

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 Købehavn K

Den 20. september 2016

Regeringens Saneringsudvalg

Med afsæt i saneringsudvalgets igangværende arbejde med at gennemgå eksisterende punktafgifter ønsker Dansk Sejlunion (DS) og Danske Tursejlere (DT) med denne henvendelse at rette udvalgets fokus mod afgiften på lystfartøjers kaskoforsikringer. En afgift, der specifikt er nævnt i kommissoriet bag analysearbejdet.

Som de største største organisationer inden for fritidssejlsads i Danmark har DS og DT et indgående kendskab til kaskoafgiftens negative konsekvenser for sejlsport og tilknyttede erhverv, men tillige på flere punkter rammer uhensigtsmæssigt i forhold til lovens intentioner.

Vores viden og erfaringer er bl.a. følgende:

- **Danske forsikringer flytter til udenlandske selskaber**

Da kaskoafgiften i 2013 med ét slag blev forhøjet med 34 procent, blev afgiften for langt de fleste bådejere end præmien for den båd, man ønskede at forsikre. Dét forhold, at en afgift pludselig stiger med op til flere tusinde kroner årligt - og tilmed overstiger selve ydelsen - fik omgående mange bådejere til at afsøge muligheder for at undgå statsafgiften. Således er der i dag en trafik af sejlere, som forsikrer deres både i udlandet og samtidig "glemmer", at de personligt skal indbetale statsafgiften til SKAT. De udenlandsk forsikrede både underminerer statens provenu på afgiften samtidig med, at SKAT reelt ikke har mulighed for at stoppe denne trafik.

En årlig afgift på 1,34 procent af en båds forsikringssum er ubetinget ét af de højeste og mest aggressive afgifter i Danmark. Resultatet er, at der er skabt et marked for spekulation, der undergraver loven. Læg dertil et mærkbart provenutab for både stat og danske forsikringsselskaber.

- **Forsikringsforeninger oprettet for at omgå afgift**

I direkte konsekvens af danske bådejeres interesse i at undgå afgiften er der i Tyskland etableret en forening, som overtager en minimal andel af ejerskabet af danske fritidsbåde. Med dette ejerskab kan den enkelte båd derved registreres i Tyskland, og det er herefter foreningens påstand, at den danske hovedejers ikke skal betale forsikringsafgift til den danske stat. Modellen blev

underkendt af SKAT i 2013, men markedsføres stadig og lever i bedste velgående, uden at SKAT har grebet ind over for foreningen eller klart kommunikeret til bådejere, at ordningen ikke er lovlig.

DS og DT hører ligeledes om danske bådfællesskaber, der kollektivt dækker skader på hinandens både. Også denne type af foreninger medfører mindre omsætningstab for danske forsikringsselskaber samt provenutab til staten.

- **Både flyttes til udlandet - indtægtstab på flere fronter**

En del sejlere vælger at flytte båden til Sverige eller Tyskland i vinterperioden for dermed at spare statsafgift på forsikringen. Det har yderligere den konsekvens, at båden bliver serviceret i udlandet, hvilket koster indtægtstab for den danske bådbranche, inkl. leverandører af reservedele mv. Læg dertil, at de i forvejen ofte pressede danske havne mister indtægter fra udlejning af havnepladser.

- **Afgiften rammer skævt - de dyreste både går fri!**

Da kaskoafgiften blev forhøjet med 34 procent i 2013 lød et tilbagevendende politisk argument, at afgiften rammer de rigeste befolkningsgrupper - med de største både og med økonomisk råderum til at betale en ekstra afgift. Sagen er blot, at argumentet ikke holder. Tværtimod viser tal fra Forsikring & Pension, at kun ganske få af de største og dyreste både er forsikret i danske selskaber. En betydelig del af store både er formentlig slet ikke forsikrede. Skulle de få en skade, har ejerne råd til at betale for at få den udbedret - og afgiften er sparet under alle omstændigheder.

Kaskoafgiften rammer til gengæld allerhårdest hos bådejere med gennemsnitsindtægter. I Danmark er sejlads heldigvis en fritidsaktivitet, der er udbredt i hele befolkningen - og ikke kun forbeholdt de rigeste. Sejlere med almindelige indtægter må oftest lånefinansiere bådkøb, og med lån i båden følger også et krav om kaskoforsikring. Her kan en afgift på 5000 kr. årligt (hvis bådens værdi er godt 350.000 kr.) være netop den ekstraudgift, der gør, at familien enten sælger båden eller afstår fra at købe.

- **Hård afgift for foreningslivet**

I Danmark er der ikke tradition for at afgiftsbelaste det frivillige foreningsarbejde. Sejlsport er undtagelsen på dét punkt. Sejlklubber må kaskoforsikre deres klubber - typisk et antal joller til børn og unge foruden trænerne motorbåde samt måske enkelte kølbåde til klubbens sejlere. I det frivillige arbejde virker afgiften demotiverende, når en sejlklub skal aflevere et beløb i statsafgift, der i mange tilfælde stort svarer til det beløb, som klubben kan opnå i tilskud via den kommunale folkeoplysning.

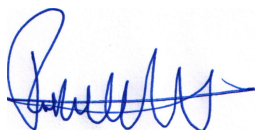
Sammenfattende er det vores opfattelse, at kaskoafgiften på lystfartøjer rummer en lang række u hensigtsmæssigheder. Afgiftens høje niveau ansporer til bådejere til at finde alternative løsninger - med tab for båderhverv, havne og stat til følge - lige så vel som afgiften udgør en urimelig stor belastning for almindelige bådejere og for foreningslivet. Samlet set er det en afgift med en klart hæmmende effekt over for

sejlads og bådindustri - aktiviteter, der for begges vedkommende er dybt forankrede i det danske kultur- og fritidsliv.

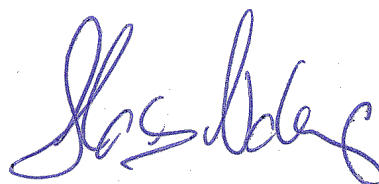
Baseret på det her beskrevne vil Dansk Sejlunion og Danske Tursejlere opfordre saneringsudvalget til lade vores betragtninger indgå i arbejdet med at analysere afgiften på lystfartøjers kaskoforsikringer.

Vores samlede anbefaling er at afskaffe afgiften eller alternativt at tilbagerulle afgiften til niveauet før 2013, hvilket, med en målrettet kontrolindsats, kan ske uden, at staten lider provenutab i forhold til det aktuelle niveau.

Med venlig hilsen



Poul Erik Jakobsen
Fmd. Danske Tursejlere



Hans Natorp
Fmd. Dansk Sejlunion.