	
				elektriska . . . . .	6502	A	
				Varnolen . . . . .	2811	D	
				Varor, ej särskilt nämnda	7599	A	
				Vaselin . . . . .	2815	B	
				Vaselinolja . . . . .	2815	B	
				Vaskar av huvudsakligen betong, slipade eller po- lerade . . . . .	5151	B	
				Vasslesubstans (»vassla») . .	0401	D	
				Vassmattor . . . . .	4101	D	
				Vassplattor . . . . .	4101	D	
				Vassrör . . . . .	1405	D	
V							
Vadd, även cellulosaavadd . .	4901	A					
Vaddfilter (för mjölksilar o d) . . . . .	4999	A					
Vagnar, arbets- (hästfordon)	6704	B					
bagage-, utan motor . . . . .	6704	B					
barn-, . . . . .	6719	A					
bostads-, för cirkussäll- skap o d jämte däri in- lastade effekter . . . . .	7502	D					
bostads-, utan motor (ej för cirkussällskap) . . . . .	6719	A					
flytsaks-, utan motor . . . . .	6703	B					
järnvägs-, på egna hjul . . . . .	6601	—	15 §				
järnvägs- och spårvägs-, upplastade på järnvägs- vagn . . . . .	6611	B					
kabel- . . . . .	6701	A					
kapplöpings- . . . . .	7301	A					
kok- . . . . .	6719	A					
lek- . . . . .	7301	A					
möbeltransport-, utan mo- tor . . . . .	6703	B					
reparations-, för elektriska ledning . . . . .	6719	A					
sjuk- (rullstolar) . . . . .	6719	A					



Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Vassvipp (rörtopp) . . . . .	1402	B		Verktyg, av trä, finare, samt			
Vatten, destillerat . . . . .	2902	F		av utländskt trä . . . . .	3989	A	
dricks- . . . . .	2201	H		av trä, grövre . . . . .	3982	B	
färsk- . . . . .	2201	H		Verktygslådor och -skåp av			
havs- (saltvatten) . . . . .	2502	H		trä . . . . .	3982	B	
kolsyrat . . . . .	2204	B		Verktygsmaskiner . . . . .	6403	A	
mineral- . . . . .	2204	B		Verktygsstål . . . . .	5526	B	
Vattenglas, kaliumsilikat . .	2912	C		Vermikulit (isoleringsmate-			
natiumsilikat . . . . .	2907	E		rial) . . . . .	2554	C	
Vattenlås av gjutjärn . . . . .	5582	D		Vermouth . . . . .	2203	A	
Vattenmätare . . . . .	6901	A		Vete . . . . .	1001	D	
Vattenreningsråämnen, na-				rostat . . . . .	1905	A	
turliga . . . . .	2510	E		Veteflingor . . . . .	1101	C	
Vattenturbiner . . . . .	6403	A		Vetegryn . . . . .	1101	C	
Vattenuppfördringsappara-				Vetemjöl . . . . .	1101	C	
ter . . . . .	6403	A		Vetenskapliga instrument . .	6901	A	
Vax, animaliskt eller vege-				White spirit (fotogen) . . . . .	2811	D	
tabiliskt (ej bonvax) . . . . .	1531	A		Vichyvatten . . . . .	2204	B	
bonvax . . . . .	3302	A		Vicker . . . . .	1299	D	
mineraliskt (ej bonvax) . . .	2823	A		Videkorgar . . . . .	4102	A	
Vaxduk . . . . .	4999	A		Vidjor till korgflätning o d	1401	C	
Vaxdukspapper . . . . .	4304	B		Wienerkalk . . . . .	2510	E	
Vaxkabinett . . . . .	7503	D		Vikter av gjutjärn . . . . .	5582	D	
Ved, bränn- . . . . .	3921	G		Vilt, slaktat . . . . .	0205	A	
ek-, till garvämnesbered-				Vin, alkoholfritt . . . . .	2204	B	
ning . . . . .	1301	G		alkoholhaltigt . . . . .	2203	A	
flis- . . . . .	3911	G		Vinbär, färska eller torkade	0801	B	
kol- och tjär- . . . . .	3921	G		djupfrysta eller konserve-			
pappers- (massaved) . . . . .	3911	G		rade . . . . .	2002	B	
ribb- och yt- . . . . .	3951	H		Vindmotorer . . . . .	6403	A	
splitt- (bräd- och plank-				Vindruvor, färska eller tor-			
stump) ej avsedd till				kade . . . . .	0801	B	
bränsle . . . . .	3933	F		djupfrysta eller konserve-			
splitt-, till bränsle . . . . .	3921	G		rade . . . . .	2002	B	
Vedkilar av järn . . . . .	5612	C		Vindrägg . . . . .	2303	D	
Vegetabiliska råämnen för				Vindskyddsglas . . . . .	5303	D	
framställning av garv-				Vinkelhakar av järn . . . . .	5629	A	
ningsämnen . . . . .	1304	C		av trä . . . . .	3989	A	
Vegetabiliskt tagel (kroll-				Vinschar . . . . .	6403	A	
splint, kapok m m) . . . . .	1402	B		Vinschtraktorer . . . . .	6701	A	
Wellpapp . . . . .	4301	D		Vinsten . . . . .	3149	A	
varor av (utom kartonger,				Vinsyra . . . . .	2999	A	
hoppackade) . . . . .	4312	B		Vinättika (vinäger) . . . . .	2205	A	
kartonger, hoppackade . .	4311	C		Virke av inländska träslag	3901-		
Velocipeder och velociped-					3933	—	
delar, se Cyklar och				av utländska träslag . . . .	3941,		
Cykeldelar					3945	—	
Ventilationstrummor av trä-				Viskor av björkris . . . . .	7201	A	
ull med cement e d som				Vismut och vismutlegeringar	6321	A	
bindemedel . . . . .	5132	D		Vispar av björkris . . . . .	7201	A	
Ventiler, grövre, av gjutjärn				Vitbetor, råa, för socker-			
(ej armatur) . . . . .	5582	D		framställning . . . . .	1211	E	
grövre, av järnplåt (ej ar-				råa, till foder . . . . .	1241	E	
matur) . . . . .	5543	B		torkade, till foder . . . . .	1299	D	
övriga, ej särskilt nämnda	6451	A		Vitbetsfrö . . . . .	1205	C	
Verkstolar för nötkreatur . .	3982	B		Vitbetsmassa, torr . . . . .	1299	D	
Verktyg, av järn, finare . . . .	5629	A		våt . . . . .	2301	G	
av järn, smidbart, grövre,				Witherit, oarbetad (natur-			
även med handtag eller				ligt bariumkarbonat) . . . .	2509	E	
skaft av trä . . . . .	5612	C					





Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Xylenol .....	2822	C					
Xylenolbeck .....	2821	E					
Xylol .....	2822	C					
<b>Y</b>							
Ylle, uppräfflat .....	4502	D					
Yllefilter .....	4501	A					
Yllegarn .....	4501	A					
Yllepump, uppräfflad .....	4502	D					
Yllemattor (ej trasmattor) ..	4501	A					
Ylletråd .....	4501	A					
Yllevävnader .....	4501	A					
Ytved (avfall) .....	3951	H					
Yxor .....	6341	A					
<b>Z</b>							
Zink i tackor, göten eller pulver .....	6101	C					
Zinkarsenat .....	2949	A					
Zinkaska .....	6112	E					
Zinkblände, anrikat (slig) ..	2603	E					
oanrikat .....	2602	F					
Zinkgrått, torrt .....	3224	B					
Zinkhydrosulfat .....	2912	C					
Zinkhydroxid .....	2949	A					
Zinkklorid .....	2949	A					
Zinklegeringar i tackor eller göten .....	6102	A					
Zinklegeringsavfall .....	6113	B					
Zinklegeringsvaror, ej särskilt nämnda .....	6131	A					
Zinkmalm, anrikad (slig) ..	2603	E					
oanrikad .....	2602	F					
Zinknaftenat .....	3225	A					
Zinknitrat .....	2949	A					
Zinkoxid .....	2917	B					
för färgberedning .....	3223	B					
Zinkplattor .....	6121	B					
Zinkplåt .....	6121	B					
Zinkskrot .....	6111	D					
Zinkstoff (pulver) .....	6101	D					
Zinkstänger .....	6121	B					
Zinksulfat (zinkvitriol) ..	2912	C					
Zinkvaror, plattor, plåt och stänger .....	6121	B					
ej särskilt nämnda .....	6131	A					
Zinkvitriol (zinksulfat) ..	2912	C					
Zinkvitt, torrt .....	3223	B					
Zirkon (zirkonsand, zirkoniumsilikat) .....	2509	E					
Zirkoniumoxid (zirkonoxid, zirkonjord) .....	2949	A					
Zirkonjord (zirkoniumoxid) ..	2949	A					
Zirkonoxid (zirkoniumoxid) ..	2949	A					
				<b>Å</b>			
				Åkdon, arbets- (hästfordon) andra slag (hästfordon), ej sport- .....	6704	B	
				bilar .....	6719	A	
				kapplöpnings- (sulkies) ..	6701	A	
				kälkar, skogs- och arbetsleksaks- .....	6704	B	
				sport- .....	7301	A	
				Åkdonsaxlar av järn och stål, ej till motorfordon ej särskilt nämnda .....	6711	C	
				Åkdonsdelar av järn och stål, ej särskilt nämnda ..	6719	A	
				Åkdonsfjädrar .....	6712	B	
				Ånghammare .....	6403	A	
				Ångmaskiner .....	6403	A	
				Ångpannor .....	6402	B	
				Ångpanneroster av gjutjärn ..	5582,		
					5586		
				Ångsamlare .....	6402	B	
				Ångturbiner .....	6403	A	
				Ångventiler, huvudsakligen av järn .....	6451	A	
				Ångvältar .....	6403	A	
				Åror .....	3982	B	
				Återgående emballage, inkl lastningstillbehör .....	7521	D	13 §
				<b>Ä</b>			
				Ädelstenar .....	7599	A	
				Ägg, även i pulverform .....	0411	A	
				Äggfack av papp .....	4312	B	
				Äggglådor av trä, nya .....	3981	C	
				av trä, begagnade .....	7521	D	13 §
				Äggmassa (äggula och/eller äggvita) .....	0411	A	
				Äggvitor och äggulor, även för industriellt bruk .....	0411	A	
				Ämnen, maskinsmida, av aluminium och -legeringar .....	5921	B	
				av järn och stål .....	5531,		
					5532		
				av magnesium och -legeringar .....	6312	B	
				Ämnen till kvastkäppar .....	3931,		
					3932		
				Ämnen (spån) till tändsticksaskar .....	3980	C	
				Ämnesjärn, maskinsmida ..	5531,		
					5532		
				Äppelmos .....	2003	B	
				Äppelmust .....	2204	B	
				Äppelpulpa .....	2003	B	

Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm	Godsslag m m	Pos nr	Huvudklass	Anm
Äpplen, färska eller torkade djupfrysta eller konserverade .....	0801	B		Ättiksyra .....	2954	C	
Ärter, färska (spritärter m m) torkade .....	0713	B		Ättiksyraanhydrid (»isättika») .....	2954	B	
Ärter, färska (spritärter m m) djupfrysta eller konserverade .....	0712	D					
Ärtmjöl .....	1102	C		<b>Ö</b>			
till foder .....	1103	D		Öl .....	2204	B	
Ärtskidor, gröna, färska . . .	0713	B		Öldrägg .....	2303	D	
konserverade .....	2001	B		Ölkulör på glykosbas . . . .	1703	B	
Ässjor, smides- .....	6403	A		Öllådor av trä, nya .....	3981	C	
Ättika, mat- (utspädd ättiksyra) .....	2205	A		av trä, begagnade .....	7521	D	13 §
Ättiksgurkor .....	2001	B		Övningsammunition, med sprängladdning .....	7112	A	16 §
Ättikspirit .....	2205	A		utan sprängladdning . . . .	7113	A	



*Bilaga 1*

Kungl brev den ..... angående SJ godstaxa

---

*Bilaga 2*

Utdrag ur Järnvägstrafikstadgan angående  
leveransfrister

---

Aug 1911

Received of Mr. J. H. ...

