

närmare berör motorfordonsägarna i allmänhet. Omläggningen av busstrafiken beräknas svara för drygt 50 procent av de totala kostnaderna, och omläggningen av spårvägstrafiken i Göteborg, Stockholm, Malmö, Norrköping och Hälsingborg för cirka 15 procent. Huvudparten av kostnaderna gäller alltså de kollektiva kommunikationsmedlen, som givetvis i realiteten är av mindre intresse för bilisterna i allmänhet än för övriga trafikantgrupper. Om flertalet övriga utgiftsposter i sammanhanget kan konstateras, att de inte avser motorfordonsägarna i större utsträckning än andra grupper.

Den i propositionen nr 59 föreslagna trafikomläggningsskatten innebär, att motorfordonsägarna skulle få svara för kostnader, som till huvuddelen avser andra grupper av trafikanter, nämligen buss- och spårvägspassagerarna. En sådan ordning synes oss inte rimlig. En trafikomläggning, som måste anses vara till nytta för hela befolkningen, bör enligt vår mening finansieras på vanligt sätt över den allmänna statsbudgeten.

Med stöd av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag om särskild trafikomläggningsskatt på motorfordon.

Stockholm den 20 mars 1963

Gustaf Svensson
i Vä

Harry Wahrendorff

Johannes Antonsson

Anders Dahlgren

Nr 748

Av fru **Thunvall m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 68, med förslag till lag om semester, m. m.

(Lika lydande med motion nr 605 i Första kammaren)

Stockholm den 20 februari 1963

Gunbjörg Thunvall

Sven Ekström

T. Fredriksson

i Iggesund

Karl-Gust. Andersson

Harald Almgren

Arne Blomkvist