



Brøndby, den 30. november 2012

## Dansk Sejlunions vurdering af forslaget om forhøjet afgift på kaskoforsikringer

Tak til Folketingets skatteudvalg for at lade Dansk Sejlunion få foretræde for udvalget onsdag den 28. november 2012.

Efter aftale med udvalgets medlemmer sendes her en oversigt over de vurderinger og faktuelle oplysninger, som Dansk Sejlunion lægger til grund for vores opfordring til regeringen om at genoverveje den foreslåede forhøjelse af afgiften på fritidsfartøjers kaskoforsikring.

Det er vores opfattelse, at forslaget er baseret på et forkert grundlag. Dette vil vi gerne redegøre for. De centrale argumenter er:

### **34 procents stigning**

Når en afgift stiger med 34 procent, så fremkalder det reaktioner.

En bådejer, der har et fritidsfartøj med en forsikringssum på kr. 300.000,- betaler allerede i dag en afgift på én procent hvert år – det vil sige kr. 3.000,-. Dette beløb vil med forslaget blive forhøjet til lidt over kr. 4.000,-.

Vi har noteret, at flere politikere søger at nedbryde afgiftsforhøjelsen til et mindre månedligt beløb. Denne tilgang er ikke dækkende efter vores opfattelse. Forhøjelsen kan ikke stå alene, efter som bådejeren naturligvis skal betale hele afgiften.

En afgift på kr. 4000,- år efter år ER mange penge for langt de fleste familier. Især når der er tale om de "fornøjelsespenge", der ligger tilbage på bordet, når alle familiens faste og uomgængelige udgifter er betalt. Kr. 4.000,- svarer rundt regnet til prisen på et avisabonnement, og ingen kan være i tvivl om, hvordan det går med dagbladens oplagstal i disse år!

Det hører med til billedet, at en meget stor del af de samme bådejere OGSÅ bliver berørt af en helt ny årlig afgift på kr. 800,- for at have deres båd opført i Skibsregistret.

I praksis vil dette betyde, at bådejere med selv mindre fritidsfartøjer står over for en samlet årlig afgiftsforhøjelse på mindst kr. 2.000,-, hvilket er et mærkbart beløb i alle henseender. Og i særlig grad, når afgifterne alene skal betales for at dyrke en fritidsbeskæftigelse – i Danmark er der ikke pr. sædvane afgifter på fritidsaktiviteter.

### **Idrætsforeninger rammes**

Afgiften rammer også sejlklubberne – dem er der 275 af i Danmark. De har tilsammen cirka 60.000 medlemmer, hvoraf cirka ti procent er børn.

Dansk Sejlunion har et konkret eksempel på en sejlklub (Sejlklubben Køge Bugt), der har beregnet, at klubben med afgiftsstigningen skal betale ekstra kr. 8.000,- i årlig afgift. Det skyldes, at klubben betaler afgift for hver og én af de mange joller, som klubbens børn og unge låner i træningen. Afgiften berører også handicap- og seniorbåde. Sikkerhedsbåde, skole- og instruktørbåde, dommerbåde osv.

En samlet årlig kaskoafgift på kr. 32.000,- (inkl. stigningen) er et meget stort beløb for en sejlklub, der er drevet af frivilligt engagement. At afgiften efter alt at dømme langt overstiger det årlige kommunale tilskud, som klubben i medfør af Folkeoplysningsloven modtager til arbejdet med børn og unge, er et paradoks, der sætter afgiftens størrelse i yderligere perspektiv.

Dansk Sejlunion har ikke kendskab til andre idrætter, hvor man som klub skal ud og hente beløb i denne størrelsesorden blandt medlemmernes kontingenter ALENE for at betale en statsafgift på sit idrætsudstyr.

### **Andel af redningsoperationer**

I begrundelsen for afgiftsforhøjelsen er det angivet, at pengene skal bruges til at finansiere den maritime nødradio (dvs. Lyngby Radio), som også fritidssejlere benytter.

Det er rigtigt, at fritidssejlere har glæde af Lyngby Radio. Det samme har mange andre grupper, der færdes på vandet i fritiden – fiskere, jollesejlere, surfere, havkajaksejlere m.fl. Disse grupper tegner sig for en stor andel af redningsoperationerne i danske farvande. Men deres små fartøjer er ikke kaskoforsikrede – og de betaler ikke afgift. De har heller ikke VHF-radioer om bord.

Faktisk sker eftersøgninger og redningsoperationer for de mindste fartøjer ofte med assistance fra fritidsfartøjer med VHF-radioer. Ved brug af en VHF-radio er en fritidssejler således ikke alene med til at varetage sin egen sikkerhed, men bidrager samtidig til at øge den generelle sikkerhed til søs for alle, der færdes i danske farvande.