...

...



## Förslag till Kungl brev till järnvägsstyrelsen angående SJ persontaxa

### 1 §.

Det åligger järnvägsstyrelsen att med iakttagande av vad i det följande föreskrives

- a) utarbета taxa för befordring av resande och resgods m m på statens järnvägar (SJ persontaxa),
- b) utarbета avståndstabeller för persontrafik på statens järnvägar, angivande tariffavstånden i hela kilometer mellan stationerna,
- c) i tryck för allmänheten tillhandahålla ovannämnda taxa och avståndstabeller.

### 2 §.

Taxan skall innehålla avgifter och föreskrifter för avgiftsberäkning för befordring av personer och resgods m m samt avgifter för prestationer av allmän betydelse, som stå i sammanhang med befordringen.

### 3 §.

#### *Tur- och returbiljetter*

- a. För 2 klass tur- och returbiljett till persontåg erlägges avgift med 16 öre per kilometer för avstånd t o m 50 km med följande tillägg i öre per kilometer för avstånd över 50 km:

kilometer	öre
51— 270 .....	15
271— 500 .....	10
501— 700 .....	9
701— 900 .....	7
901—1 100 .....	5
1 101—1 700 .....	4
över 1 700 .....	3

Vid uträkning av biljettavgifterna skola avstånd under 167 km sammanföras i grupper enligt följande:

1— 50 km i grupper om högst 2 km,
51—166 » » » » » 4 » .

Avgifterna inom varje grupp beräknas efter längsta avståndet inom gruppen.

- b. De uträknade avgifterna skola i erforderliga fall avrundas uppåt till 20-tal öre för avgifter understigande 25 kr samt till helt krontal för avgifter över 25 kr.

c. Minsta avgift för 2 klass tur- och returbiljett utgör 1 krona och 20 öre.

d. För 1 klass tur- och returbiljett erlägges avgift med enligt mom a—c uträknat belopp, förhöjt med 50 %.

#### 4 §.

##### *Enkla biljetter*

a. För 2 klass enkel biljett till persontåg erlägges avgift med 62,5 % av den enligt 3 § beräknade avgiften för 2 klass tur- och returbiljett. De sålunda uträknade avgifterna skola i erforderliga fall avrundas enligt 3 §, mom b.

b. Minsta avgift för 2 klass enkel biljett utgör 80 öre.

c. För 1 klass enkel biljett erlägges avgift med enligt mom a och b uträknat belopp, förhöjt med 50 %.

#### 5 §.

##### *Månadsbiljetter*

a. Månadsbiljett gäller för viss person för ett obegränsat antal resor med persontåg mellan två bestämda stationer under en kalendermånad.

b. För 2 klass månadsbiljett erlägges, utom för biljett inom Stockholmsregionen enligt mom c, avgift vid avstånd till och med 10 km med 20 kr samt vid avstånd över 10 km med ytterligare en krona för varje kilometer.

c. För 2 klass månadsbiljett för resor uteslutande inom Stockholmsregionen, omfattande bandelarna Stockholm C—Upplands Väsby, Stockholm C—Kungsängen och Stockholm C—Södertälje C, erlägges avgift vid avstånd till och med 10 km med 22 kr samt vid avstånd över 10 km med ytterligare en krona för varje kilometer.

d. För 1 klass månadsbiljett erlägges avgift med enligt mom b eller c uträknat belopp, förhöjt med 50 %. Den i enlighet härmed uträknade avgiften skall i erforderliga fall avrundas uppåt till helt krontal.

#### 6 §.

##### *Barnbiljetter*

a. Barn, som ej fyllt 6 år och som åtföljer resande med giltig biljett, befordras utan avgift. Om särskild plats begäres eller erfordras för barnet, erlägges avgift som i mom b sägs.

b. För barn, som fyllt 6 men ej 16 år, erlägges hälften av de i 3, 4 och 5 §§ fastställda avgifterna.

#### 7 §.

Järnvägsstyrelsen äger rätt att utfärda bestämmelser och fastställa avgifter för



tilläggsbiljetter för resa med snälltåg och expresståg,  
sovplatsbiljetter,  
sittplatsbiljetter,  
abonnemang av vagn eller kupé,  
befordring av sjuka personer,  
uppehåll i resa,  
icke tidtabellsenliga tåguppehåll,  
befordring av resgods m m,  
magasinspengar för resgods samt  
andra prestationer m m, för vilka avgifter icke blivit av Kungl Maj:t  
fastställda.

## 8 §.

Järnvägsstyrelsen äger, med iakttagande av vad därutinnan föreskrives i styrelsens instruktion och järnvägstrafikstadgan, medgiva nedsättning av fastställda avgifter i persontrafik, om nedsättningen kan antagas medföra fördel för statens järnvägar.

...the ...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...



## Förslag till persontaxetext

# SJ PERSONTAXA

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15

Förslag till personskattelagen

21 PERSONTAXA



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

## 1. Resande

	Sid
1: 1. <i>Allmänna bestämmelser</i>	
1—4 §§ .....	521
1: 2. <i>Tur- och returbiljetter till ordinarie pris</i>	
5 § .....	521
1: 3. <i>Enkla biljetter till ordinarie pris</i>	
6 § .....	522
1: 4. <i>Särskilda bestämmelser för tur- och returbiljetter och enkla biljetter</i>	
7 § Avgiftsberäkning då endast 2 klass framföres på en del av färdsträckan .....	522
8 § Avgiftsberäkning över längre väg än den kortaste .....	522
1: 5. <i>Tillägg för resa med snälltåg och expresståg</i>	
9 § .....	523
1: 6. <i>Rabattkort</i>	
10 § .....	523
1: 7. <i>Månadsbiljetter</i>	
11 § .....	523
1: 8. <i>Semesterbiljetter</i>	
12 § .....	523
1: 9. <i>Familjenedsättning</i>	
13 § .....	524
1: 10. <i>Sällskapsresor</i>	
14 § .....	524
1: 11. <i>Sittplatsbiljetter</i>	
15 § .....	525
1: 12. <i>Sovplatsbiljetter</i>	
16 § .....	525
1: 13. <i>Abonnemang av vagn eller vagnavdelning</i>	
17 § .....	525
1: 14. <i>Befordring av sjuka personer</i>	
18 § .....	525
1: 15. <i>Icke tidtabellsenliga tåguppehåll</i>	
19 § .....	525

## 2. Resgods, cyklar, hundar m m

2:1. Vanligt resgods	
20 § .....	526
2:2. Cyklar, mopeder och sparkstöttingar	
21 § .....	526
2:3. Hundar m fl djur, som medföres av resande	
22 § .....	526
2:4. Magasinspengar för inskrivet resgods	
23 § .....	527

### Avgiftstabeller

Avgiftstabell 1. Tur- och returbiljetter .....	528
Avgiftstabell 2. Enkla biljetter .....	530
Avgiftstabell 3. Månadsbiljetter utanför Stockholms-regionen .....	531
Avgiftstabell 4. Månadsbiljetter inom Stockholms-regionen .....	532
Avgiftstabell 5. Fraktavgifter för resgodsöversikt .....	532



## 1. Resande

### 1:1. Allmänna bestämmelser

#### 1 §.

a. Med *tur- och returbiljett* förstås biljett för resa från viss station (avresestationen) till annan station (bestämmelsestationen) och åter till avresestationen.

b. Med *enkel biljett* förstås biljett för resa i *en* riktning från viss station (avresestationen) till annan station (bestämmelsestationen).

c. Med *ordinarie pris* avses dels de avgifter, som är angivna i avgiftstabellerna för tur- och retur-, enkla och månadsbiljetter för resa med persontåg, dels sådana allmänt gällande nedsatta avgifter, som finnes fastställda mellan vissa stationer för nämnda biljettslag.

d. Med *halvbiljett* förstås biljett till halvt ordinarie pris.

#### 2 §.

a. Barn under 6 år, för vilket särskild plats ej begäres eller erfordras och som åtföljer resande med giltig biljett, befordras utan avgift.

b. Andra barn, som ej fyllt 16 år, betecknas i det följande som »barn».

#### 3 §.

a. Biljetts giltighetstid börjar den dag, som är angiven på biljetten (första giltighetsdagen), och utlöper kl 24 sista giltighetsdagen.

b. Resan får anträdas när som helst inom biljetts giltighetstid, såvida icke annat särskilt föreskrives.

c. Sådant uppehåll under resa, som ej endast är en följd av tågförbindelserna, betecknas i taxan som »uppehåll».

#### 4 §.

Avgifter, som icke är uträknade eller angivna i taxan, avrundas uppåt till 5-tal öre, såvida icke annat anges.

### 1:2. Tur- och returbiljetter till ordinarie pris

#### 5 §.

a. För tur- och returbiljetter i 1 och 2 klass, gällande till persontåg, är avgifterna angivna i avgiftstabell 1.

*Anm.* Om tillägg för resa med snälltåg och expresståg och om platsbiljett till expresståg, se 9 och 15 §§.

- b. För barn erfordras endast halvbiljett.
- c. Giltighetstiden är en månad.
- d. Uppehåll får göras . . . . . (Taxekommittén förordar, att järnvägsstyrelsen överväger frågan om antalet uppehåll, se kapitel XV avd B 7).

### **1:3. Enkla biljetter till ordinarie pris**

#### 6 §.

a. För enkla biljetter i 1 och 2 klass, gällande till persontåg, är avgifterna angivna i avgiftstabell 2.

*Anm.* Om tillägg för resa med snälltåg och expresståg och om platsbiljett till expresståg, se 9 och 15 §§.

- b. För barn erfordras endast halvbiljett.
- c. Giltighetstiden är en månad.
- d. Uppehåll får göras . . . . . (Taxekommittén förordar, att järnvägsstyrelsen överväger frågan om antalet uppehåll, se kapitel XV avd B 7.)

### **1:4. Särskilda bestämmelser för tur- och returbiljetter och enkla biljetter**

#### 7 §.

#### **Avgiftsberäkning då endast 2 klass framföres på en del av färdsträckan**

Då endast 2 klass framföres på en del av färdsträcka, för vilken 1 klass biljett utfärdas, skall avgiften beräknas för 2 klass för hela färdsträckan med tillägg av skillnaden mellan avgifterna i 1 och 2 klass för den sträcka eller de sammanräknade sträckor, där 1 klass framföres.

