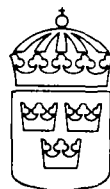


Regeringens proposition 1992/93:192

om sänkt dieseloljeskatt, m.m.



Prop.
1992/93:192

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 1 april 1993.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Bo Lundgren

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att den skatt på dieselolja som den 1 oktober 1993 ersätter kilometerskatten sänks med 5 öre per liter till 1,30 kr per liter och att fordonsskatten för vissa lastbilar och släpvagnar sänks med cirka 20 %. Sänkningarna är ett led i att successivt anpassa skattebelastningen för den tunga trafiken till vad som gäller inom EG.

Lag om ändring i lagen (1992:1438) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1992:1438) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

Dieseloljeskatt tas ut med 1 350 kronor per kubikmeter.

Dieseloljeskatt tas ut med 1 300 kronor per kubikmeter.

Lag om ändring i lagen (1992:1439) om lagerskatt på
dieselolja

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1992:1439) om lagerskatt på
dieselolja skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Lagerskatt tas ut med 1 350 kronor per kubikmeter.	3 §	Lagerskatt tas ut med 1 300 kronor per kubikmeter.
---	-----	---

Lag om ändring i lagen (1992:1440) om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327)

Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1988:327) i bilagans lydelse enligt lagen (1992:1440) om ändring i nämnda lag skall ha följande lydelse.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1988:327)*Nuvarande lydelse***Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
A Motorcyklar				
1	Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0 - 75 76 -	100 125 0	
2	Annan motorcykel	0 -	200 0	
B Personbilar				
1	Personbil som inte kan drivas med dieselolja	0 - 900 901 -	355 445 0 90	
2	Personbil som kan drivas med diesel- olja			
	2.1 som enligt bil- registret har års- modellsbeteckning 1993 eller äldre	0 - 900 901 -	710 890 0 180	
	2.2 annan personbil	0 - 900 901 -	1 775 2 225 0 450	
C Bussar				
1	Bussar som inte kan drivas med dieselolja	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 -	355 391 895 0 36 0	
2	Bussar som kan drivas med dieselolja	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 -	655 705 1 405 0 50 0	
D Lastbilar				
1	Lastbil som inte kan drivas med dieselolja	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 -	355 391 895 0 36 0	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2	Lastbil som kan drivas med dieselmotor		
	2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjul- axlar		
	0 - 1 600	790	0
	1 601 - 3 000	845	55
	3 001 - 10 000	1 615	75
	10 001 - 14 000	6 865	193
	14 001 -	14 585	339
	med tre eller flera hjul- axlar		
	0 - 1 600	790	0
	1 601 - 3 000	825	35
	3 001 - 11 000	1 315	90
	11 001 - 15 000	8 515	115
	15 001 - 18 000	13 115	135
	18 001 - 23 000	17 165	246
	23 001 -	29 465	210
	2.2 utan anordning för påhängsvagn med två hjul- axlar		
	0 - 1 600	655	0
	1 601 - 3 000	705	50
	3 001 - 6 000	1 405	10
	6 001 - 10 000	1 705	38
	10 001 - 14 000	3 225	111
	14 001 - 17 000	7 665	199
	17 001 -	13 635	260
	med tre eller flera hjul- axlar		
	0 - 1 600	620	0
	1 601 - 3 000	665	45
	3 001 - 11 000	1 295	16
	11 001 - 15 000	2 575	88
	15 001 - 18 000	6 095	155
	18 001 -	10 745	194
E	Traktorer m.m.		
1	Traktor klass I (trafiktraktor) som inte kan drivas med dieselmotor		
	0 - 1 300	370	0
	1 301 - 3 000	425	55
	3 001 - 7 000	1 360	95
	7 001 -	5 160	168
2	Traktor klass I (trafiktraktor) som kan drivas med dieselmotor		
	0 - 1 300	680	0
	1 301 - 3 000	790	110
	3 001 - 7 000	2 660	180
	7 001 -	9 860	320
3	Traktor klass II (jordbrukstraktor)		
	0 -	225	0
4	Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-3		
	2 001 -	1 000	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
5 Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 3 med två hjulaxlar	2 001 - 6 000 6 001 - 14 000 14 001 -	300 1 700 7 300	35 70 200
med tre eller flera hjul- axlar	2 001 - 6 000 6 001 - 14 000 14 001 - 18 000 18 001 -	300 1 500 5 500 10 700	30 50 130 170
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0 - 1 000 1 001 - 3 000	150 170	0 21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil ¹ som inte kan drivas med dieselolja med en hjulaxel	3 001 -	580	11
med två hjul- axlar	3 001 - 13 000 13 001 -	580 1 480	9 0
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 - 13 000 13 001 -	580 1 180	6 0
3 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om 3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001 - 5 000 5 001 - 8 000 8 001 -	630 2 730 6 750	105 134 248
med två eller flera hjul- axlar	3 001 - 8 000 8 001 - 11 000 11 001 - 14 000 14 001 -	610 3 360 6 210 10 500	55 95 143 200
3.2 andra släp- vagnar med en hjul- axel	3 001 - 8 000 8 001 -	320 2 670	47 80

