

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Att.: [JS@skat.dk](mailto:JS@skat.dk); Mogens [Rasander@skat.dk](mailto:Rasander@skat.dk); [Peter.Bak@skat.dk](mailto:Peter.Bak@skat.dk)

20. november 2012.

Høringssvar: L 81 – Forslag til lov om ændring af selskabsskatteoven herunder forhøjelse af afgiften af kaskoforsikringer for lystfartøjer.

---

Danske Tursejlere skal hermed fremsætte følgende bemærkninger til punkt 3.C. Forhøjelse af kaskoforsikringsafgift på fritidsfartøjer.

Afgift af lystfartøjsforsikring tager udgangspunkt i lovebekendtgørelse nr. 229 af 22. april 2002 med de ændringer, der følger af § 25 i lov nr. 325 af 18. maj 2005 og § 45 i lov nr. 428 af 6. juni 2005.

#### **Nej tak til nye yderligere afgifter**

Danske Tursejlere **er imod nye afgiftsforhøjelser**, der vil ramme fritidssejlerne yderligere. Fritidssejlerens er allerede én af de mest afgiftsbelagte fritidsinteresser, hvorfor vi skal anbefale, at **forsikringsafgiften ikke forhøjes**.

For få uger siden foreslog Søfartsstyrelsen en ny registreringsafgift til skibsregistret. I forvejen er der skat og afgifter på dieselolie, som anvendes til fritidsfartøjer. Samtidig ser vi, at havneafgifterne er stærkt stigende, som følge af kommunernes trængte økonomi.

Lægger vi hertil den foreslåede forhøjelse af kaskoforsikringsafgiften, vil fritidssejlerne komme til at bære en unfair afgiftsbyrde, der som konsekvens kan medføre et markant fald i antallet af fritidsbåde i Danmark. Dette vil selvfølgelig også påvirke beskæftigelsen inden for erhverv, som relateres til det maritime område og igen med faldende statslige indtægter til følge.

#### **En unfair afgift**

Afgiften indbringer i dag et årligt provenu på ca. 115 mio. kr. Dette provenu er beregnet til at stige med 30 mio. kr. med den foreslåede forøgelse af afgiften fra 1 % til 1,34 % af forsikringsværdien.

Allerede ved lovens oprindelige ikrafttræden medførte lovteksten en unfair sondring mellem forskellige grupper af lystsejlere, idet afgiften alene bliver pålagt de ejere af lystfartøjer, som af egen sund fornuft har valgt at tegne en kaskoforsikring for lystfartøjet.

Mange sejlere undlader nu at kaskoforsikre deres lystfartøj, for at slippe for afgiften, ligesom der fortsat er mange ejere, som forsikrer deres skib i udlandet og dermed i stor stil fortsat unddrager sig afgift.



*”Afgiften indføres for at sikre, at brugerne af den forsikringsordning, som nødtjenesterne må betegnes som, i størst muligt omfang er med til at finansiere udgifterne til driften af tjenesterne”*

Som begrundelse for afgiftsstigningen skriver Skatteministeriet, at provenuet skal være med til at dække udgifter til drift af de maritime nødtjenester i Danmark som jo anvendes af **alle sejlere** i de danske farvande.

Danske Tursejlere anerkender dette arbejde, og de udgifter der er forbundet med drift af de maritime nødtjenester i Danmark. Men når man argumenterer for, at den forøgede forsikringsafgift skal være med til at dække disse udgifter, er det vel rimeligt at stille spørgsmålet:

**”Hvilke udgifter dækker det nuværende provenu på kr. 115 mio. kr.?”**

Den danske stat har indgået en bindende international aftale, som sikrer, at der findes et radiobaseret system, som sikrer, at opkald fra sejlere, der kommer i nød, vil blive opfanget af én landstation. Dette system anvendes af såvel fritidssejlere, erhvervssejlere som af den internationale skibsfart.

### **Fritidssejlere i nødsituationer**

I begrundelsen for afgiftsforhøjelsen skriver man, at fritidsfartøjer står for 60 % af nødsituationer i danske farvande.

