

20/11/12

Høringssvar L81

Vedrørende forhøjelse af afgift på kaskoforsikringer på lystfartøjer.

Søsportens brancheforening Danboat, har læst Skatteministerens lovforslag L81 i hvilket der bl.a. indgår en stigning på 34% i statsafgiften på kaskoforsikring af lystfartøjer. En stigning som Danboat på det kraftigste fraråder.

Der knytter sig bl.a. flg. vurderinger og overvejelser til lovforslaget:

1. Forslaget forventes ikke at have adfærdseffekter. Den økonomiske belastning ved afgiften er begrænset sammenlignet med den risiko en bådejer vil påtage sig ved ikke at tegne kaskoforsikring.

2. Ligeledes skønnes det, at arbejdsudbudseffekterne vil være beskedne, og de medregnes derfor ikke i provenuskønnet [...] Herudover vurderes lovforslaget ikke at have provenumæssige konsekvenser ...

3. Provenuet anvendes til at finansiere udgifterne til driften af de radiobaserede maritime nød-, il- og sikkerhedstjenester i Danmark (Lyngby Radio – Danboats tilføjelse). Afgiftsforhøjelsen 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.

Ad 1.

Gennemsnitforsikringen på brugte både ligger på 570.000 kr. Danboats medlemmer inden for bådeforsikringer vurderer, at flere bådejere vil opsig kaskodækningen, med den risiko det indebære. Allerede nu er der eksempler, hvor sejlkлубber opsig kaskoen på deres klubbåde. En praksis der vil brede sig med afgiftsstigningen.

Det gennemsnitlige nybåds-køb i Danmark ligger på 1.000.000 kr. Udgiftsstigningen vil i dette tilfælde gå fra 10.000 kr. til 13.400 kr. årligt. Til dækning af denne merudgift skal der for gennemsnitlønmodtageren tjenes ca. 10.000 kr. ekstra pr. år før skat.

Typisk vil man opleve, at afgiften til Staten (13.400 kr.) bliver højere end forsikringspræmien (7600 kr.).

I følge producenter og forhandlere i bådebranchen vil stigningen ramme "almindelige" lønmodtagere, der er i markedet for både fra 500.000 kr. til 1.200.000 kr. mest. Flere vil helt afstå fra at købe nyt, da de årlige driftsomkostninger bliver for store. Køberne af større både har ofte andre muligheder og vil vælge at placere deres båd i Flensborg, Malmø eller andet steds udenlands og derved spare både moms og den årlige afgift.

Hvorfor bruger man et regneeksempel på 300.000 kr. i lovforslaget, når gennemsnitsbåden i Danmark er forsikret til et beløb der er næsten dobbelt så stort? Hvordan kan man acceptere et produkt hvor statsafgiften overstiger prisen på vareren? Hvorfor tror ministeriet, at lystsejlere lader båden blive i Danmark, når man over få år kan spare hundredetusindevis kroner ved at have båden uden for landets grænser?

Ad 2.

Blandt Danboats medlemmer vurderer et værft, at det budgetterede salg til det danske marked for 2013 vil blive halveret fra 20.000.000 til 10.000.000 kr. i 2013. En reduktion der koster 10-15 arbejdspladser. Læg dertil et momstab på 2.500.000 kr.

Der er få værfter tilbage i Danmark, men dem der er tvivler ikke på at stigningen i afgiften vil påvirke salget. Forhandlerne deler denne opfattelse.

Det hører også med til denne overvejelse, at sejlerne i Danmark har en høj gennemsnitsalder. Og da afgiftsstigningen gælder for alle både og altså ikke blot nye både vil mange ældre sejlere vil overveje om de skal forsætte med at have båd. Producenter i branchen vurderer, at afgiften vil forstærke frafaldet af sejlere, der allerede er højt. Det betyder flere tomme pladser i havnen som igen betyder lavere aktivitet.

Hvordan og over hvilken tidshorisont har man vurderet at arbejdsudbudseffekterne vil være beskedne? Er det rimeligt, at man ser bort fra afledte effekter i denne vurdering?

Ad 3.

Den danske stat har indgået international Global Maritime Distress and Safety System aftale for at øge sikkerheden til søs. Aftalen omfatter radioplightige skibe og er især en væsentlig støtte for den internationale skibsfart. Mange lystfartøjer har end ikke en VHF-radio om bord og ingen af dem er radioplightige. Endvidere er Lyngby Radio i kraft af den internationale aftale en del af et global system.

Hvorfor er det lystsejlerne, der skal betale for driften af en aftale som staten har indgået for at sikre søsikkerheden for den internationale skibsfart?

Sammenfatning

Søsportens Brancheforening Danboat mener at forslaget i sin nuværende form får en meget negativ indflydelse på det maritime erhverv, der i forvejen er presset til det yderste. Det fremgår eksempelvis af nyligt offentliggjorte tal fra Danmarks Statistik, der viser at branchens samlede omsætning i 2011 faldt med 50 procent.

Yderligere afgifter vil bremse salg af udstyr, af nye og af brugte både. Flere afgifter vil sætte yderligere skub i en udvikling, hvor sejlere lægger op og havnene tømmes. Det forekommer ekstra urimeligt at afgiften på kaskoforsikringer på lystfartøjer nu ønskes øget da søsporten er den eneste fritidsaktivitet der er pålagt afgifter i denne kaliber.

Danboat frygter flere konkurser med tab af arbejdspladser i det maritime erhverv til følge. Det beregnede provenu på 30 mio. kr. vil formentlig ikke blive et provenu i det samlede regnestykke.

Bådbranchen har i sammenligning med for eksempel byggebranchen klaret sig uden offentlige tilskud. Det ønsker vi i Danboat at forsætter, men vi ønsker ikke at flere hindringer. Danboat vil gerne gå i

konstruktiv dialog om hvorledes afgiften kan ændres / omlægges.

Mvh.

Jan B. Hansen
Formand for Danboat
Kontakt 40 56 1296
Mail jh@sejl.dk