#### 8 §.

#### **Avgiftsberäkning över längre väg än den kortaste**

a. Biljett får utfärdas över vilken väg som helst mellan avrese- och bestämelsestationen, om avståndet över vägen ifråga mellan dessa stationer icke överstiger 400 (500<sup>1</sup>) km.

b. Biljett för resa, som överstiger 400 (500<sup>1</sup>) km, får utfärdas över längre väg (omväg) än den kortaste under förutsättning att den längre vägen icke är mer än dubbelt så lång som den kortaste.

c. Biljett får icke utfärdas så att en sträcka ingår mer än en gång i varje färdriktnings väg.

<sup>1</sup> Se kapitel XV avd B 1 d).



**1:5. Tillägg för resa med snälltåg och expresståg**

## 9 §.

a. För resa med snälltåg och expresståg erlägges oberoende av väglängden en särskild tilläggsavgift av 4,50 kr i 1 klass och 3 kr i 2 klass i varje färdriktning.

*Anm.* Om obligatoriska platsbiljetter för färd med expresståg se 15 §.

b. För barn erlägges hälften av dessa avgifter.

**1:6. Rabattkort**

## 10 §.

a. Rabattkort, som berättigar till halvt pris på tur- och returbiljetter och enkla biljetter enligt 5 och 6 §§ samt på tillägg för snälltåg och expresståg enligt 9 §, både i 1 och 2 klass, tillhandahålles till ett pris av 300 kr. För rabattkort, som därjämte berättigar till 50 % nedsättning på tillägg för single sovkupé enligt 16 §, erlägges 600 kr.

b. Rabattkort gäller 12 kalendermånader i följd.

c. Uppehåll får göras valfritt antal gånger på biljett, som gäller vid företeende av rabattkort.

d. Rabattkort för barn försäljes icke.

*Anm.* Om nedsatt avgift för resgodsövertikt, se 19 §.

**1:7. Månadsbiljetter**

## 11 §.

a. För månadsbiljetter, som gäller för obegränsat antal resor med persontåg mellan två stationer under en kalendermånad, framgår avgifterna, med undantag för biljetter inom Stockholms-regionen, av avgiftstabell 3 och för månadsbiljetter inom Stockholms-regionen av avgiftstabell 4.

b. För barn erfordras endast halvbiljett.

c. Uppehåll får göras utan inskränkning.

d. Vid färd med snälltåg erlägges tilläggsavgift enligt 9 §.

**1:8. Semesterbiljetter**

## 12 §.

a. Avgift för semesterbiljett i 1 och 2 klass med persontåg erlägges med belopp, som motsvarar 75 % av avgiften för tur- och returbiljett med persontåg enligt 5 §, dock för vuxen person med minst 82,50 kr i 1 klass och med minst 55 kr i 2 klass.

*Anm.* Om tillägg för resa med snälltåg och expresståg och om platsbiljett till expresståg, se 9 och 15 §§.

- b. För barn erlägges hälften av belopp enligt mom a.
- c. Avresedagen skall angivas på biljetten som första giltighetsdag.
- d. Semesterbiljett gäller för fram- och återresa inom tre månader. Avresan skall anträdas första giltighetsdagen. Återresan får anträdas tidigast sjätte giltighetsdagen.
- e. Semesterbiljett gäller icke för resa vissa dagar under högtrafikperioder. Resande, som vid spärrtids inträde befinner sig på tåg eller inväntar anslutande tåg på övergångsstation, får dock fullfölja resan. Vid uppehåll betraktas den fortsatta resan från uppehållsstationen som ny resa, för vilken inskränkningarna gäller.
- f. Uppehåll får på framresan icke göras på station, som ligger närmare avresestationen än 100 km. I övrigt gäller föreskrifterna för tur- och returbiljetter.

### **1:9. Familjenedsättning**

#### 13 §.

a. Nedan angivna avgiftsberäkning medges för till en och samma familj hörande och tillsammans boende familjemedlemmar vid gemensam resa i 1 eller 2 klass på följande villkor:

1) Antalet betalande resande skall vara minst 3.

2) De resande kan vara

båda föräldrarna jämte ett eller flera barn eller en av föräldrarna jämte två eller flera barn eller ett av barnen jämte två eller flera syskon; barnen får icke ha fyllt 20 år.

3) Avgift skall erläggas för en sammanhängande sträcka av minst 50 km i en riktning.

b. För två resande — de äldsta — erlägges avgift som för tur- och retur-, enkla eller semesterbiljetter, hela eller halva, med persontåg enligt 5, 6 och 12 §§. För var och en av de övriga resandena erlägges 25 % av avgiften för vuxen person.

c. Tilläggsavgift för snälltåg och expresståg erlägges — oberoende av åldern — med hälften av i 9 §, mom a, angivna avgifter.

d. Uppehåll får göras enligt föreskrifterna i 5, 6 resp 12 §.

### **1:10. Sällskapsresor**

#### 14 §.

a. För sällskap vid samtidig resa i 1 eller 2 klass medges följande nedsättning:

1) 25 % nedsättning vid betalning för minst 10 personer.

2) 35 % nedsättning vid betalning för minst 30 personer.

b. En del av sällskapet kan färdas i 1 klass och de övriga i 2 klass.



c. Nedsättningen tillämpas på avgiften för tur- och returbiljett eller enkel biljett för resa med persontåg enligt 5 resp 6 §.

d. För barn erlägges hälften av avgiften för vuxen person.

e. Tilläggsavgift för snälltåg och expresståg erlägges — oberoende av deltagarnas ålder — med hälften av i 9 §, mom a, angivna avgifter för det verkliga antalet deltagare i resan.

f. Uppehåll under resan får göras enligt föreskrifterna i 5 resp 6 §.

### **1:11. Sittplatsbiljetter**

15 §.

För sittplatsbiljett, som tillhandahålles till vissa tåg för påstigning vid vissa stationer, erlägges, oavsett vagnklass och den resandes ålder, avgift med 2 kr, där ej för visst tåg och viss sträcka annan avgift blivit bestämd. För färd med expresståg är lösen av sittplatsbiljett obligatorisk.

### **1:12. Sovplatsbiljetter**

16 §.

a. För plats i sovkupé erlägges en särskild avgift för varje natt med 12 kr i 2 klass, 18 kr i 1 klass och 36 kr i single sovkupé.

b. För plats i single sovkupé erlägges — förutom avgift för resa i 1 klass och sovplatsavgift för single sovkupé — ytterligare 65 kr för varje natt.

### **1:13. Abonnemang av vagn eller vagnavdelning**

17 §.

(Utarbetas av järnvägsstyrelsen.)

### **1:14. Befordring av sjuka personer**

18 §.

(Utarbetas av järnvägsstyrelsen, sedan pågående utredningar slutförts. Se taxekommitténs uttalande i kapitel XVIII avd B.)

### **1:15. Icke tidtabellsenliga tåguppehåll**

19 §.

Om efter ansökan från trafikant uppehåll medges för visst tåg vid station, som enligt tidtabellen skulle ha passerats, skall avgift för sådant uppehåll erläggas med:

för expresståg, snälltåg och viktigare persontåg . . . . .	100 kr
» övriga tåg . . . . .	50 »

## 2. Resgods, cyklar, hundar m m

### 2:1. Vanligt resgods

20 §.

a. För inskrivet resgods erlägges

*dels* en inskrivningsavgift av

om resgods befordras med snälltåg eller expresståg

(snälltågsresgods) ..... 2,50 kr

om resgods befordras med andra tåg (persontågsresgods) 1,50 »

för varje personbiljett, på vilken inskrivning av resgods äger rum;

*dels ock* en fraktavgift för resgodssändningens vikt, vid vars beräkning avdrag dock göres med 25 kg för varje biljett, på vilken sändning inskrives. För månadsbiljett medgives ej dylikt avdrag.

b. Fraktavgift erlägges för varje helt eller påbörjat 10-tal kilogram av den fraktdragande vikten enligt avgiftstabell 5. Innehavare av rabattkort erlägger hälften av denna avgift.

### 2:2. Cyklar, mopeder och sparkstöttingar

21 §.

a. För vanlig cykel eller sparkstötting, som av resande medföres för personligt bruk, erlägges vid inskrivning följande avgifter:

Transportavstånd kilometer	Avgift kronor
1— 50 .....	1,00
51—100 .....	2,00
101—200 .....	3,00
över 200 .....	4,00

b. För moped och tandemcykel erlägges dubbla dessa avgifter.

c. Vid befordring med snälltåg erlägges en särskild tilläggsavgift, som utgör 4 kr för såväl cykel och sparkstötting som moped och tandemcykel.

### 2:3. Hundar m fl djur, som medföres av resande

22 §.

a. För hundar, katter och smärre apor, som av resande medföres i personvagn eller såsom inskrivet resgods och icke jämlikt 36 § i järnvägstrafikstadgan befordras avgiftsfritt, erlägges för varje djur avgift motsvarande halv enkel eller tur- och returbiljett i 2 klass jämte i förekommande fall halv snälltågstilläggsavgift.



b. För övriga djur, som enligt järnvägstrafikstadgan får befordras såsom inskrivet resgods, erlägges frakt efter sändningens med 100 % förhöjda vikt såsom för resgods utan i 20 § nämnt viktavdrag samt utan inskrivningsavgift, dock med minst 2 kr per sändning.

#### 2:4. Magasinspengar för inskrivet resgods

##### 23 §.

Magasinspengar för inskrivet resgods, som icke avhämtats inom föreskriven tidsfrist, beräknas enligt de villkor och för de tider, som anges i järnvägstrafikstadgan, samt erlägges med 40 öre per kolli och begynnande dygn. Minsta avgift utgör 1 krona per sändning.

