

Bilag A**1. høringsrunde**

Skatteministeriet indledte først på sommeren 1999 en høringsrunde med et notat, som beskriver udformningen af en afgift på visse varer indeholdende PVC og phthalater. Afgiftens endelige udformning er påvirket af høringssvarene.

Oprindeligt var der foreslået en afgift på visse varer indeholdende PVC og phthalater, således at der var afgift på varer indeholdende både hård og blød PVC. Begrundelse for en afgift på visse varer af hård PVC, var ønsket om at friholde affaldsforbrændingen for PVC, da forbrænding af PVC giver problemer med store mængder restprodukter.

Afgiften var foreslået lagt på bl.a. vinduer, døre og hårde rør af PVC. I flere høringssvar fremgik det imidlertid, at der eksisterer tilfredsstillende indsamlingsordninger med henblik på genanvendelse for hård PVC, men ikke tilsvarende indsamlingsordninger for blød PVC. Byggebranchens indsamlingsordning (WUPPI) beskæftiger sig alene med hård PVC. Afgiften på hård PVC er herfor begrænset til produkter, som Miljøstyrelsen vurderer er vanskelige at udsortere med henblik på genanvendelse og ofte vil ende i forbrændingen.

I høringsrunden blev det endvidere påpeget, at afgiften på presenninger til motorkøretøjer og trailere ville ramme danske producenter af presenninger hårdt og kun have en begrænset miljøeffekt. En afgift på presenninger til motorkøretøjer og trailere vil formentligt blot medføre at mange af bilerne får påsat presenningerne i udlandet, til skade for danske virksomheder og uden gavn for miljøet. Presenninger til motorkøretøjer og trailere er herfor fritaget for afgift.

Oprindeligt var afgiften tænkt pålagt tekstilstof af blød PVC. Denne udformning kunne i visse tilfælde medføre dobbelt afgiftsbetaling. Afgiftsgrundlaget er herfor ændret til at omfatte bordduge, gardiner og forhæng af blød PVC.

Flere høringssvar foreslog afgiftsgrundlaget udvidet til at omfatte flere varer indeholdende blød PVC.

Ved udformning af afgiftsgrundlaget er der lagt vægt på forskellige kriterier bl.a. antal producenter, importører og eksportører. Det forventes, at de administrative omkostninger for afgiften med den nuværende udformning allerede lig-

ger ud over det sædvanlige for en afgift af denne størrelse, da afgiftsgrundlaget består af vidt forskellige varer med forskellige producenter, importører og eksportører. Udvidelse af afgiftsgrundlaget skønnes ikke at stå mål med de medfølgende administrative omkostninger, da udvidelser bl.a. vil medføre registrering af et stort antal varemottagere og producenter. Dette gælder både for virksomheder og myndigheder.

Blandt de varegrupper, som under høringsrunden blev foreslået afgiftsbelagt var:

Undervognsbehandling

Muligheden for at afgiftsbelægge PVC- og phthalatindholdet i biler har været undersøgt nærmere. Det blev af flere årsager fundet uhenigtsmæssigt at afgiftsbelægge bilerne:

- Ved det foreslåede afgiftsniveau vil afgiften udgøre ca. 50 kr. pr. bil. Dette er ikke tilstrækkeligt til at påvirke forbrugsvalget. En evt. signalværdi ved afgiften forventes også at have en ringe effekt, da f.eks. undervognsbehandlingen ikke foregår her i landet.
- Hvis der lægges en højere afgift specielt på bilerne, kan forbrugsvalget og signalværdien få betydning. En sådanne miljøafgift kan kun forsvares, hvis miljøskaderne ved anvendelse af PVC og phthalater i bilerne er væsentlig større end for andre produkter. Dette menes ikke at være tilfældet. Desuden er bilerne allerede pålagt en høj registreringsafgift. Det vil være vanskeligt at hæve denne yderligere med henvisning til en afgift, hvis størrelse næppe kan begrundes miljømæssigt.
- En afgift på biler vil uanset hvilken størrelse afgift, der vælges, inddrage et yderligere stort antal virksomheder. Desuden vil det være nødvendigt i konsekvens heraf også at afgiftsbelægge privatpersoners import af biler, nye som brugte.
- Ved en højere afgift, må denne nødvendigvis gøres variabel efter det faktiske indhold af PVC og phthalater, for ikke at ramme mindre biler urimeligt i forhold til større biler. Det vil give et ekstremt misforhold mellem afgiftens størrelse og kontrolaktiviteten. Det er voldsomt at splitte et antal biler ad hvert år af kontrolmæssige årsager.