

beredda att utöver de allmänna bilskatterna genom avgiftsbeläggning bekosta anläggningarnas tillkomst, kan knappast några invändningar riktas häremot från vare sig sakliga eller principiella synpunkter. Den trafik som är villig underkasta sig ett speciellt avgiftssystem för att få sitt trafikledsbehov snabbt tillgodosett kan antagas ha sådan nytta av anläggningen, att avgifterna i förhållande därtill saknar praktisk betydelse. Icke minst för näringslivets transporter kan en tidsvinst på en halv eller en timme föranledd av en ny bro eller trafiktunnel medföra betydande vinster från transportekonomiska synpunkter. Sådana förbättringar av transportekonomin kommer direkt eller indirekt produktionen eller distributionen och i sista hand konsumenterna till godo.

Enligt vår uppfattning talar övertvägande skäl för att riksdagen nu beredes tillfälle taga ställning till om avgiftsbeläggning av trafikanläggningar skall kunna komma i fråga efter prövning från fall till fall. Ett förslag till särskild lagstiftning i ämnet bör därför på grundval av 1960 års vägsakkunnigas utkast och under beaktande av vad vid remissbehandlingen anförts föreläggas riksdagen för prövning i vanlig ordning.

Aberopande det anförda hemställes,

att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 191 i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att särskild lagstiftning rörande avgiftsbelagda trafikanläggningar måtte föreläggas riksdagen.

Stockholm den 12 november 1963

Gösta Bohman

C. W. Carlsson

Gustaf Kollberg

Thorbjörn Fällidin

Nr 975

Av herr **Bohman m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 191, angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

(Lika lydande med motion nr 813 i Första kammaren)

Stockholm den 12 november 1963

Gösta Bohman

C. W. Carlsson

M. Berglund

John G. Löfroth

Olaus Nyberg

Erik Tobé