## Avgiftstabell 1. Tur- och returbiljetter

Kilometer	Klass		Kilometer	Klass		Kilometer	Klass	
	1	2		1	2		1	2
	Kronor			Kronor			Kronor	
1— 6	1,80	1,20	139—142	32,70	21,80	501— 511	97,50	65,00
7— 8	2,10	1,40	143—146	33,60	22,40	512— 522	99,00	66,00
9— 10	2,40	1,60	147—150	34,50	23,00	523— 533	100,50	67,00
11— 12	3,00	2,00	151—154	35,40	23,60	534— 544	102,00	68,00
13— 14	3,60	2,40	155—158	36,30	24,20	545— 555	103,50	69,00
15— 16	3,90	2,60	159—162	37,20	24,80	556— 566	105,00	70,00
17— 18	4,50	3,00	163—170	39,00	26,00	567— 577	106,50	71,00
19— 20	4,80	3,20	171—176	40,50	27,00	578— 588	108,00	72,00
21— 22	5,40	3,60	177—183	42,00	28,00	589— 600	109,50	73,00
23— 24	6,00	4,00	184—190	43,50	29,00	601— 611	111,00	74,00
25— 26	6,30	4,20	191—196	45,00	30,00	612— 622	112,50	75,00
27— 28	6,90	4,60	197—203	46,50	31,00	623— 633	114,00	76,00
29— 30	7,20	4,80	204—210	48,00	32,00	634— 644	115,50	77,00
31— 32	7,80	5,20	211—216	49,50	33,00	645— 655	117,00	78,00
33— 34	8,40	5,60	217—223	51,00	34,00	656— 666	118,50	79,00
35— 36	8,70	5,80	224—230	52,50	35,00	667— 677	120,00	80,00
37— 38	9,30	6,20	231—236	54,00	36,00	678— 688	121,50	81,00
39— 40	9,60	6,40	237—243	55,50	37,00	689— 700	123,00	82,00
41— 42	10,20	6,80	244—250	57,00	38,00	701— 714	124,50	83,00
43— 44	10,80	7,20	251—256	58,50	39,00	715— 728	126,00	84,00
45— 46	11,10	7,40	257—263	60,00	40,00	729— 742	127,50	85,00
47— 48	11,70	7,80	264—270	61,50	41,00	743— 757	129,00	86,00
49— 50	12,00	8,00	271—280	63,00	42,00	758— 771	130,50	87,00
51— 54	12,90	8,60	281—290	64,50	43,00	772— 785	132,00	88,00
55— 58	13,80	9,20	291—300	66,00	44,00	786— 800	133,50	89,00
59— 62	14,70	9,80	301—310	67,50	45,00	801— 814	135,00	90,00
63— 66	15,60	10,40	311—320	69,00	46,00	815— 828	136,50	91,00
67— 70	16,50	11,00	321—330	70,50	47,00	829— 842	138,00	92,00
71— 74	17,40	11,60	331—340	72,00	48,00	843— 857	139,50	93,00
75— 78	18,30	12,20	341—350	73,50	49,00	858— 871	141,00	94,00
79— 82	19,20	12,80	351—360	75,00	50,00	872— 885	142,50	95,00
83— 86	20,10	13,40	361—370	76,50	51,00	886— 900	144,00	96,00
87— 90	21,00	14,00	371—380	78,00	52,00	901— 920	145,50	97,00
91— 94	21,90	14,60	381—390	79,50	53,00	921— 940	147,00	98,00
95— 98	22,80	15,20	391—400	81,00	54,00	941— 960	148,50	99,00
99—102	23,70	15,80	401—410	82,50	55,00	961— 980	150,00	100,00
103—106	24,60	16,40	411—420	84,00	56,00	981—1 000	151,50	101,00
107—110	25,50	17,00	421—430	85,50	57,00	1 001—1 020	153,00	102,00
111—114	26,40	17,60	431—440	87,00	58,00	1 021—1 040	154,50	103,00
115—118	27,30	18,20	441—450	88,50	59,00	1 041—1 060	156,00	104,00
119—122	28,20	18,80	451—460	90,00	60,00	1 061—1 080	157,50	105,00
123—126	29,10	19,40	461—470	91,50	61,00	1 081—1 100	159,00	106,00
127—130	30,00	20,00	471—480	93,00	62,00	1 101—1 125	160,50	107,00
131—134	30,90	20,60	481—490	94,50	63,00	1 126—1 150	162,00	108,00
135—138	31,80	21,20	491—500	96,00	64,00	1 151—1 175	163,50	109,00





## Avgiftstabell 2. Enkla biljetter

Kilometer	Klass		Kilometer	Klass		Kilometer	Klass	
	1	2		1	2		1	2
	Kronor			Kronor			Kronor	
1— 6	1,20	0,80	159—162	23,40	15,60	758— 785	82,50	55,00
7— 10	1,50	1,00	163—170	24,60	16,40	786— 800	84,00	56,00
11— 12	2,10	1,40	171—176	25,50	17,00	801— 828	85,50	57,00
13— 14	2,40	1,60	177—183	26,40	17,60	829— 842	87,00	58,00
15— 16	2,70	1,80	184—190	27,30	18,20	843— 871	88,50	59,00
17— 20	3,00	2,00	191—196	28,20	18,80	872— 900	90,00	60,00
21— 22	3,60	2,40	197—203	29,10	19,40	901— 920	91,50	61,00
23— 24	3,90	2,60	204—210	30,00	20,00	921— 960	93,00	62,00
25— 26	4,20	2,80	211—216	31,20	20,80	961— 980	94,50	63,00
27— 30	4,50	3,00	217—223	32,10	21,40	981—1 020	96,00	64,00
31— 32	5,10	3,40	224—230	33,00	22,00	1 021—1 060	97,50	65,00
33— 34	5,40	3,60	231—236	33,90	22,60	1 061—1 080	99,00	66,00
35— 36	5,70	3,80	237—243	34,80	23,20	1 081—1 125	100,50	67,00
37— 40	6,00	4,00	244—250	35,70	23,80	1 126—1 150	102,00	68,00
41— 42	6,60	4,40	251—256	36,60	24,40	1 151—1 200	103,50	69,00
43— 44	6,90	4,60	257—263	37,50	25,00	1 201—1 250	105,00	70,00
45— 46	7,20	4,80	264—270	39,00	26,00	1 251—1 275	106,50	71,00
47— 50	7,50	5,00	271—290	40,50	27,00	1 276—1 325	108,00	72,00
51— 54	8,10	5,40	291—300	42,00	28,00	1 326—1 350	109,50	73,00
55— 58	8,70	5,80	301—320	43,50	29,00	1 351—1 400	111,00	74,00
59— 62	9,30	6,20	321—340	45,00	30,00	1 401—1 450	112,50	75,00
63— 66	9,90	6,60	341—350	46,50	31,00	1 451—1 475	114,00	76,00
67— 70	10,50	7,00	351—370	48,00	32,00	1 476—1 525	115,50	77,00
71— 74	11,10	7,40	371—380	49,50	33,00	1 526—1 550	117,00	78,00
75— 78	11,70	7,80	381—400	51,00	34,00	1 551—1 600	118,50	79,00
79— 82	12,00	8,00	401—420	52,50	35,00	1 601—1 650	120,00	80,00
83— 86	12,60	8,40	421—430	54,00	36,00	1 651—1 675	121,50	81,00
87— 90	13,20	8,80	431—450	55,50	37,00	1 676—1 733	123,00	82,00
91— 94	13,80	9,20	451—460	57,00	38,00	1 734—1 766	124,50	83,00
95— 98	14,40	9,60	461—480	58,50	39,00	1 767—1 833	126,00	84,00
99—102	15,00	10,00	481—500	60,00	40,00	1 834—1 900	127,50	85,00
103—106	15,60	10,40	501—511	61,50	41,00	1 901—1 933	129,00	86,00
107—110	16,20	10,80	512—533	63,00	42,00	1 934—2 000	130,50	87,00
111—114	16,50	11,00	534—544	64,50	43,00	2 001—2 033	132,00	88,00
115—118	17,10	11,40	545—566	66,00	44,00	2 034—2 100	133,50	89,00
119—122	17,70	11,80	567—588	67,50	45,00	2 101—2 166	135,00	90,00
123—126	18,30	12,20	589—600	69,00	46,00	2 167—2 200	136,50	91,00
127—130	18,90	12,60	601—622	70,50	47,00	2 201—2 266	138,00	92,00
131—134	19,50	13,00	623—633	72,00	48,00	2 267—2 300	139,50	93,00
135—138	20,10	13,40	634—655	73,50	49,00	2 301—2 366	141,00	94,00
139—142	20,70	13,80	656—677	75,00	50,00	2 367—2 433	142,50	95,00
143—146	21,00	14,00	678—688	76,50	51,00	2 434—2 466	144,00	96,00
147—150	21,60	14,40	689—714	78,00	52,00	2 467—2 533	145,50	97,00
151—154	22,20	14,80	715—728	79,50	53,00			
155—158	23,10	15,40	729—757	81,00	54,00			



**Avgiftstabell 3. Månadsbiljetter utanför Stockholms-regionen**

Kilometer	Klass		Kilometer	Klass	
	1	2		1	2
	Kronor			Kronor	
1—10	30,00	20,00	25	53,00	35,00
11	31,00	21,00	26	54,00	36,00
12	33,00	22,00	27	56,00	37,00
13	35,00	23,00	28	57,00	38,00
14	36,00	24,00	29	59,00	39,00
15	38,00	25,00	30	60,00	40,00
16	39,00	26,00	31	62,00	41,00
17	41,00	27,00	32	63,00	42,00
18	42,00	28,00	33	65,00	43,00
19	44,00	29,00	34	66,00	44,00
20	45,00	30,00	35	68,00	45,00
21	47,00	31,00	36	69,00	46,00
22	48,00	32,00	37	71,00	47,00
23	50,00	33,00	38	72,00	48,00
24	51,00	34,00			

O. s. v., se Kungl. brev till järnvägsstyrelsen den ..... 5 §, mom. b.

**Avgiftstabell 4. Månadsbiljetter inom Stockholms-regionen**

Kilometer	Klass		Kilometer	Klass	
	1	2		1	2
	Kronor			Kronor	
1—10	33,00	22,00	25	56,00	37,00
11	35,00	23,00	26	57,00	38,00
12	36,00	24,00	27	59,00	39,00
13	38,00	25,00	28	60,00	40,00
14	39,00	26,00	29	62,00	41,00
15	41,00	27,00	30	63,00	42,00
16	42,00	28,00	31	65,00	43,00
17	44,00	29,00	32	66,00	44,00
18	45,00	30,00	33	68,00	45,00
19	47,00	31,00	34	69,00	46,00
20	48,00	32,00	35	71,00	47,00
21	50,00	33,00	36	72,00	48,00
22	51,00	34,00	37	74,00	49,00
23	53,00	35,00	38	75,00	50,00
24	54,00	36,00			

O. s. v., se Kungl. brev till järnvägsstyrelsen den ..... 5 §, mom. c.

**Avgiftstabell 5. Fraktavgifter för resgodsövertikt**

Kilometer	Avgift per 10 kg Kronor
1— 100	1,00
101— 200	1,60
201— 300	2,20
301— 400	2,80
401— 600	3,40
601— 800	4,00
801—1 000	4,60
över 1 000	5,20



**Jämförelse mellan**  
**varugrupperingen i 1952 års tulltaxekommittés förslag till tulltaxa**  
 (= a) nedan)  
**och**  
**varugrupperingen i 1948 års järnvägstaxekommittés förslag till**  
**SJ godstaxa (= b) nedan)**

a)	b)
----	----

***Avd I Levande djur och animaliska produkter***

Kap 1 Levande djur

Kap 2 Kött, fläsk och andra ätbara djurdelar

Kap 3 Fisk, kräftdjur och blötdjur

Kap 4 Mjölk och mejeriprodukter; ägg; naturlig honung

Kap 5 Produkter av animaliskt ursprung,		Kap 5 Råvaror och oarbetade produkter av animaliskt ursprung,
ej annorstädes upptagna eller inbegripna		

***Avd II Vegetabiliska produkter***

Kap 6 Levande växter och alster av blomsterodling

Kap 7 Köksväxter m m

Kap 8 Ätbara frukter  
skal av citrusfrukter eller melon |

Kap 9 Kaffe, te  
matte |  
och kryddor

Kap 10 Spannmål

Kap 11 Produkter av kvarnindustri; malt och stärkelse  
inulin och gluten |

Kap 12 Oljehaltiga fröer och frukter; diverse andra fröer och frukter; växter för industriellt eller medicinskt bruk; halm och foderväxter