Når det fra regeringspartiernes side anføres, at de, der bruger radioen, også skal betale for den, så skal man være opmærksom på, at de samme brugere er med til at redde andres liv på vandet hvert eneste år.

Dansk Sejlunion har gennemgået SOKs detaljerede statistik over i alt 358 registrerede redningsoperationer i 2011. Optællingen viser, at danske fritidssejlere står for 13-17 procent af samtlige operationer i danske farvande.

De øvrige operationer fordeler sig primært mellem joller (herunder fritidsfiskere), surfere, kajaker, udenlandske fritidssejlere og den kommercielle skibsfart. Dertil kommer en betydelig andel af falske alarmer, hvor en redningsoperation sættes i værk, uden at der senere kan konstateres et redningsbehov.

Ovennævnte fordeling til trods, så lægger afgiftsforhøjelsen op til, at det er fritidssejlerne alene, som skal betale for den maritime nødradio.

Dette er ikke en rimelig fordeling efter Dansk Sejlunions opfattelse.

### **Den kommercielle skibsfart er friholdt**

Særligt bemærkelsesværdigt er det i Dansk Sejlunions optik, at den kommercielle skibsfart med rederier, erhvervsfiskere osv. ikke skal betale noget overhovedet til driften af Lyngby Radio.

Dette uagtet, at Danmark gennem den internationale søfartsorganisation IMO er forpligtet til at opretholde beredskabet for erhvervsskibsfarten som en del af GMDSS (Global Maritime Distress Security System). GMDSS er en del af Safety of Life at Sea (SOLAS), der regnes for den vigtigste internationale konvention om kommerciel sejlads.

Den kommercielle skibsfart er forpligtet til at råde over VHF-radiosystemer i kystnære områder og skal ved sejlads i åbent hav, fx Østersøen, Nordsøen mv., råde over mellemfrekvens-systemer. Lyngby Radio servicerer både VHF- og mellemfrekvens. Driften af Lyngby Radio er i alt overvejende grad tilpasset den kommercielle skibsfarts behov og internationale forpligtelser. Der er intet formelt krav om, at fritidssejlere skal råde over VHF-radioer, og kun cirka halvdelen af fritidsbådene råder over sådanne. Mellemfrekvens er fritidssejladsen helt uvedkommende.

På trods af, at Lyngby Radio, jævnfør ovennævnte, er baseret på den kommercielle skibsfarts betingelser, bliver der med forslaget om afgiftsforhøjelse stillet krav om, at det er fritidssejlerne, som ALENE skal finansiere driftsudgifterne til Lyngby Radio.

Det er klart, at Dansk Sejlunion ser det som et paradoks, når Folketinget beder nogle private fritidssejlere om betale driften af et erhvervsbetinget radioberedskab for alle supertankere, færger og erhvervsfiskere, der befinder sig i danske farvande. Det svarer til at lade lystfiskere, der står med deres stænger på fiskerihavnenes moler, betale for driften af hele havneanlægget.

Vi kan tilføje, at den kommercielle skibsfart, ifølge tal fra SOK, tegnede sig for 21 procent af redningsoperationerne i 2011. Det vil sige en større andel end fritidssejlerne!

### **Supplerende pointer**

Dansk Sejlunion vil gerne runde af med tre supplerende bemærkninger:

1. For det første, så er sejlsport en bredt funderet aktivitet i Danmark. Langt de fleste fritidsbåde er ejet af almindelige danskere, som har valgt et liv, hvor sejlsport er prioriteret forud for charterrejser, sommerhuse og andre aktiviteter. Segmentet af fritidssejlere repræsenterer en ligeså gennemsnitlig del af den danske befolkning som et hvilket som helst andet segment, der er aktivt inden for et bestemt fritidsområde.
2. For det andet, så har finanskrisen været med til at sætte fritidssejladsen i Danmark under pres. I øjeblikket ser vi en udvikling, hvor mange sejlere lægger deres både op eller sælger dem. Hver gang, en dansk fritidsbåd sættes på land, så betyder det et indtægtstab – ikke bare for en havn i Danmark, men også for den indenlandske turisme. Fritidssejlere på land er mennesker, som for manges vedkommende i stedet vil vælge at holde ferie i udlandet – med direkte indtægtstab for Danmark til følge.
3. For det tredje, så vil afgiftsstigningen med stor sikkerhed påvirke bådejernes forsikringsmæssige adfærd. Nogle vil vælge at flytte deres forsikring til udlandet. Andre vil enten underforsikre båden eller helt opsigte forsikringen, hvilket bidrager til at underminere det beregnede afgiftsprovener. Læg dertil det for samfundet principielt uheldige i, at store værdier ikke er forsikrede i tilstrækkelig grad.

