

Brøndby, den 20. November 2012

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28,
1402 København K

Peter.Bak@skat.dk

Hørings svar L81

Vedrørende forhøjelse af afgift på kaskoforsikringer vedrørende lystfartøjer.

Resumé

Dansk Sejlunion har modtaget skatteministerens oplæg til en forhøjelse af afgiften på kaskoforsikringer for lystfartøjer. Det er Dansk Sejlunions opfattelse, at forslaget indebærer en negativ forskelsbehandling af danske bådejere, og at forslaget samtidig er baseret på utilstrækkelig argumentation.

Dansk Sejlunion holdninger i denne sag kan inddeles i fire hovedpunkter:

- 1) En afgiftsforhøjelse på 34% er helt ude af proportioner set i forhold til de generelle pris- og afgiftsreguleringer i Danmark. Afgiftsforhøjelser på dette niveau ville være utænkelige i andre sammenhænge, hvor bredere grupper bliver berørt.
- 2) Finansiering af radiobaserede redningstjenester som Lyngby Radio bør fordeles i forhold til, hvem der trækker på tjenestens operationer. Det er en kendsgerning, at en betydelig del af redningsoperationerne i de danske farvande er rettet mod bl.a. fritidsfiskere, windsurfere og havkajakker. Ingen af disse kategorier betaler i dag afgifter. Fritidssejlere er kun involveret i en mindre del af det samlede antal redningsoperationer, men bliver i dette forslag pålagt at betale hele driftsudgiften til redningstjenesterne. Dette er efter Dansk Sejlunions opfattelse ikke rimeligt.
- 3) Fritidssejlads i Danmark har de senere år med krisens indtog oplevet en betydelig nedgang. Mange danskere sælger deres både, og det mærker havnene i form af betydeligt økonomisk pres som følge af faldende indtægter fra både de fastliggende sejlere og fra gæstesejlere (turister). Fritidssejlads er et område, der er følsomt over for konjunkturedgange – en udvikling, som den foreslåede afgiftsforhøjelse vil accelerere yderligere. Aktivitetsnedgangen berører ikke kun havnene isoleret – det rammer det danske turisterhverv som helhed.
- 4) De cirka 275 sejlklubber i Danmark står selv for finansieringen af bl.a. de joller, som børn og unge kan bruge, når de skal lære at sejle. Klubberne forsikrer i sagens natur deres udstyr. Derfor vil afgiftsforhøjelsen ramme de enkelte klubber særdeles hårdt i form af ekstraordinære udgifter på mange tusinde kroner.

Uddybning

Ad. pkt. 1:

Sejlads er allerede i dag den mest afgiftsbelagte fritidsinteresse i Danmark. Ingen andre

fritids- og idrætsaktiviteter er på samme måde som sejlsporten pålagt afgifter til staten som en direkte følge af at dyrke sin fritidsinteresse.

I det aktuelle forslag argumenterer skatteministeren med, at driften af de radiobårne nødtjenester bør betales via en afgiftsforhøjelse på fritidssejleres kaskoforsikring. Dette uagtet, at alle bådejere med kaskoforsikring allerede i dag er pålagt en afgift på 1% af bådens forsikringssum. Denne afgift indbringer staten kr. 115 millioner pr. år. Afgiften blev indført tilbage i 1970'erne, og i dansk sejlsport har vi i dag intet indblik i, hvordan dette provenu anvendes, herunder i hvilket omfang pengene kommer tilbage til sejlsporten.

For en gennemsnitlig fritidsbåd med en forsikringssum på kr. 500.000 er afgiften allerede i dag på kr. 5.000 årligt. En forhøjelse på 34% vil med ét slag således lægge yderligere ca. kr. 1.750 oven i en i forvejen meget udgiftstung afgift. For de mange danskere, som med udgangspunkt i almindelige indtægtsforhold har valgt at prioritere sejlsport som fritidsaktivitet, er en forhøjelse i dette omfang i sagens natur særdeles belastende. I forhold til andre og mere generelle afgiftsstigninger, der berører borgerne i et bredere omfang, er det åbenlyst, at ingen regering ville kunne forsvare en så massivt forhøjet afgiftsregulering.

Ad. pkt. 2

Den danske stat har indgået en bindende international aftale om GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System). Denne aftale er indgået for at øge sikkerheden til søs og er især en væsentlig støtte for den internationale skibsfart. Forpligtelsen er som udgangspunkt uafhængig af fritidssejlads, og det er således Dansk Sejlunions vurdering, at selv om al fritidssejlads stopper, vil udgifterne til drift af nødtjenesterne fortsat være en forpligtigelse for Danmark.