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor eller ett registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
med två hjul- axlar	3 001 - 8 000	310	30
	8 001 - 11 000	1 810	48
	11 001 - 14 000	3 250	72
	14 001 - 17 000	5 410	95
	17 001 -	8 260	105
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 - 11 000	300	19
	11 001 - 17 000	1 820	37
	17 001 - 25 000	4 040	62
	25 001 -	9 000	81
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor ² eller ett motorredskap ² som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn ² som beskattas enligt E 5 med en hjulaxel			
med två hjul- axlar	3 001 - 8 000	550	45
	8 001 -	2 800	120
	3 001 - 8 000	550	20
	8 001 - 11 000	1 550	50
	11 001 - 17 000	3 050	170
med tre eller flera hjul- axlar	17 001 -	13 250	250
	3 001 - 11 000	550	20
	11 001 - 14 000	2 150	40
	14 001 - 20 000	3 350	75
	20 001 - 25 000	7 850	105
	25 001 - 30 000	13 100	120
	30 001 -	19 100	45

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselloja tas skatt ut enligt 3.

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1	Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0 - 75 76 -	100 125 0
2	Annan motorcykel	0 -	200 0
B Personbilar			
1	Personbil som inte kan drivas med dieselolja	0 - 900 901 -	355 445 0 90
2	Personbil som kan drivas med diesel- olja		
	2.1 som enligt bil- registret har års- modellsbeteckning 1993 eller äldre	0 - 900 901 -	710 890 0 180
	2.2 annan personbil	0 - 900 901 -	1 775 2 225 0 450
C Bussar			
1	Bussar som inte kan drivas med dieselolja	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 -	355 391 895 0 0 36 0
2	Bussar som kan drivas med dieselolja	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 -	655 705 1 405 0 50 0
D Lastbilar			
1	Lastbil som inte kan drivas med dieselolja	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 -	355 391 895 0 36 0
2	Lastbil som kan drivas med dieselolja		
	2.1 med anordning för påhängsvagn med två hjul- axlar	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 - 6 000 6 001 - 10 000 10 001 - 14 000 14 001 -	790 845 1 615 3 115 5 515 11 675 0 55 50 60 154 271
	med tre eller flera hjul- axlar	0 - 1 600 1 601 - 3 000 3 001 - 6 000 6 001 - 11 000 11 001 - 15 000 15 001 - 18 000 18 001 - 23 000 23 001 -	790 825 1 315 3 205 6 805 10 485 13 725 23 575 0 35 63 72 92 108 197 168