### **Dansk Sejlunion ønsker dialog**

Dansk Sejlunion understreger, at vi som fritidssejlere er indstillede på at betale vores andel af de omkostninger, der er forbundet med fritidslivet til søs. For naturligvis er der en regning, der skal finansieres. For os som fritidssejlere er det i forvejen naturligt at tage ansvar for vores idræt og vores infrastruktur.

Men vi har svært ved at forstå, hvorfor vi skal betale HELE regningen. Vi mener, at det må kunne gøres på en anden måde, og vi vil til hver en tid meget gerne deltage i en dialog om, hvilke løsninger der kan være mulighed for.

Vi har mange gode ideer.

### **Dansk Sejlunion**

Hans Natorp  
Formand

Mobil +45 3144 4015  
Mail [formand@sejlsport.dk](mailto:formand@sejlsport.dk)

Brøndby, den 30. november 2012

Bilag 1

## **Baggrund om Lyngby Radio og afgiften på kaskoforsikringer**

### **Lyngby Radio**

Siden 1979 har den danske stat via IMO (den internationale søfartsorganisation) været tilsluttet den internationale aftale GMDSS (Global Maritime Distress Security System), der blandt andet omfatter VHF og anden radiotelefoni.

GMDSS er en del af den internationale konvention Safety of Life at Sea (SOLAS), der regnes som den vigtigste internationale konvention om kommerciel sejlads. Reglementerne i SOLAS, kapitel IV, omfatter krav til de kontraherende stater om at yde radiokommunikationstjenester samt krav til skibenes radiokommunikationsudstyr, og til hvordan nød- og sikkerheds procedurer gennemføres. Kapitlet er tæt knyttet til radioreglementet fra Den Internationale Telekommunikationsunion.

Lyngby Radio blev i mange årtier drevet af den danske stat. Det ændrede sig, da TDC overtog telefonitjenesten i Danmark og dermed også fik overdraget forpligtelsen til at drive landets maritime nødradio. I årene indtil nu har TDC kunnet fratække driftsudgiften i sit regnskab. Fra og med 2012 eksisterer denne mulighed ikke længere, og det er nu blevet statens opgave at dække TDC's udgifter til drift af Lyngby Radio.

Den årlige underskudsdekning beløber sig til kr. 56 millioner (cirka kr. 30 mill. netto), lyder et skøn fra Erhvervsministeren, jævnfør lovforslaget L68.

Det er vigtigt at gøre sig klart, at langt fra alle 56 millioner kroner går til VHF, som bruges af fritidssejlere. En ukendt andel går til drift af blandt andet mellemfrekvenssendere og andet, som er lystsejlerne helt uvedkommende.

**Dansk Sejlunions konklusion:** Sejlere med en kaskoforsikring skal betale hele underskudsdekningen, uagtet at Lyngby Radio i vid udstrækning opretholdes af hensyn til erhvervssejlads og yder andre services end de, som anvendes af fritidssejlere.

### **Automatisering mulig**

Erhvervs- og vækstministeren har i forbindelse med lovforslag L68 nedsat en arbejdsgruppe, som skal komme med forslag til den fremtidige organisering og finansiering af de radiobaserede maritime nød- og sikkerhedstjenester. Ingen sejlorganisationer har hørt noget fra denne arbejdsgruppe.

Danske fritidssejlere kan i dag undvære døgnovervågningen af VHF, kanal 16, da en ny og bedre teknologi er tilgængelig i form af nødopkald direkte til

Søværnets Operative Kommando via DSC-teknologien, som alle moderne VHF-radioer er udstyret med.

**Dansk Sejlunions konklusion:** Teknologien gør det i dag muligt at automatisere den eksisterende brug af VHF som bemandedt nødradio. Denne løsning har ikke været diskuteret med danske sejlorganisationer, herunder Dansk Sejlunion, uagtet at en tværministeriel arbejdsgruppe i 2012 har haft fokus på fremtidig organisering af nød- og sikkerhedstjenester.

## Den eksisterende afgift på kaskoforsikringer

Afgiften på fritidsfartøjers kaskoforsikringer blev indført tilbage i 1970'erne som beskatning af et formueobjekt. Baggrunden var det generelle pres på samfundsøkonomien – der var brug for at få flere penge i kassen.

I dag indbringer kaskoafgiften den danske stat et årligt provenu på cirka kr. 115 millioner. Dansk Sejlunion har ved adskillige lejligheder i årenes løb efterspurgt nærmere redegørelser for, hvordan de mange penge bliver anvendt. Vi har ikke på noget tidspunkt modtaget tilbundsående svar. Det nærmeste, vi er kommet, er, at provenuet dækker tre forskellige udgiftsområder (brugerbetaling), som relaterer sig til:

1. Afmærkninger i danske farvande
2. Navigationsadvarsler
3. Søsportens Sikkerhedsråd

### 1. Afmærkninger i danske farvande

Det offentlige afmærker:

- Hovedfarvande (normalt ned til seks meter)
- Gennemsejlingsfarvande (mellem to hovedfarvande, min. fire meter)
- Sikker ankerplads i tilknytning til et hovedfarvand

Fælles for afmærkningerne er, at de alle er anbragt af hensyn til den kommercielle skibsfart. Overalt i danske farvande fjernes afmærkninger, når det skønnes, at de ikke længere har betydning for den kommercielle sejlads.