Kap 13 Vegetabiliska råämnena för färgning eller garvning; naturliga gummiarter och hartser samt andra växtsafter och växtextrakter

Kap 14 Vegetabiliska flättnings- och snidningsmaterial; produkter av vegetabiliskt ursprung, ej annorstädes upptagna eller inbegripna

a)

b)

*Avd III Animaliska och vegetabiliska fetter och oljor samt spaltning-  
produkter därav; beredda ätbara fetter; vaxer av animaliskt  
eller vegetabiliskt ursprung*

Kap 15

*Avd IV Produkter av livsmedelsindustri; drycker, etylalkohol  
och ättika; tobak*

Kap 16 Varor av kött, fläsk, fisk, kräftdjur och blötdjur

Kap 17 Socker och sockerkonfektyrer

Kap 18 Kakao och varor därav

Kap 19 Varor av spannmål, mjöl eller stärkelse; bakverk

Kap 20 Varor av köksväxter och frukter samt av andra växter och växtdelar

Kap 21 Diverse näringsmedel

Kap 22 Drycker, etylalkohol och ättika

Kap 23 Restprodukter och avfall från livsmedelsindustrien; beredda fodermedel

Kap 24 Tobak

*Avd V Mineraliska produkter*

Kap 25 Salt; svavel; jord- och stenarter (andra än malmer); gips,  
kalk och cement

Kap 26 Malm, slagg och aska

Kap 27 Mineraliska bränslen, mineral-  
oljor och destillationsproduk-  
ter därav; bituminösa ämnen;  
mineralvaxer

Kap 27 Mineraliska fasta bränslen  
Kap 28 Mineraloljor och bituminösa  
ämnen; destillationsprodukter  
av mineraliska fasta ämnen  
och av mineraloljor

*Avd VI Produkter av kemiska och  
närstående industrier*

*Avd VI Kemiska och farmaceutiska  
produkter; färger och fernissor; par-  
fymer, tvål, ljus o d; lim och gelatin;  
explosiva varor; gödslingsmedel*

Kap 29—31 Kemiska och farmaceutis-  
ka produkter; produkter för  
fotografiskt bruk



a)	b)
Kap 28 Oorganiska kemiska föreningar; oorganiska och organiska föreningar av ädla metaller, av radioaktiva grundämnen, av sällsynta jordartsmetaller och av isotoper	A Oorganiska kemiska föreningar, oxider, syror, baser och salter
Kap 29 Organiska kemiska föreningar	B Organiska kemiska föreningar
Kap 30 Farmaceutiska produkter  (se kap 37 Produkter för fotografiskt bruk)  (se kap 38 Diverse kemiska produkter)  (se kap 39 Konstplaster etc)	C Farmaceutiska produkter o d  D Produkter för fotografiskt bruk  E Diverse kemiska produkter
Kap 31 Gödselmedel	F Plastmaterial och plastarbeten  (se kap 36 Gödslingsmedel)
Kap 32 Garvämnes- och färgämnesextrakter;	
garvsyror och derivat därav; färgämnen, fernissor, lacker och andra beredda färger; kitt och spackelfärger; bläck och tusch	terpentin, färger, sickativ, fernissor, kitt och bläck
Kap 33 Flyktiga vegetabiliska oljor och resinoider; parfymer, toalettmiddel och kosmetiska preparat	Kap 33 Parfymeriartiklar, tvål, ljus och andra fabrikat av olja, fett eller vax
Kap 34 Tvål; organiska ytaktiva ämnen samt tvätt- och rengöringsmedel; smörjmedel; konstgjorda vaxer och beredda vaxer; skur- och polermedel; ljus och liknande produkter; modelleringsmassa och dentalvax	
Kap 35	Kap 34
Äggviteämnen; lim, klister	
och appreturmedel	

a)	b)
Kap 36   Kap 35	
Krut och sprängämnen, pyrotekniska artiklar, tändstickor	
<p style="text-align: center;">pyrofora legeringar; vissa brännbara produkter</p> <p>Kap 37 Produkter för fotografiskt bruk</p> <p>Kap 38 Diverse kemiska produkter  (se kap 31 Gödselmedel m fl kap)</p> <p><i>Avd VII Konstplaster (cellulosaetrar och cellulosaetrar, konsthartser och andra konstplaster) samt varor därav; naturgummi (kautschuk), syntetiskt gummi och faktis samt varor därav</i></p> <p>Kap 39 Konstplaster (cellulosaetrar och cellulosaetrar, konsthartser och andra konstplaster) samt varor därav</p> <p>Kap 40 Naturgummi (kautschuk), syntetiskt gummi och faktis samt varor därav</p> <p><i>Avd VIII Hudar, skinn, läder, pälskinn och varor därav; sadelmakeriarbeten; reseffekter, handväskor och liknande artiklar; varor av tarmar</i></p> <p>Kap 41 Hudar, skinn och läder</p> <p>Kap 42 Lädervaror; sadelmakeriarbeten; reseffekter, handväskor och liknande artiklar; varor av tarmar</p> <p>Kap 43 Pälsskinn och konstgjorda pälsskinn samt varor därav  (se kap 40 Naturgummi etc)</p>	<p style="text-align: center;">m m</p> <p>(se kap 29—31 D Produkter för fotografiskt bruk)</p> <p>(se kap 29—31 E Diverse kemiska produkter)</p> <p>Kap 36 Gödslingsmedel</p> <p>(se kap 29—31 F Plastmaterial och platarbeten)</p> <p>(se kap 38 Gummi och varor därav)</p> <p><i>Avd VII Hudar, skinn och läder; arbeten därav; pälskinn och pälsverk</i></p> <p>Kap 37 = avdelningsrubriken</p> <p><i>Avd VIII Gummi och varor därav</i></p> <p>Kap 38</p>



a)

b)

*Avd IX Trä och varor därav; träkol; kork och varor därav, korgmakeriarbeten och andra varor av flättningsmaterial*

Kap 44 | Kap 39

Trä och varor därav; träkol

Kap 45 | Kap 40

Kork och varor därav

Kap 46 | Kap 41

Korgmakeriarbeten och andra varor av

| vegetabiliskt

flättningsmaterial

*Avd X Material för papperstillverkning; papper och papp samt varor därav*

Kap 47 | Kap 42

Material för pappers-

| och papp

tillverkning

Kap 48 Papper och papp samt varor  
av pappersmassa, papper eller  
papp

Kap 43 Papper och papp samt varor  
därav; tryckalster

Kap 49 Tryckalster, handskrifter och  
ritningar

*Avd XI Textilvaror*

Kap 50 | Kap 44

Natursilke

Kap 51 Ändlösa syntetiska och konst-  
gjorda textilfibrer

konstgjorda textilfibrer

(se kap 44)

Kap 52 Textilvaror i förening med  
metall

(se div kap)

a)	b)
Kap 53   Kap 45	
Ull	
tagel	
och andra djurhår	
(se kap 55)	Kap 46 Bomull
Kap 54 Lin och rami	Kap 47 Lin, hampa, jute, rami och annat vegetabiliskt textilmaterial
Kap 55 Bomull	(se kap 46)
Kap 56 Korta syntetiska och konstgjorda textilfibrer	(se kap 44)
Kap 57 Andra vegetabiliska textilfibrer, garn av papper och vävnader därav	(se div kap)
Kap 58 Mattor, gobelänger o dyl; sammetsplysch-, ögle- och sniljevävnader; band; snörmakeriarbeten; tyll och nätknytningar; spetsar; broderier	(se div kap)
(se div kap)	Kap 48 Trikåvaror; kläder, underkläder; sybehör; traslump
Kap 59 Vadd och stampad filt; bind- och segelgarn, tågvirke och linor samt varor därav; vävnader med impregnering eller överdrag; textilvaror för tekniskt bruk	Kap 49 Vadd och stampad filt; tågvirke och linor samt varor därav; vävnader för speciella ändamål och diverse varor av textilmaterial
Kap 60 Trikåvaror	(se kap 48)
Kap 61 Kläder och tillbehör därtill	(se kap 48)
Kap 62 Andra konfektionerade textilvaror	(se div kap)
Kap 63 Begagnade kläder och andra begagnade textilvaror; lump	(se kap 48 m fl)



a)

b)

*Avd XII Skodon, huvudbonader, paraplyer*

*och parasoller; bearbetade fjädrar  
samt varor av fjädrar; konstgjorda  
blommor; varor av människo-  
hår; solfjädrar*

Kap 64 Skodon, damasker och liknan-  
de artiklar samt delar därtill

Kap 65 Huvudbonader och delar där-  
till

Kap 66 Paraplyer, parasoller, prome-  
nadjäppar, piskor och rid-  
spön samt delar därtill

Kap 67 Bearbetade fjädrar samt varor  
av fjädrar eller dun; konst-  
gjorda blommor; varor av  
människohår; solfjädrar

Kap 50 = avdelningsrubriken

(se kap 50)

(se kap 50)

(ej nämnda)

*Avd XIII Varor av sten*

*gips, betong, asbest, glimmer eller  
liknande* | *och annat mineraliskt*

*material; keramiska produkter; glas och varor därav*

Kap 68 | Kap 51

Varor av sten

gips, betong, asbest, glimmer eller lik-  
nande | och annat mineraliskt

material

Kap 69 | Kap 52

Keramiska produkter

Kap 70 | Kap 53

Glas och varor därav

a)	b)
<p><i>Avd XIV Naturpärlor, ädelstenar, ädla metaller och metaller med plättering av ädel metall samt varor därav; bijouterivaror; mynt</i></p> <p>Kap 71 Naturpärlor, ädelstenar, ädla metaller och metaller med plättering av ädel metall samt varor därav; bijouterivaror</p> <p>Kap 72 Mynt</p>	<p><i>Avd XIV Ädla metaller; mynt; bijouterivaror</i></p> <p>Kap 54 = avdelningsrubriken</p>
<p><i>Avd XV Oädla metaller och varor därav</i></p>	
<p>Kap 73   Kap 55—56</p>	
<p>Järn och stål</p>	
<p>Kap 74   Kap 57</p>	
<p>Koppar</p>	
<p>Kap 75   Kap 58</p>	
<p>Nickel</p>	
<p>Kap 76   Kap 59</p>	
<p>Aluminium</p>	
<p>Kap 77 Magnesium och beryllium</p>	<p>(se kap 63)</p>
<p>Kap 78   Kap 60</p>	
<p>Bly</p>	
<p>Kap 79   Kap 61</p>	
<p>Zink</p>	
<p>Kap 80   Kap 62</p>	
<p>Tenn</p>	
<p>Kap 81 Andra oädla metaller</p> <p>Kap 82 Verktyg och redskap samt knivar, gafflar och skedar av oädal metall</p> <p>Kap 83 Diverse varor av oädal metall</p>	<p>Kap 63 Andra oädla metaller och deras legeringar; diverse varor av oädal metall</p>



a)

b)

*Avd XVI Maskiner och apparater**samt mekaniska redskap; |**elektrisk materiel*

Kap 84 | Kap 64

Ångpannor, maskiner,

och apparater samt mekaniska redskap | apparater och redskap, mekaniska,  
ävensom lösa delar därtill