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
2.2 utan anordning för påhängsvagn med två hjul- axlar				
	0 - 1 600	655	0	
	1 601 - 3 000	705	50	
	3 001 - 6 000	1 405	4	
	6 001 - 10 000	1 525	26	
	10 001 - 14 000	2 565	89	
	14 001 - 17 000	6 125	159	
	17 001 -	10 895	208	
med tre eller flera hjul- axlar				
	0 - 1 600	620	0	
	1 601 - 3 000	665	45	
	3 001 - 6 000	1 295	4	
	6 001 - 11 000	1 415	13	
	11 001 - 15 000	2 065	70	
	15 001 - 18 000	4 865	124	
	18 001 -	8 585	156	
E Traktorer m.m.				
1	Traktor klass I	0 - 1 300	370	0
	(trafiktraktor)	1 301 - 3 000	425	55
	som inte kan	3 001 - 7 000	1 360	95
	drivas med	7 001 -	5 160	168
2	Traktor klass I	0 - 1 300	680	0
	(trafiktraktor)	1 301 - 3 000	790	110
	som kan drivas	3 001 - 7 000	2 660	180
	med dieselolja	7 001 -	9 860	320
3	Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0 -	225	0
4	Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-3	2 001 -	1 000	0
5	Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 3 med två hjulaxlar	2 001 - 6 000	300	35
		6 001 - 14 000	1 700	70
		14 001 -	7 300	200
		2 001 - 6 000	300	30
	med tre eller flera hjul- axlar	6 001 - 14 000	1 500	50
		14 001 - 18 000	5 500	130
		18 001 -	10 700	170
F Släpvagnar				
1	Släpvagnar med	0 - 1 000	150	0
	skattevikt högst 3 000 kilogram	1 001 - 3 000	170	21

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil ¹ som inte kan drivas med dieselolja med en hjulaxel	3 001 -	580	11
med två hjul- axlar	3 001 - 13 000 13 001 -	580 1 480	9 0
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 - 13 000 13 001 -	580 1 180	6 0
3 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som kan drivas med dieselolja, om det är fråga om 3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001 - 5 000 5 001 - 8 000 8 001 -	630 2 190 5 400	78 107 198
med två eller flera hjul- axlar	3 001 - 8 000 8 001 - 11 000 11 001 - 14 000 14 001 -	610 2 710 4 990 8 410	42 76 114 160
3.2 andra släp- vagnar med en hjul- axel	3 001 - 8 000 8 001 -	320 2 120	36 64
med två hjul- axlar	3 001 - 8 000 8 001 - 11 000 11 001 - 14 000 14 001 - 17 000 17 001 -	310 1 460 2 600 4 340 6 620	23 38 58 76 84
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 - 11 000 11 001 - 17 000 17 001 - 25 000 25 001 -	300 1 420 3 220 7 220	14 30 50 65

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselolja, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor, av ett motorredskap som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn som beskattas enligt E5 tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor ² eller ett motorredskap ² som beskattas som en trafiktraktor eller av en tung terrängvagn ² som beskattas enligt E 5			
med en hjulaxel	3 001 - 8 000	550	45
	8 001 -	2 800	120
med två hjul- axlar	3 001 - 8 000	550	20
	8 001 - 11 000	1 550	50
	11 001 - 17 000	3 050	170
	17 001 -	13 250	250
med tre eller flera hjul- axlar,	3 001 - 11 000	550	20
	11 001 - 14 000	2 150	40
	14 001 - 20 000	3 350	75
	20 001 - 25 000	7 850	105
	25 001 - 30 000	13 100	120
	30 001 -	19 100	45

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en bil som kan drivas med dieselmotor tas skatt ut enligt 3.

Lag om ändring i lagen (1992:1442) om ändring i lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon

Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon i bilagans lydelse enligt lagen (1992:1442) om ändring i nämnda lag skall ha följande lydelse.

Bilaga 1 till lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon

Nuvarande lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för påbörjat dygn
1. Bussar	6 001-	3
2. Lastbilar	6 001- 10 000	12
eller släpvagnar,	10 001- 15 000	22
kopplade till	15 001- 20 000	42
eller avsedda	20 001-	63
att kopplas till lastbilar eller bussar		

Föreslagen lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för påbörjat dygn
1. Bussar	6 001-	3
2. Lastbilar	6 001- 10 000	10
eller släpvagnar,	10 001- 15 000	18
kopplade till	15 001- 20 000	34
eller avsedda	20 001-	50
att kopplas till lastbilar eller bussar		

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträdet den 1 april 1993

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Könberg, Lundgren, Unckel, P. Westerberg, Ask

Föredragande: statsrådet Lundgren

Proposition om sänkt dieseloljeskatt, m.m.