Danske Tursejlere er repræsenteret i forretningsudvalget i Søsportens Sikkerhedsråd under Søfartsstyrelsen, og her er det helt andre tal, vi bliver præsenteret for. Vi genkender slet ikke Skatteministeriets påstand om, at fritidssejlerne tegner sig for 60 % af brugen af de maritime nødtjenester!

Af ulykkesstatistikkerne i Søsportens Sikkerhedsråd fremgår det, at det primært er fritidsfiskere, dykkere og havkajakker, der optræder på ulykkesstatistikken. Altså sejlere, der typisk ikke har tegnet en kaskoforsikring for deres fritidsfartøj, og som **derfor ikke er med til at betale forsikringsafgiften og den foreslåede forhøjelse af afgiften – og driften af nødtjenesterne!**

Det er derfor relevant at spørge, **hvorledes disse fritidsgrupper kan bidrage til finansieringen af de maritime nødtjenester?**

**Ligeledes er det relevant at spørge, hvorledes den af skatteministeriet påståede gruppe på 40 % der er til rest, skal være med til at finansiere udgifterne?**

Danske Tursejlere **kan ikke acceptere, at det igen er de sejlere, der af egen sund fornuft har tegnet en kaskoforsikring, der skal betale for driften af de maritime nødtjenester, hvorimod de sejlere, der har undladt at tegne en kaskoforsikring eller er forsikret via udenlandske forsikringsselskaber slipper for at være en del af fællesskabet.**

Der er i dag ca. 60.000 lystfartøjer i Danmark med en længde på over 7 meter. Hertil kommer et stort antal mindre joller etc., således at det faktiske antal fritidsbåde vurderes at ligge på omkring 100.000.



Af forsikringsselskabernes statistikker fremgår det, at der er tegnet kaskoforsikring for ca. 37.000 fritidsfartøjer. Dvs. der er en eksisterende mængde på ca. 63.000 fritidsbåde, som ikke har tegnet en kaskoforsikring, og som dermed **ikke er med til at betale** for nødberedskabet.

En meget stor del af de nød- og redningssituationer der udføres, er faktisk målrettet mod denne gruppe af mindre fritidsfartøjer som af den ene eller den anden grund kommer i havsnød. En gruppe som qua bådens ringe værdi ikke har tegnet en kaskoforsikring og derfor heller ikke vil være med til at inddække de beskrevne omkostninger med det foreliggende lovforslag.

Der findes ingen anden friluftaktivitet i Danmark, der i den grad er beskattet som fritidssejlere. Denne politik rammer mange ældre, der har brugt fritidsbåden – ikke blot som en rekreativ hobby – men også som pensionsopsparing og som nu ikke ser sig i stand til at realisere deres seniortilværelse og dyrke det sociale liv på vandet via deres fritidsbåd. Omkostningerne til den løbende drift bliver simpelthen for store.

Det er derfor relevant at stille spørgsmålet. **Skal det at dyrke fritidssejlads være forbeholdt en lille gruppe af økonomisk velstillede danskere?**

### **Havnene tømmes og branchen er trængt**

I forvejen er hele erhvervet omkring fritidssejlads hårdt ramt af finanskrisen. En yderligere belastning af økonomien ved fritidssejlads vil ramme branchen hårdt, og vi må forudse, at der vil forsvinde danske arbejdspladser i disse tilknyttede erhverv.

For få år siden var der ventelister til en bådplads i langt de fleste lystbådehavne. Disse ventelister er i dag ikke eksisterende, hvilket er et realistisk og skræmmende eksempel på de økonomiske problemer, som har ramt mange fritidssejlere.

Danske Tursejlere vil gerne drøfte ideer og perspektiver med skatteministeriet i forbindelse med ændring af skattelovgivningen og står naturligvis til rådighed for yderligere uddybning af vore synspunkter.

Med sejlerhilsen

Leif Nielsen  
Danske Tursejlere