De få steder i de indre farvande, fx Roskilde Fjord, Isefjorden og dele af Limfjorden, hvor der stadig er behov for afmærkninger til fritidssejlads, bliver disse finansieret via direkte brugerbetaling blandt lokale havne og fritidssejlere.

**Dansk Sejlunions konklusion:** Det offentliges afmærkninger i danske farvande sker udelukkende af hensyn til den kommercielle skibsfart. Ikke desto mindre betaler fritidssejlerne fortsat et betydeligt beløb til afmærkninger via kaskoafgiften – foruden at sejlerne via direkte brugerbetaling finansierer konkrete afmærkninger, der specifikt er målrettet fritidssejlads.

## 2. Navigationsadvarsler

Advarslerne udsendes i tilfælde af, at farvandsafmærkningerne i relation til erhvervsfartøjerne ikke er på plads og i orden. Hvis der eksempelvis mangler lys på faste fyr eller moler, eller hvis der er skibe på grund.

Advarslerne udsendes løbende af SOK via Lyngby Radio, så skibsfarten holdes ajourført om ændringer i farvandsafmærkningen i de danske farvande.

**Dansk Sejlunions konklusion:** Da navigationsadvarsler vedrører afmærkninger, som er anbragt af hensyn til erhvervstrafikken, må navigationsadvarsler ligeledes være af hensyn til erhvervene.

## 3. Søsportens Sikkerhedsråd

Rådet består af aktører med interesser i sikkerheden til søs. Alle fritidsorganisationer med tilknytning til vand er repræsenteret i Søsportens Sikkerhedsråd. Søfartsstyrelsen beklæder formandsposten. Det offentlige yder en årlig støtte på kr. 500.000,-.

**Dansk Sejlunions konklusion:** Det offentlige yder økonomisk støtte til rådet, og de frivillige organisationer yder et stort frivilligt arbejde for rådet.

**Samlet vurdering af den eksisterende kaskoafgift:** Fritidssejlerne betaler i dag kr. 115 millioner til den danske stat. En afgift i denne størrelsesorden er ingen andre danske idræts- og fritidsorganisationer pålagt. Det har hidtil ikke været muligt for Dansk Sejlunion at få oplyst, hvordan provenuet fra afgiften bliver anvendt – herunder i hvilket omfang, beløbet dækker faktiske udgifter, der kommer fritidssejlerne til gode. Ud fra de begrænsede oplysninger, vi har til rådighed, er det Dansk Sejlunions vurdering, at provenuet fra afgiften langt overstiger de udgifter, som fritidssejladsen medfører i forhold til afmærkninger, navigationsadvarsler og Søsportens Sikkerhedsråd. Der er således i vid udstrækning tale om en ren skat på fritidsaktiviteter.

## Ny afgift for optagelse i Skibsregistret

Erhvervsministeren har fremsat et forslag om, at både med en bruttotonnage under 20 ton fremover skal betale kr. 800,- i årligt afgift for at være optaget i Skibsregistret. Større skibe skal betale henholdsvis kr. 1.200,- og kr. 1.600,-.

Staten får derved en årlig indtægt på kr. 11 millioner. Små både skal årligt betale kr. 8 millioner, heraf vil kr. 4,5 millioner komme ind via fritidsbåde.

Erhvervsministeren oplyser, at provenuet skal dække drift af registret og afledte myndighedsopgaver. Afledte opgaver er fx: afmærkninger, navigationsadvarsler og Søsportens Sikkerhedsråd.



Skibsregistret er underlagt Søfartsstyrelsen. Fritidssejladis er reguleret via internationale regler, hvilket betyder, at Søfartsstyrelsen ikke skal beskæftige sig med særskilte regler for fritidsfartøjer. Dermed har Søfartsstyrelsen ikke specielle udgifter afledt af lystsejladis.

**Dansk Sejlunions konklusion:** Fritidsbåde optaget i Skibsregistret er ofte behæftet med lån og dermed også kaskoforsikrede. Disse fartøjer skal således både betale forhøjet afgift på forsikring og en årlig afgift til Skibsregistret. Det er i denne forbindelse tankevækkende, at der blot er kr. 800 i forskel på afgiften for en lille fritidsbåd og afgiften for en stor supertanker – også set i lyset af, at Søfartsstyrelsen ikke har nævneværdige driftsudgifter i forhold til fritidssejladis.