

De beregninger og opgørelser over de regionale naturgasselskabers økonomi, som der henvises til i begrundelsen for spørgsmålet, vil blive taget op i de kommende drøftelser med de regionale naturgasselskaber.

### Spm. nr. S 872

Til finansministeren (28/12 95) af:

**Kim Behnke (FP):**

»Vil ministeren oplyse, hvori tvisten mellem Finansministeriet og Danmarks Statistik vedrørende opgørelse af grønne afgifter består?«

### Begrundelse

I dagbladet Børsen fra den 18. december 1995 kan man læse om en særlig uenighed mellem Finansministeriet og Danmarks Statistik vedrørende opgørelsen af de grønne afgifter. Det skulle efter artiklen være Finansministeriets synspunkt, at bøder, afgift for køreprøver, kørekort og nummerplader er at betragte som grønne afgifter, men det kan vel næppe være tilfældet.

### Svar (9/1 96)

**Finansministeren (Mogens Lykkesøft):**

Spørgsmålet om, hvad der henregnes til kategorien grønne afgifter, beror på et skøn.

Finansministeriets afgrænsning af begrebet grønne afgifter f.eks. i forbindelse med budgetoversigter, finanslov m.v. er bredere end Danmarks Statistiks afgrænsning, der nogenlunde følger de retningslinjer, der er indeholdt i EUROSTAT's foreløbige version af det miljøøkonomiske statistiksystem CERIEE.

Den væsentligste forskel er, at afgifterne på motorkøretøjer (vægtafgift, registreringsafgift og ansvarsforsikringsafgift) medtages i Finansministeriets opgørelse af grønne afgifter, hvilket ikke er tilfældet i Danmarks Statistiks opgørelse. Afgifterne på motorkøretøjer er skønnet til knap 21 mia. kr. i 1996.

Finansministeriets bredere definition følger den afgrænsning, der blev lagt til grund i midtvejsrapporten fra april 1994 fra embedsmandsudvalget vedrørende grønne afgifter og erhvervene, hvori det hedder:

»Afgifter er ikke alene velegnede som instrumenter i miljøpolitikken. De har også deres plads f.eks. i sundhedspolitikken og til rent fiskale formål, altså med henblik på at skabe provenu til dækning af det offentliges finansieringsbehov. En afgift kan imidlertid opfylde flere mål samtidig. Enhver afgift, der nedbringer miljøbelastningen i retning af et tilstræbt mål, kan karakteriseres som en miljøafgift, uanset om den også opfylder andre formål.« (Grønne Afgifter og Erhvervene, Finansministeriet april 1994, s. 15-16).

Når en sådan bred definition er anvendt, skyldes det, at man herved opnår en registrering af alle de områder, hvor afgifter alene eller sammen med administrative virkemidler medvirker til at opfylde miljøpolitiske mål, og hvor det kan være genstand for diskussion, om økonomiske eller administrative virkemidler er de mest hensigtsmæssige.

Som det fremgår af citatet, opfylder en række af de afgifter, der herved klassificeres som grønne afgifter, flere formål samtidig, f.eks. både miljøpolitiske og statsfinansielle.

Når motorafgifterne i den brede afgrænsning af grønne afgifter medregnes, skyldes det, at de påvirker biltrafikkens konkurrencedygtighed over for andre trafikarter, og at deres størrelse derfor indgår i overvejelserne om opfyldelsen af de miljøpolitiske målsætninger, f.eks. i henseende til CO<sub>2</sub>-målsætningen.

Den konkrete talmæssige sammenligning, som omtales i Børsens artikel, vedrørte en opgørelse fra Finansministeriet i publikationen »Finanslovsforslaget 1996 – Danmark på vej frem«, offentliggjort i forbindelse med fremlæggelsen af forslag til finanslov 1996. Her var i en summarisk opgørelse under grønne afgifter medtaget en samlepost omfattende indtægter fra gebyr for nummerplader, registrering af ejerskifte af motorkøretøjer, indtægter fra salg af pas, parkeringsafgift, bøder, køreprøver og kørekort.

Nogle af de pågældende afgifter har samme adfærdsmæssige virkning som motorafgifterne, f.eks. parkeringsafgiften, men flertallet ville ikke ved en mere detaljeret opgørelse blive henført til kategorien grønne afgifter. Den pågældende samlepost udgør i alt 1 mia. kr. eller ca. 2 pct. af de samlede grønne afgifter, og dette afgrænsningsproblem forrykker derfor ikke størrelsesordenen af de samlede grønne afgifter væsentligt.