Kap 85 | Kap 65

Elektriska maskiner och apparater samt elektrisk materiel

*Avd XVII Transportmedel*Kap 86 Järnvägs- och spårvägsmateri-  
el; trafiksignalapparater, icke  
elektriskt manövreradeKap 66 Järnvägs- och spårvägsfordon;  
delar därav  
(se även andra kap)Kap 87 Motorfordon, traktorer, cyklar  
och andra fordonKap 67 Bilar, cyklar och andra lands-  
vägsfordon

Kap 88 Luftfartyg m m

Kap 68 Luftfartyg; fartyg och båtar

Kap 89 Fartyg och båtar

*Avd XVIII Optiska instrument och apparater, fotografiska och kinemato-  
grafiska apparater, instrument och apparater för mätning eller kontroll,  
medicinska och kirurgiska instrument och apparater; ur; musikinstru-  
ment samt apparater för upptagning eller återgivning av ljud*

Kap 90 | Kap 69

Optiska instrument och apparater, fotografiska och kinematografiska apparater,  
instrument och apparater för mätning eller kontroll, medicinska och  
kirurgiska instrument och apparater;

Kap 91 Ur

ur

(se kap 69)

Kap 92 | Kap 70

Musikinstrument; apparater för upptagning eller återgivning av ljud; delar och  
tillbehör till dylika instrument och apparater

a)

b)

*Avd XIX Vapen och ammunition*

Kap 93 | Kap 71

*Avd XX Diverse varor*

Kap 94 Möbler, madrasser, sängtäcken, kuddar o dyl | (se div kap)

Kap 95 Varor av snidningsmaterial m m | (ej nämnda)

Kap 96 | Kap 72

## Borstbinderiarbeten

dammvippor och pudervippor; hand-  
siktar och handsåll |

Kap 97 | Kap 73

## Leksaker, spel, sportartiklar o d

(se div kap)

Kap 74 Kontorsförnödenheter; artiklar för rökare; toaletsaker; konstnärsarbeten

Kap 98 Diverse  
(se även andra kap)

Kap 75 Diverse varor och apparater, ej annorstädes upptagna

*Avd XXI Konstnärsarbeten, föremål  
för samlingar samt antikviteter*

Kap 99 | (se kap 74)



### De olika styckegodsslagens fördelning på transportavstånd och viktklasser

På begäran av taxekommittén, som ansett det angeläget att få kännedom om styckegodstrafikens struktur vid SJ, har järnvägsstyrelsen låtit utföra vissa stickprovsundersökningar av styckegodsslagens avstånds- och viktfördelning för åren 1952—1953. Någon löpande statistik av detta slag utarbetas icke.

Uppgifterna i följande tabeller är hämtade ur nämnda stickprovsundersökning och avser antal sändningar *i medeltal per dag*.

- |          |   |
|----------|---|
| Tabell A | Småfraktgods                                |
| »        | B Fraktstyckegods enligt tarifferna 1 och 2 |
| »        | C Egentligt ilstyckegods                    |
| »        | D Lättfördärvligt ilstyckegods              |
| »        | E Paketgods                                 |
| »        | F Expressgods                               |
| »        | G Återgående emballage (med fraktavgift)    |

Tabell A. Småfraktgods

Avståndsgrupp km	Antal sändningar		Viktclass kg	Antal sändningar	
	absolut	procent		absolut	procent
1— 49	2 670	12	1—22	11 492	52
50— 99	3 388	16	23—33	4 941	22
100— 149	2 895	13	34—44	3 182	14
150— 199	2 095	10	45—55	2 620	12
200— 299	3 523	16			
300— 399	2 481	11			
400— 499	1 846	8			
500— 599	1 139	5			
600— 699	488	2			
700— 799	333	1			
800— 899	258	1			
900— 999	255	1			
1 000—1 199	406	2			
1 200—1 499	370	2			
1 500 o. däröver	88	0			
Summa	22 235	100	Summa	22 235	100



Tabell B. Fraktstyckegods enligt tarifferna 1 och 2

Avståndsgrupp km	Antal sändningar		Viktclass kg	Antal sändningar	
	absolut	procent		absolut	procent
1— 9	138	1	1— 99	6 549	41
10— 19	497	3	100— 199	4 754	30
20— 29	604	4	200— 299	1 871	12
30— 39	615	4	300— 399	869	6
40— 49	611	4	400— 499	517	3
50— 59	481	3	500— 699	619	4
60— 69	631	4	700— 899	277	2
70— 79	542	3	900—1 099	185	1
80— 89	488	3	1 100—1 299	103	1
90— 99	490	3	1 300—1 499	59	0
100— 149	2 118	13	1 500—1 699	46	0
150— 199	1 504	9	1 700 o. däröver	63	0
200— 249	1 262	8			
250— 299	1 087	7			
300— 349	894	6			
350— 399	713	5			
400— 449	574	4			
450— 499	591	4			
500— 599	711	4			
600— 699	316	2			
700— 799	208	1			
800— 899	168	1			
900— 999	145	1			
1 000—1 099	115	1			
1 100—1 199	121	1			
1 200—1 299	102	1			
1 300—1 399	74	0			
1 400—1 499	52	0			
1 500 o. däröver	60	0			
Summa	15 912	100	Summa	15 912	100

Tabell C. Egentligt ilstykkegods

Avståndsgrupp km	Antal sändningar		Viktclass kg	Antal sändningar	
	absolut	procent		absolut	procent
1— 9	43	1	1— 9	111	2
10— 19	194	3	10— 19	641	10
20— 29	244	4	20— 29	2 172	33
30— 39	266	4	30— 39	1 167	18
40— 49	244	4	40— 49	650	10
50— 59	192	3	50— 59	427	6
60— 69	263	4	60— 69	294	4
70— 79	214	3	70— 79	201	3
80— 89	165	2	80— 89	151	2
90— 99	172	3	90— 99	113	2
100— 149	751	11	100—149	315	5
150— 199	547	8	150—199	132	2
200— 249	522	8	200 o. däröver	188	3
250— 299	462	7			
300— 349	404	6			
350— 399	307	5			
400— 449	305	5			
450— 499	341	5			
500— 599	423	6			
600— 699	130	2			
700— 799	80	1			
800— 899	64	1			
900— 999	53	1			
1 000—1 099	40	1			
1 100—1 199	51	1			
1 200—1 299	36	1			
1 300—1 399	21	0			
1 400—1 499	12	0			
1 500 o. däröver	16	0			
Summa	6 562	100	Summa	6 562	100



Tabell D. Lättfördärligt ilstykkegods

Avståndsgrupp km	Antal sändningar		Viktclass kg	Antal sändningar	
	absolut	procent		absolut	procent
1— 49	1 511	24	1— 22	902	14
50— 99	1 214	19	23— 33	1 134	18
100— 149	743	12	34— 44	1 054	17
150— 199	509	8	45— 55	679	11
200— 249	383	6	56— 66	469	8
250— 299	392	6	67— 77	351	6
300— 349	342	6	78— 88	302	5
350— 399	270	5	89— 99	190	3
400— 449	157	3	100— 199	768	12
450— 499	139	2	200— 299	173	3
500— 599	281	5	300— 399	71	1
600— 699	70	1	400— 499	33	1
700— 799	46	1	500— 699	44	1
800— 899	37	1	700— 899	13	0
900— 999	25	1	900—1 099	9	0
1 000—1 099	21	0	1 100—1 299	4	0
1 100—1 199	17	0	1 300—1 499	2	0
1 200—1 299	15	0	1 500 o. däröver	3	0
1 300—1 399	9	0			
1 400—1 499	8	0			
1 500 o. däröver	12	0			
Summa	6 201	100	Summa	6 201	100

Tabell E. Paketgods

Avståndsgrupp km	Antal sändningar		Viktclass kg	Antal sändningar	
	absolut	procent		absolut	procent
1— 49	8 481	16	1	9 100	17
50— 99	8 130	15	2	7 716	15
100— 149	6 175	11	3	7 722	14
150— 199	4 560	9	4	4 382	8
200— 249	4 348	8	5	5 156	10
250— 299	3 905	8	6	2 992	6
300— 399	5 907	11	7	2 638	5
400— 599	7 759	15	8	2 594	5
600— 799	1 597	3	9	1 656	3
800— 999	869	2	10	2 848	5
1 000—1 199	602	1	11	894	2
1 200 o. däröver	652	1	12	1 103	2
			13	708	1
			14	644	1
			15	977	2
			16	386	1
			17	331	1
			18	362	1
			19	214	0
			20	562	1
Summa	52 985	100	Summa	52 985	100



Tabell F. Expressgods

Avståndsgrupp km	Antal sändningar		Viktclass kg	Antal sändningar	
	absolut	procent		absolut	procent
1— 9	1	0	1— 9	703	74
10— 19	2	0	10— 19	122	13
20— 29	13	1	20— 29	62	6
30— 39	31	4	30— 39	23	2
40— 49	28	3	40— 49	13	1
50— 59	17	2	50— 59	8	1
60— 69	45	5	60— 69	5	1
70— 79	28	3	70— 79	4	1
80— 89	22	2	80— 89	3	0
90— 99	14	1	90— 99	2	0
100— 199	183	19	1— 99	945	99
200— 299	138	14	100—149	6	1
300— 399	119	13	150—199	2	0
400— 499	134	14	200 o. däröver	1	0
500— 599	86	9			
600— 699	25	3			
700— 799	13	1			
800— 899	13	1			
900— 999	10	1			
1 000—1 099	8	1			
1 100—1 199	11	1			
1 200—1 299	5	1			
1 300—1 399	4	1			
1 400—1 499	2	0			
1 500 o. däröver	2	0			
Summa	954	100	Summa	954	100

Tabell G. Återgående emballage (med fraktagift)

Avståndsgrupp km	Antal sändningar		Viktclass kg	Antal sändningar	
	absolut	procent		absolut	procent
1— 49	187	11	1— 22	523	28
50— 99	264	14	23— 33	257	14
100— 149	211	11	34— 44	182	10
150— 199	168	9	45— 55	141	8
200— 249	158	9	56— 66	115	6
250— 299	154	8	67— 77	91	5
300— 349	141	8	78— 88	78	4
350— 399	101	5	89— 99	50	3
400— 449	77	4	100— 199	249	14
450— 499	78	4	200— 299	72	4
500— 599	114	6	300— 399	32	2
600— 699	45	2	400— 499	18	1
700— 799	30	2	500— 699	17	1
800— 899	23	1	700— 899	8	0
900— 999	21	1	900—1 099	5	0
1 000—1 099	17	1	1 100—1 299	3	0
1 100—1 199	15	1	1 300—1 499	2	0
1 200—1 299	16	1	1 500—1 699	2	0
1 300—1 399	10	1	1 700 o. däröver	3	0
1 400—1 499	8	1			
1 500 o. däröver	10	0			
Summa	1 848	100	Summa	1 848	100



## Persontrafikstatistik år 1955

Fördelning på biljettslag av resor, personkilometer, medelreselängd och inkomst (inkl. färjetrafik)

