

Nr 434.

Av herr **Christenson** i Malmö m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 217, angående subventionering av vissa varor m. m.

I propositionerna nr 215 och 217 framhålles, att den av devalveringen framkallade prisstegringstendensen anses i huvudsak böra motverkas genom tillgripande av subventionsåtgärder. I syfte att motverka den höjning av konsumentprisnivå, som skulle bli en följd av kronans devalvering, föreslås bl. a. en utvidgning av importsubventionerna av vissa varor m. m. Det anföres i propositionen nr 217, att beträffande subventionernas omfattning borde de, liksom hittills varit fallet, begränsas till att avse sådana importerade råvaror eller intill råvarustadiet stående varor, vilkas importpriser utövade ett avgörande inflytande på den allmänna prisnivån i landet.

I propositionen anges inte bensin och oljor falla inom ramen för subventionspolitiken. Om någon vara har ett avgörande inflytande på den allmänna prisnivån i landet, synes detta vara bensin och oljor såsom drivmedel för motorfordon. Den nu beslutade prishöjningen drabbar praktiskt taget hela näringslivet och särskilt hårt den produktion och distribution, som ej är lokaliserad vid järnväg. Det högre priset måste slå igenom i priser på varor och tjänster såväl genom taxehöjningar för de allmänna transportmedlen som kostnadsvägen för företag och näringsutövare, som använda egna bilar. I de fall bilkostnaderna äro inkalkylerade i löne- och provisionsvillkor innebär höjningen ett hårt slag för vissa arbetsgrupper. Detta gäller exempelvis i särskild hög grad handelsresande.

I skrivelse den 18 oktober 1949 till Konungen ha samtliga organisationer på bilområdet framhållit, att den inverkan devalveringen medför för importpriset i svenska kronor å bensin och dieseloljor aktualiserar kravet på en snabb lösning av skattefrågan, och understrukt, att det torde vara ett rimligt krav, att den inträffade importprisförhöjningen icke tillåtes inverka på bensinpriset, innan en sådan utredning föreligger att formerna för vägväsendets finansiering, motortrafikens och övriga intressenters andel i vägstodnaderna och extraskattens (fordonsskattens) avveckling blivit fullt klarlagda. Organisationerna ha vidare framhållit, att en ytterligare prishöjning för motorfordonstrafiken skulle innebära en sådan påлага för allmänheten i gemen och för befolkningen på landsbygden och i Norrland i synnerhet, att en rimligare avvägning av de bördor, som landets ekonomiska läge kräver, är ett krav, som delas av alla, som äro beroende av vägtransporter för sin försörjning och direkt och indirekt äro beroende av att transportkostnaderna hållas på lägsta möjliga nivå.

Sedan höjning av bensenpriset nu ändock beslutats, återstår endast att inom ramen för subventioneringspolitiken erhålla en sådan avvägning av bensenpriset att rimliga krav på rättvisa mellan olika befolkningsgrupper och mellan olika transportmedel bli tillgodosedda. I samband därmed torde enligt vår mening en snabb utredning av de frågor, som aktualiserats av devalveringen och motororganisationernas framställning, böra komma till stånd.

Med stöd av det anförda hemställas,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 217 måtte besluta, att med anledning av kronans devalvering subventionsåtgärder böra tillgripas, så att prisnivån för bensen och övriga drivmedel för motorfordon återställas till samma höjd som före devalveringen.

Stockholm den 2 november 1949.

Carl Christenson,
Malmö.

Erik Strandh.

Bror Persson,
Halmstad.