1 Inledning

I budgetpropositionen (prop. 1992/93:100 bil. 1) har regeringen aviserat att bl.a. dieseloljeskatten skulle sänkas. Utgångspunkten härför är att förbättra Sveriges konkurrenskraft och vidta sådana skatteförändringar som är motiverade med hänsyn till den ökade ekonomiska integrationen inom Europa. Skatteutskottet (bet. 1992/93:SkU13) har också uttalat att det med hänsyn till konkurrenssituationen finns starka skäl att anpassa den svenska skattenivån på transporter till vad som beräknas gälla inom EG. Riksdagen har ställt sig bakom utskottets uttalande (rskr. 1992/93:147). Jag delar den uppfattning som kommit till uttryck i riksdagens ställningstagande och förordar att en sådan anpassning sker stegvis.

Sedan 1986 är bensinskattesatsen differentierad mellan blyfri bensin och bensin som innehåller blytillsats.

Denna form av ekonomiska styrmedel har varit framgångsrik och medverkat till att nya bilar med katalytisk avgasrening snabbt kunnat introduceras. Den nuvarande differentieringen av skattesatsen ger också ett kraftigt incitament till att undvika blytillsatser i bensin. Sedan en tid tillbaka försäljes bensin som innehåller tillsatser som möjliggör att denna bensin används i fordon som normalt inte kan nyttja blyfri bensin. Jag anser att det är positivt att det sker en utveckling på detta område.

I ett senare skede när det är klarlagt att de nya tillsatsämnena är att föredra framför blytillsatser och att existerande fordon utan skadeverkan kan drivas på bensin med dessa nya tillsatser, kan det finnas anledning att, med hänsyntagande till Sveriges internationella förpliktelser, överväga om användningen av blytillsatser helt bör kunna undvikas. Detta kan ske genom en ökad skattedifferentiering eller genom regeländringar.

Utredningen om miljöklassning av fordon som aviserats i prop. 1992/93:179 om Åtgärder mot klimatpåverkan m.m. kommer senare att få i uppdrag att studera denna fråga. I denna utredning bör även prövas huruvida det finns skäl att ytterligare förstärka den miljöstyrande effekten

genom att justera differentieringen mellan olika miljöklasser beträffande dieselbränslen. Under början av nästa år bör därför underlag föreligga för regeringen att ta ställning i denna fråga. I detta sammanhang är det även väsentligt att frågor kring miljöklassning och de därvid kopplade skattesatserna belyses även för icke-fossila motorbränslen.

I det följande tar jag upp frågan om en sänkt dieseloljeskatt och en sänkt fordonsskatt.

2 Dieseloljeskatt och fordonsskatt

Mitt förslag: Skatten på dieselolja sänks med 5 öre per liter till 1:30 kr per liter. Fordonsskatten för tyngre dieseldrivna lastbilar och släpvagnar sänks med ca 20 %. Motsvarande sänkning görs i fråga om den fordonsskatt för utländska fordon som i vissa fall tas ut.

Skälen för mitt förslag: Riksdagen har beslutat att nuvarande kilometerskattesystem skall ersättas av en särskild skatt på dieselolja med 1:35 kr per liter den 1 oktober 1993 (prop. 1992/93:124, bet. 1992/93:SkU13, rskr.1992/93:147). Dieseloljan belastas även med energi- och koldioxidskatt. Den allmänna energiskatten är differentierad efter miljöklasser. Det sammanlagda skatteuttaget på dieselolja kommer fr.o.m. den 1 oktober 1993 att uppgå till 2:28 kr per liter i miljöklass 1, 2:56 kr per liter i miljöklass 2 och 2:81 kr per liter i miljöklass 3. Inom EG gäller en miniminivå för skatten på dieselolja om 245 ecu per 1 000 liter.

EG-direktiven utgår från att samma skattesats tillämpas för all dieselolja. Enstaka undantag härifrån har dock medgetts i särskild ordning. Bland annat Danmark tillämpar differentierad dieseloljeskatt med stöd av ett sådant medgivande. Den bästa danska dieselkvaliteten beskattas i enlighet med miniminivån.