Biljettslag	Klass	Antal resor	Antal personkm i tusental	Medelreselängd Km	Inkomst Kronor
<b>Enkla och dubbla biljetter</b>					
<i>I. Ordinarie pris</i> .....	1	15 856	8 471	534	1 740 414
» » .....	2	246 322	82 052	333	8 202 843
» » .....	3	8 224 766	702 089	85	53 835 845
Summa		8 486 944	792 612	93	63 779 102
<i>II. Nedsatt pris</i>					
<i>A. Barn- och skolungdomsresor</i>					
1. Barnkolonier .....	3	37 195	11 304	304	328 376
2. Folksk.-barn, fören.-ungdom, scouter m fl .....	3	480 459	81 700	170	2 311 997
3. Högskolestuderande m fl. ....	3	55 174	13 769	250	536 644
4. Skolungdomens allm. fjällfärd .....	3	14 154	12 251	866	261 909
Summa		586 982	119 024	203	3 438 926
<i>B. Övriga grupper</i>					
1. Familjer .....	2	2 010	946	471	70 892
» .....	3	37 174	12 931	348	685 669
2. Idrottslag .....	2	330	170	515	8 154
» .....	3	133 370	20 938	157	866 617
3. Mötesdeltagare .....	2	233	127	545	10 998
» .....	3	1 045	667	638	28 264
4. Sällskap .....	2	12 977	6 583	507	512 140
» .....	3	49 531	13 077	264	720 783
5. Tåghem .....	3	5 582	5 646	1 011	181 860
Summa		242 252	61 085	252	3 085 377
<i>C. Spec. nedsättningar för enskilda</i>					
1. Elever vid dövstums- och blindskolor m fl .....	3	3 111	1 223	393	62 416
2. Ferieresor för barn och husmödrar .....	3	121 934	45 415	372	2 124 711
3. Resor för vissa personalgrupper .....	2	712	749	1 052	30 547
» » » .....	3	6 710	4 060	605	132 426
4. Resor tåg—buss, båt—flyg, tåg—flyg, turistbiljetter .....	2	21 486	353	16	55 047
D:o .....	3	27 583	885	32	53 828
Summa		181 536	52 685	290	2 458 975
<i>D. Rundtursresor</i> .....					
» .....	2	6 368	10 010	1 572	1 191 650
» .....	3	67 908	69 550	1 024	3 317 053
Summa		74 276	79 560	1 071	4 508 703

Biljettslag	Klass	Antal resor	Antal personkm i tusental	Medel- rese- längd Km	Inkomst Kronor
<b>E. Anslutningsresor till:</b>					
1. Rundturer .....	2	989	155	157	13 552
» .....	3	13 062	1 494	114	118 110
2. Tåghem .....	2	119	102	857	8 228
» .....	3	8 640	3 306	383	164 996
3. Övriga turer .....	2	2 553	1 090	427	94 958
» » .....	3	11 648	6 000	515	261 182
Summa		37 011	12 147	328	661 026
<b>F. Resor enl. specialtaxor</b>					
1. Skyttetaxan .....	1+2	2 873	987	344	75 078
» .....	3	28 017	8 196	293	369 867
2. Militärtaxan .....	1+2	48 495	19 161	395	1 251 414
» .....	3	434 745	131 471	302	5 611 839
3. Fångtaxan .....	3	3 507	831	237	60 982
Summa		517 637	160 646	310	7 369 180
Summa enkla m fl till nedsatt pris		1 639 694	485 147	296	21 522 187
Summa enkla m fl biljetter		10 126 638	1 277 759	126	85 301 289
<b>Tur- och returbiljetter</b>					
<b>I. Ordinarie pris</b>					
» » .....	2	877 650	247 215	282	20 114 316
» » .....	3	41 385 536	2 291 680	55	160 678 685
Summa		42 263 186	2 538 895	60	180 793 001
<b>II. Nedsatt pris</b>					
<b>A. Barn- och skolungdomsresor</b>					
» .....	3	58 820	388	7	21 908
<b>B. Övriga gruppresor</b>					
1. Familjer .....	2	5 672	1 996	352	139 788
» .....	3	433 260	88 352	204	4 361 936
2. Mötesdeltagare .....	2	10 070	5 609	557	359 343
» .....	3	54 082	23 295	431	1 108 786
3. Sällskap .....	2	9 032	2 104	233	158 409
» .....	3	271 278	46 800	173	1 944 420
Summa		783 394	168 156	215	8 072 682
<b>C. Spec. nedsättningar för enskilda</b>					
1. Häftesbiljetter .....	2	7 458	639	86	56 215
» .....	3	727 908	13 483	19	963 140
2. De gamlas helgresa m m ....	2	532	235	442	11 128
» » » » .....	3	11 344	2 087	184	77 428
Summa		747 242	16 444	22	1 107 911
Summa tur- och retur till nedsatt pris		1 589 456	184 988	116	9 202 501
Summa tur- och returbiljetter		43 852 642	2 723 883	62	189 995 502
<b>Semesterbiljetter</b>					
A. Enskild färd .....	2	69 862	52 895	757	3 586 408
» » .....	3	713 820	505 983	709	21 531 529
Summa		783 682	558 878	713	25 117 937



Biljettslag	Klass	Antal resor	Antal personkm i tusental	Medelrese-längd Km	Inkomst Kronor
<i>B. Familj</i> .....	2	3 568	2 720	762	136 329
» .....	3	83 824	59 375	708	1 928 060
Summa		87 392	62 095	711	2 064 389
Summa semesterbiljetter		871 074	620 973	713	27 182 326
<b>Veckosluts- m fl biljetter</b>					
<i>A. Individuella resor</i>					
1. Badrese-, sport- och turistbilj	3	674 629	25 577	38	1 035 311
2. Billiga vinter- och sensommarresor .....	2	2 760	2 453	889	101 836
D:o .....	3	17 622	13 710	778	495 537
3. Endagsbiljetter .....	3	2 616 538	67 662	26	3 441 325
4. Studerande vid besök i hemmet	3	680 140	77 728	114	3 744 663
5. Civila och mil. veckosl.-bilj, weekend .....	2	17 494	1 795	103	150 739
D:o .....	3	1 926 324	176 630	92	9 200 802
6. 10-dagarskort .....	3	11 208	390	35	24 469
Summa		5 946 715	365 945	62	18 194 682
<i>B. Extratågs- och utflyktsresor</i>					
1. Extratåg .....	2	3 694	1 695	459	170 537
» .....	3	223 565	38 183	171	1 640 810
2. Å-stämplade biljetter .....	3	265 926	13 040	49	614 407
3. Sportresor i Norrland, 4-dagars retur .....	2	950	256	269	15 292
D:o .....	3	46 500	6 651	143	402 871
Summa		540 635	59 825	111	2 843 917
Summa veckosluts- m fl biljetter		6 487 350	425 770	66	21 038 599
<b>Månadsbiljetter</b> .....	2	117 050	5 313	45	190 975
» .....	3	45 113 950	846 246	19	22 475 190
Summa		45 231 000	851 559	19	22 666 165
Summa samtliga biljetter		106 568 704	5 899 944	55	346 183 881

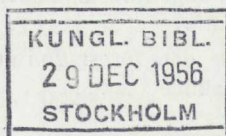
## TABELLFÖRTECKNING

	Sid.
1. Vagnslasttrafikens tariffstruktur 1953 .....	22
2. Relationen mellan 5, 10 och 15 tons tariffer i olika tariffkombinationer vid avståndet 250 km den 1 januari 1956 .....	23
3. A. Det relativa fraktläget i olika tariffer vid olika tidpunkter (1934 = 100) B. Relationerna mellan olika tariffer vid olika tidpunkter (tar 12 vid ifrågavarande tidpunkt = 100).....	24 25
4. Relationen mellan avgifterna i dåvarande 2 och 3 klass för enkla och tur- och returbiljetter. Tur- och returrabatten .....	28
5. Månadsbiljetter:	
Avgifter per månad i dåvarande 3 klass 1930 och 1940.....	29
Avgifter per kalendermånad i dåvarande 3 klass vissa år 1941—1955	29
6. Levnadskostnader, priser och löner samt person-, gods- och posttrafiktaxor vid SJ 1935—1955 .....	33
7. Gods- och persontrafiken på Sveriges järnvägar 1930—1955.....	36
8. SJ godstrafik 1950—1955.....	37
9. Godstrafikens trafikslagsstruktur på SJ 1955 .....	38
10. Vagnslastgodstrafikens (fraktgods exkl lapplandsmalm) tariffstruktur på SJ 1955 .....	39
11. Varugrupsstrukturen 1955 hos SJ vagnslastgodstrafik (il- och fraktgods exkl lapplandsmalm) .....	40
12. SJ persontrafik 1950—1955.....	41
13. Persontrafikens trafikslagsstruktur 1955 .....	42
14. Av SJ disponerat statskapital, SJ avsättningar för värdeminskning samt förräntning och överskott åren 1929—1955.....	57
15. Exempel på godsindelningens utformning för olika produktkedjor — från råvara till produkt med hög bearbetningsgrad .....	93
16. Den relativa frakten per tonkm vid olika tidpunkter.....	97
17. Den relativa avgiften per personkm vid olika tidpunkter .....	98
18. Persontrafikens utveckling 1949—1955 .....	133
19. Godstrafikens utveckling 1949—1955 .....	134
20. Procentuell fördelning på nuvarande tariffer för fraktgods i vagnslaster, exkl lapplandsmalm .....	163
21. Procentuell fördelning på nuvarande tariffer för ilgods i vagnslaster.....	163
22. Konstruktionsschema för de av taxekommittén föreslagna tarifferna för fraktgods i vagnslaster .....	173
23. Konstruktionsschema för föreslagna och nuvarande 5-tons tariffer .....	176
24. Konstruktionsschema för föreslagna och nuvarande 10-tons tariffer .....	176
25. Konstruktionsschema för föreslagna och nuvarande 15-tons tariffer .....	177