I ministerens forarbejde lægges til grund, at fritidsfartøjer står for 60% af nødoperationerne i de danske farvande. Dette tal dækker med sikkerhed et betydeligt bredere felt end de sejl- og motorbåde, som ifølge forslaget er alene om at skulle finansiere driften af radiobaserede redningstjenester. Blandt andet er antallet af havkajakker i Danmark vokset eksplosivt de senere år. Dertil kommer det store antal fritidsfiskere, surfere og andre med mindre ikke-kaskoforsikrede strandjoller. Det er Dansk Sejlunions opfattelse, at finansieringen af redningstjenesterne rimeligvis bør afspejle fordelingen af redningsoperationer – frem for som i det stillede forslag alene at blive pålagt en enkelt gruppe (fritidssejlerne), hvor det rent administrativt er forholdsvis let at inddrive et ekstra provenu.

Ad. pkt. 3

Afgiften på kaskoforsikringer rammer især den "almindelige dansker", der har sparet op eller gældsat sig for at købe egen båd og dyrke sin passion for sejlsport og livet til søs. Denne store gruppe af bådejere prioriterer ejerskab af en sejl- eller motorbåd frem for et sommerhus, ferier i udlandet eller tilsvarende. Det er også en gruppe, for hvem spørgsmålet om at tegne en kaskoforsikring ikke er et reelt valg – modsat tilfældet for de mest velhavende bådejere. For den enkelte bådejer betyder dette forslag, at en i forvejen dyr og urimelig beskatning øges med hele 34%. En sådan forhøjelse vil få en stor gruppe af sejlere til enten at sætte båden på land eller spille højt spil ved at fravælge deres kaskoforsikring. Dermed udhules provenuet ad omveje.

De forhøjede udgifter vil begrænse tilgangen til sejlsporten og øge frafaldet. Dermed rammes erhvervet omkring fritidssejladsen. Et erhverv, der i forvejen i høj grad er ramt af finanskrisen. Antallet af ansatte i branchen er voldsomt reduceret siden krisens start.

Krisen sætter desuden sine tydelige spor i havnene, hvor der – i modsætning til for få år siden – er mange tomme bådpladser. En yderligere nedgang i antallet af sejlere vil for mange havne betyde, at økonomien ikke længere kan hænge sammen. Dårligere økonomi vil føre til dårligere vedligeholdelse og dermed færre turister, fordi faciliteterne ikke længere er tidssvarende.

De danske havnes indtægter på sejlende turister udgør i dag ca. kr. 200 millioner årligt. I forvejen er turisterhvervet et af de erhverv – modsat bl.a. industrien – hvor Danmark også i fremtiden har mulighed for at fastholde et højt aktivitets- og beskæftigelsesniveau. Ved at forringe de danske havnes driftsvilkår, rammes hele det danske turisterhverv, herunder de attraktioner, restauranter mv. som turistsejlere benytter sig af, når de lægger til rundt om i landet.

Ad. pkt. 4

Sejlsporten adskiller sig fra andre dele af det organiserede friluftliv ved, at man selv finansierer og betaler drift af havne og betaler afgift på eget idrætsredskab. Sejlsport er således den eneste sport, som er pålagt afgift til staten, uanset om man er ung Optimistsejler eller olympisk medaljevinder.

Frivillige i sejlklubber lærer nye sejlere at færdes sikkert til søs i både, der er finansieret af klubbernes medlemmer og forsikret for medlemmernes penge. Dette frivillige klubarbejde vil nu yderligere blive fordyret og begrænse unge mennesker start på en sejlsportskarriere og på en livslang fritidsinteresse. En sejlklub med relativ få både vil hurtigt skulle betale kr. 20.000 kr. årligt i afgift. Et beløb i denne størrelsesorden kan efter Dansk Sejlunions opfattelse ikke med nogen rimelighed pålægges en forening, som på basis af begrænsede økonomiske midler og frivilligt medlemsengagement skaber sunde og lærerige motionsaktiviteter for børn og unge.

Afrunding

Dansk Sejlunion skal med disse argumenter opfordre skatteministeren til at tage forslaget om afgiftsforhøjelse op til fornyet overvejelse.

Det er Dansk Sejlunions klare anbefaling med afsæt i ovennævnte, at forslaget annulleres.

Dansk Sejlunion vil meget gerne mødes med ministeren for at drøfte forslaget nærmere.

Afslutningsvis vil vi påpege den meget korte høringsfrist. Det er utilfredsstillende og ikke i tråd med god forvaltningsskik, at høringsparterne får så kort en frist til at kommentere lovforslaget.

Med venlig hilsen

Hans Natorp
Formand

/

Steen Wintlev-Jensen
Sejladschef

+45 40 46 88 25

+45 43 26 21 80