Skatteutskottet har i samband med diskussioner om kilometerskattens avveckling uttalat att målet bör vara att bränsleskatten på miljöklass 2 inte skall överstiga den skatt som beräknas gälla inom EG. Om detta genomförs skulle skatten på miljöklass 1 i Sverige ligga under den i EG lägsta tillåtna nivån. Beskattning under denna nivå förekommer inte i någon medlemsstat. Däremot har vissa länder medgetts rätt att skattebefria dieselolja som enbart används i lokal busstrafik i tätorter. Jag anser, mot bakgrund av det anförda, att skatten på dieselolja i miljöklass 1 bör anpassas till EG:s miniminivå. Mot denna bakgrund bör skatten för dieselolja sänkas med 5 öre per liter. Med en dieseloljeskatt på 1:30 kr per liter från den 1 oktober 1993 kommer det sammanlagda punktskatteuttaget på dieselolja att uppgå till 2:23 kr per liter i miljöklass 1, 2:51 kr per liter i miljöklass 2 och 2:76 kr per liter i miljöklass 3.

Eftersom vägtrafiken beskattas även med fasta skatter på fordonsinnehavet, fordonsskatten, kan en konkurrensneutral beskattning inte åstadkommas utan att också den fasta skatten berörs. Den svenska fordonsskatten ligger på en betydligt högre nivå än vad som gäller i våra närmaste konkurrentländer. För de tyngsta fordonen uppgår fordonsskatten i Sverige till nära 35 000 kr medan den av EG diskuterade miniminivån för dessa fordon uppgår till 7 700 kr. En högre skattenivå för svensk transportnäring innebär en konkurrensnackdel för hela näringslivet gentemot övriga Europa. Nackdelen med höga transportskatter förstärks av vårt geografiska läge med långa transportavstånd både till de stora marknaderna i Europa och inom landet. Genom en sänkning av dieseloljeskatten minskar nackdelen med de långa avstånden. En sådan skatteminskning kommer emellertid samtliga dieselfordon till del, även personbilar. Sänkt fordonsskatt kan däremot riktas till de konkurrensutsatta vägtransporterna. I Tyskland finns planer på att kraftigt sänka fordonsskatten och i stället införa motorvägsavgifter som får betalas även av svenska åkare. Genomförs detta kommer svenska åkeriföretags konkurrenssituation att försämrats. Det begränsade utrymme för en skattesänkning för transportsektorn som återstår bör mot angiven bakgrund användas för en fordonsskattesänkning. Det är främst transporter med tyngre lastbilar och släpvagnar som är utsatta för internationell konkurrens. Jag föreslår därför att en successiv nedtrappning sker av skatten på dessa fordonskategorier så att skatten för de tyngre fordonen sänks med 20 %.

För lastbilar och släpvagnar med skattevikt om högst 3 000 kg bör skatten således inte ändras. Fordonsskatten bör inte heller justeras för bensindrivna lastbilar och släpvagnar till sådana lastbilar. Fordonsskatt för utländska fordon som tillfälligt används i Sverige tas ut i form av skatt per dygn. Till följd av olika internationella överenskommelser är det dock i mycket få fall sådan skatt debiteras för de utländska fordonen. Skattebeloppen bör emellertid sänkas på samma sätt som fordonsskatten sänks för de svenska fordonen.

De nu förordade ändringarna bör genomföras den 1 oktober 1993 dvs. samtidigt som kilometerskatten ersätts av en dieseloljeskatt. Eftersom skatten på dieselolja föreslås sänkt med 5 öre per liter bör en motsvarande ändring göras i lagen (1992:1439) om lagerskatt på dieselolja.

Det statsfinansiella bortfallet kan beräknas för budgetåret 1993/94 uppgå till ca 260 miljoner kr och för budgetåret 1994/95 till 341 miljoner kr. Den varaktiga effekten för den konsoliderade offentliga sektorn, med hänsyn tagen till indirekta effekter, beräknas bli ett årligt bortfall om ca 175 miljoner kr.

3 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom Finansdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1992:1438) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter,

2. lag om ändring i lagen (1992:1439) om lagerskatt på dieselolja,
3. lag om ändring i lagen (1992:1440) om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327),
4. lag om ändring i lagen (1992:1442) om ändring i lagen (1988:328) om vägtrafikskatt på utländska fordon.

4 Lagrådets hörande

Förslagen är av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Yttrande från Lagrådet bör därför inte inhämtas.

5 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta lagförslagen.

6 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.