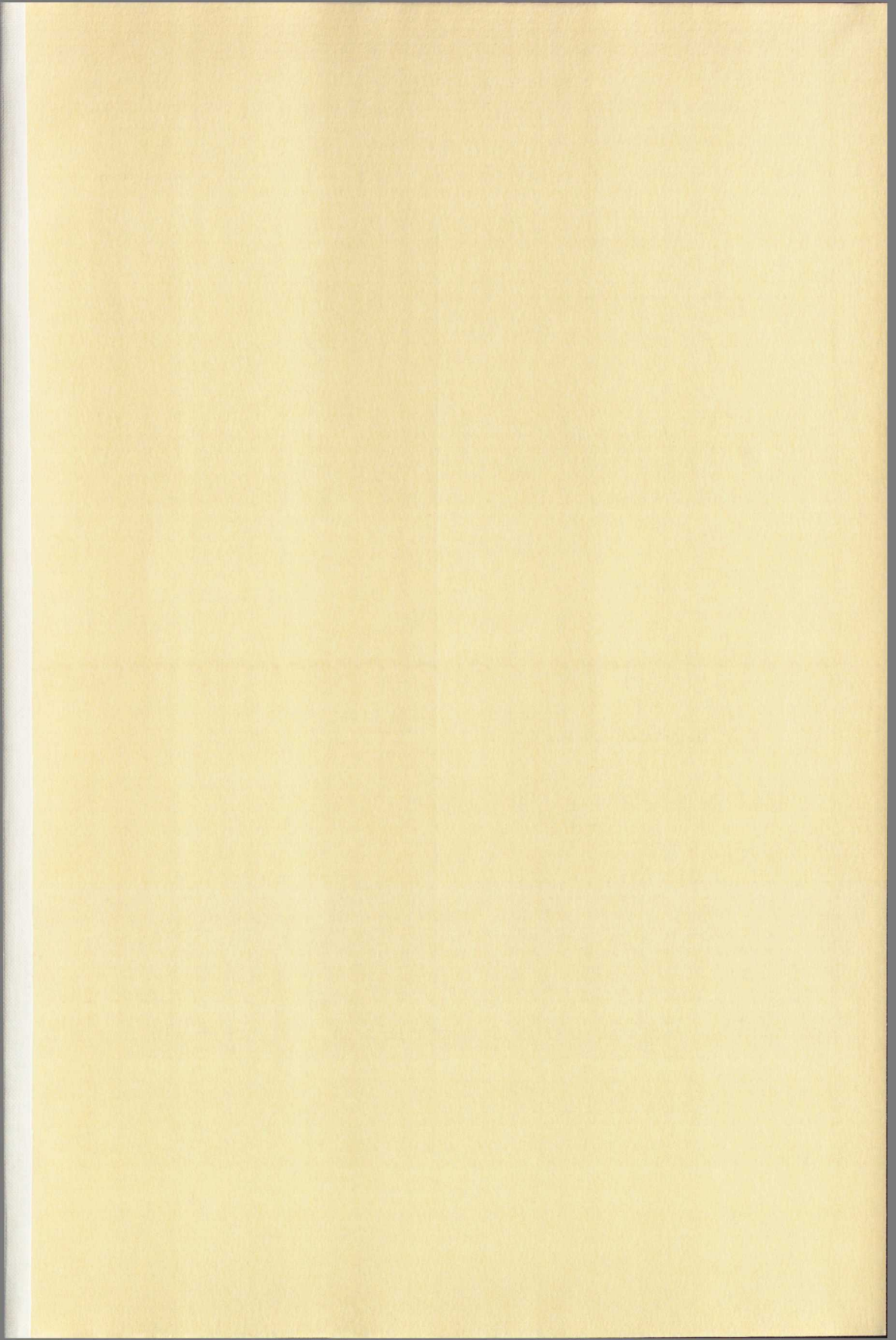


26. Fraktsatser i 5-tons tarifferna enligt taxekommitténs förslag i jämförelse med motsvarande fraktsatser i nuvarande tariffer .....	178
27. Fraktsatser i 10-tons tarifferna enligt taxekommitténs förslag i jämförelse med motsvarande fraktsatser i nuvarande tariffer .....	178
28. Fraktsatser i 15-tons tarifferna enligt taxekommitténs förslag i jämförelse med motsvarande fraktsatser i nuvarande tariffer .....	179
29. SJ normalspåriga godsvagnpark den 1 juli 1956 .....	181
30. Exempel på nuvarande och föreslagna sluten-vagn-avgifter .....	188
31. Exempel på nuvarande och föreslagna presenningsavgifter.....	189
32. Nuvarande avgifter för småfraktgods jämförda med 1935 års .....	208
33. Nuvarande fraktsatser i tarifferna 1 och 2 jämförda med 1935 års .....	209
34. Nuvarande fraktsatser i tarifferna 1i och 2i jämförda med 1935 års .....	209
35. Nuvarande avståndsgrupper för de olika styckeodsslagen .....	211
36. Styckeodsslagens relativa betydelse 1955 .....	212
37. Antalet styckeodssändningars relativa fördelning på godsvikter 1952/1953	212
38. Antalet styckeodssändningars relativa fördelning på avstånd 1952/1953	213
39. Fraktstyckeodsets fördelning på kollislag, medelvikt per sändning och kulli samt medeltal kollin per sändning (inkl småfraktgods) 1952/1953	215
40. Styckeodstrafikens struktur med avseende på kolliantal och verklig vikt per sändning samt den genomsnittliga verkliga kollivikten 1952/1953....	216
41. Jämförelse mellan nuvarande antal fraktbelopp för fraktgodssändningar mellan 1 och 1 000 kg och motsvarande antal i förslaget .....	220
42. Exempel på avstånds- och viktdegressionen i nuvarande och föreslagen fraktstyckeodstariff .....	222
43. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna avgifter för fraktstyckeodsd upp till 100 kg .....	224
44. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna avgifter för fraktstyckeodsd över 100 kg .....	226
45. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna avgifter för ilstyckeodsd upp till 100 kg .....	230
46. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna avgifter för ilstyckeodsd över 100 kg.....	232
47. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna avgifter för paketgodsd.....	235
48. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna avgifter för expressgodsd upp till 100 kg .....	237
49. Exempel på förhållandet mellan nuvarande och föreslagna avgifter för varm- eller kylvagn .....	242
50. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna fraktavgifter för styckeodsd-sändningar av begagnat emballage .....	247
51. Jämförelse mellan nuvarande och föreslagna fraktavgifter för vagnslast-sändningar av begagnat emballage .....	247

52. Antal godsbehållare, köldböxar och lastpallar vid olika tidpunkter 1953—1956.....	248 3
53. Inkomster av enkla och tur- och returbiljetter till ordinarie pris jämte endags- och semesterbiljetter vissa år 1949—1955.....	258 3
54. Tur- och returbiljetter till ordinarie pris: Avståndsfördelning för resor och intäkter 1954 .....	258 3
55. Biljettpris för resa fram och åter i 2 klass med persontåg 1938 och 1955/1956.....	260 1
56. Uträknade priser för tur- och returbiljetter i 2 klass persontåg på vissa avstånd enligt kommitténs förslag, jämförda med nuvarande priser.....	264 4
57. Konstruktionsschema för den av kommittén föreslagna 2 klass tur- och retartariffen.....	264 4
58. Jämförelse mellan av kommittén föreslagna och nu gällande priser för enkla biljetter i 2 klass persontåg .....	265 5
59. Avgift per kilometer enligt nuvarande tariffer vid färd på olika biljettslag i 2 klass persontåg .....	271 1
60. Resor och inkomster på månadsbiljetter åren 1949—1955.....	271 1
61. Antal sålda månadsbiljetter per månad 1954 och 1955.....	273 3
62. Prisändringar för snälltågstilläggsbiljetter fr o m 1940 i dåvarande tre klasser .....	274 4
63. Avgifter för resgodsövertikt enligt kommitténs förslag i jämförelse med 1955/56 års tariff .....	279 9
64. Översikt av resornas fördelning år 1955 på ordinarie tariffer och nedsättningar i dåvarande 1, 2 och 3 klass .....	284 4
65. Resor på semesterbiljetter och intäkter därav 1953—1955.....	290 0
66. Avståndsfördelning av resor på semesterbiljetter 1953 och 1955.....	291 1
67. Resor på tur- och returbiljetter och semesterbiljetter fr o m 400 km 1953 och 1955 .....	291 1
68. Antal resor på olika biljettslag i Stockholms-, Göteborgs- och Malmö-regionernas närtrafik 1950—1955 .....	295 5
69. Antal resor i Stockholms-regionen på biljetter, sålda på förortsstationer till Stockholm.....	296 6
70. Antal resor i Göteborgs-regionen på biljetter, sålda på förortsstationer till Göteborg .....	296 6
71. Biljettpriser, exkl snälltågstillägg, enligt nuvarande tariff för skolungdom, inberäknat högskolestuderande, vid tillämpning av gällande resp föreslagna bestämmelser .....	302 2







# Statens offentliga utredningar 1956

## Systematisk förteckning

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

### Allmän lagstiftning. Rättskipning. Fångvård.

Upphovsmannarätt till litterära och konstnärliga verk. [25]  
Rådhusätts sammansättning i brottmål. [28]  
Domarämbeter i häradsrätt och hovrätt. [52]

### Statförfattning. Allmän statsförvaltning.

Upplysningsverksamhet vid folkomröstningar. [35]

### Kommunalförvaltning.

Städernas donationsjord. [7]  
Kommunalförbund och indelningsändringar. [19]

### Statens och kommunernas finansväsen.

Förenkad statsbidragsgivning. [8]  
Tulltaxa. Förslag av 1952 års tulltaxekommitté. 1. Allmänna synpunkter. [14] 2. Detaljmotivering. [15] 3. Taxan. [16]  
Vissa ändringar i nöjesbeskattningen m. m. [23]  
Nya kommunala orsavsdrag. [41]

### Politi.

Tillsyn å djurskyddslagens efterlevnad. [49]  
1951 års oljeutredning. Brandfarliga varor. Del 1. [50] Del 2. Bilagor. [51]

### Rationalekonomi och socialpolitik.

Åldringvård. [1]  
Statsägda aktieföretag i Sverige. [6]  
Penninivåundersökningen. 3. Investeringsverksamhet och sparande. Balansproblem på lång och kort sikt. [10]  
Utredningen om kortare arbetstid. [20] Bilagor. [21]  
Statsägda företag i utlandet. [24]  
Remissstranden. [31]  
Hemma och samhällsplaneringen. [32]  
Statens byggnadsbesparingsutrednings betänkande. 1. Offentliga byggnader. Översikt och byggnadslehov. [39]  
Riktlinjer för bostadspolitiken. [40]  
Zigenarfrågan. [43]  
Bränsleutredningen 1951. 1. Bränsleförsörjningen i atonåldern. Förutsättningar, slutledningar rekommendationer och förslag. [46]  
Stöd åt ofullständiga familjer. [47]  
Statsbudgetens verkningar på konjunkturutvecklingen. [48]  
Balanserad expansion. [53]

### Hälsa- och sjukvård.

Betänkande med förslag till sjukhuslag m. m. [27]  
Lag om rätt att utöva läkekonsten. [29]  
Klinisk utbildningsplatser för blivande läkare. [34]  
Alkoholblodprovet. [37]  
Strålskydd. [38]

### Allmänt näringsväsen.

Frågan om fortsatt samarbete mellan staten och TGO i LKAB. [9]

### Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Fiskhandeln i Sverige. [2]  
Statens stöd åt växtförädlingen m. m. [4]  
Fiskeområde. [17]

### Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Skogsindustrins utbyggnad. [33]  
Skogsbrukets arbetsmarknad. [36]

### Industri.

Atomenergien. [11]

### Handel och sjöfart.

### Kommunikationsväsen.

Standardtariffer för detaljdistribution av elektrisk kraft. [5]  
Statens Järnvägars taxor. [54]

### Bank-, kredit- och penningväsen.

### Försäkringsväsen.

### Kyrkoväsen. Undervisningsväsen.

#### Andlig odling i övrigt.

Restaurering av Uppsala domkyrka. [3]  
Bihang till kyrkohandboken. [12]  
Konstbildning i Sverige. [13]  
Seminarieorganisationen. 1. [18]  
Alternativt aftonsångsritual. [22]  
Byggnadsminnen. [26]  
Prästvalsag. [30]  
Staten och de politiska ungdomsorganisationerna. [42]

### Försvarsväsen.

### Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Översyn av Förenade Nationernas stadga. [44]  
Nordiska parlamentariska kommittén. 12. Slutbetänkande. [45]