

DAGBLADENE

PRESSENS HUS

Skindergade 7
1159 København K
Telefon 3397 4000
Telefax 3314 2325
ddf@danskedagblade.dk
www.danskedagblade.dk

Skatteministeriet

JS@skat.dk

Mogens.Rasander@skat.dk

Peter.Bak@skat.dk

20. november 2012

Høringssvar vedr. L81 – Forslag til lov om ændring af selskabsskatten, lov om afgift af lønsum m.v.

Dagbladene skal herved fremsætte sine bemærkninger i forbindelse med Skatteministeriets høring om stigning i lønsumsafgiften for dagblade.

Foreningen ser lovforslaget som en skat på borgernes mulighed for at få dybtgående information om samfundsudviklingen, hvilket foreningen på det kraftigste skal tage afstand fra.

Det er første gang i nyere historie, at Folketinget pålægger skat på borgernes mulighed for information. Den tidligere politiske konsensus, om at dagspressen ikke skal belægges med skat, er med forslaget stærkt udfordret.

Dagbladene har siden 1992 har betalt 2,5% lønsumsafgift, hvilket alene baggrund i omlægningen af Ambi-afgiften til en momshævning fra 22,5% til 25%. Dengang mente de politiske partier, at omlægningen af Ambi (som dagbladene betalte) til moms, ikke skulle forrykke enigheden om, at borgerne ikke skulle betale skat af dagblade. Omvendt skulle dagbladene gennem deres momsfritagelse ikke stilles bedre efter ambi-omlægningen end før, hvilket medførte, at dagbladene blev pålagt 2,5% lønsumsafgift.

Selvom en stigning i lønsumsafgiften fra 0,98% til 1,04% synes lille, stiller dagbladene sig uforstående over for, at en stigning kommer så sent i budgetforløbet for dagbladene. Der skal ikke herske tvivl om, at branchen under ét har meget svære tider, og en ny påført skat kan kun finansieres på en måde, nemlig med øgede besparelser.

Der er også grund til at forholde sig kritisk til høringsforløbet. Reelt modtog Foreningen lovforslaget i høring i går mandag 19. november med høringsfrist den 20. november. Godt nok var lovforslaget fremsendt fredag 16. november, men da Danske Dagblades Forening højst overraskende ikke står opført på høringslisten, selvom foreningens medlemmer rammes hårdt af forslaget, fik foreningen først lovforslaget i går, da Foreningen rent rutinemæssigt fandt det på høringsportalen.

To (2) dages høringsfrist er meget kort tid for en medlemsorganisation til at læse lovforslaget, forholde sig til det og drøfte det på kvalificeret vis med sine medlemmer. Det er heller ikke i overensstemmelse med regeringsgrundlaget fra oktober 2011.

Danske Medier er naturligvis til rådighed med uddybning af synspunkterne. Henvendelse herom kan ske til vicedirektør Thomas Rønnow på telefon 3397 4000 eller mail thr@danskedagblade.dk.

Med venlig hilsen
Danske Dagblades Forening



Thomas Rønnow
Vicedirektør

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 båd ejer 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 indebærer. Allerede nu er der eksempler, hvor sejlkлубber opsig kaskoen på deres klubbåde. En praksis der vil brede sig med afgiftsstigningen.

Det gennemsnitlige nybådskøb 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 gennemsnitslønmodtageren 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

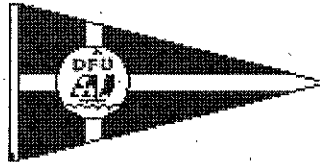
konstruktiv dialog om hvorledes afgiften kan ændres / omlægges.

Mvh.

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

Danmarks Fritidssejler Union n

Danish Yacht Association



Sekretariat: Baronvej 4, 5610 Assens, telefon +45 5070 3780 e-mail dfu@dk-dfu.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

20/11 2012

Høringssvar vedr. L 81

Danmarks Fritidssejler Union (i det følgende benævnt DFU) har fra andre sejlorganisationer erfaret, at Skatteministeriet har sendt et forslag om forhøjelse af afgiften på kaskoforsikringer på fritidsfartøjer til høring hos interesse-organisationer m.fl.

Indledningsvis skal bemærkes, at det undrer os meget, at vi ikke har modtaget denne høringsskrivelse, idet DFU er medlem af Søfartsstyrelsens udvalg vedrørende fritidssejleruddannelserne samt Søsportens Sikkerhedsråd. Det er desværre ikke første gang, vi ikke har modtaget høringsskrivelser – senest ved fremsættelse af lovforslag L 40 om afgiftsændringer ved optagelse/forbliven i Skibsregistret. Vi går dog ud fra, at det er en fejl.

DFU er principielt imod nye afgifter, der rammer danske fritidssejlere og har i øvrigt følgende bemærkninger til det konkrete forslag:

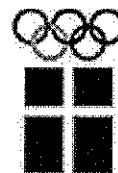
Der argumenteres i forslaget med, at afgiften mere eller mindre skal dække omkostningerne ved de radiobaserede redningstjenester som f.eks. Lyngby radio og at fritidsfartøjer står for ca. 60% af nødoperationerne i danske farvande. DFU er medlem af Søsportens Sikkerhedsråd - og der får vi løbende oplysninger/statistik om hændelser i fritidssejlerlivet – og disse tal harmonerer overhovedet ikke med den påstand, at fritidsfartøjer står for ca. 60 % af alle nødoperationer.

Den nuværende afgift på 1 % giver efter det oplyste ca. 115 mill.kr. årligt. – og nu forventes stigningen til 1,34 % at give yderligere ca. 30 mill. kr. årligt DFU vil gerne have oplyst, hvordan det samlede provenue tænkes anvendt?

Forhøjelsen af afgiften vil medføre, at mange fremover vil undlade eller afmelde kaskoforsikringer af fritidsbåde, andre vil nedsætte forsikringssummen, således at såvel præmie som afgift falder – og ikke mindst vil flere og flere søge fritidsfartøjer forsikret i udlandet, hvor der ikke er en tilsvarende afgift. Selvom det er ulovligt at unddrage sig afgiften på denne måde, er der allerede i dag ganske mange, der benytter sig af denne mulighed for at undgå afgiften. Endvidere er der en ganske alvorlig afmatning i bådbranchen og eksempelvis er gæsteanløb i havnene falder 20-30 % det seneste år. En forhøjelse af afgiften vil givetvis give hele fritidsbådsektoren et yderligere dyk.

Det er derfor DFUs vurdering, at det forventede provenue ikke vil blive opnået – tværtimod forventer vi, at det falder til et niveau noget under de nuværende 115 mill.kr./år

Med sejlerhilsen og på vegne af DFUs bestyrelse. Boris Damsgaard, sekretær og juridisk rådgiver



DANMARKS IDRÆTS-FORBUND
Olympisk komité

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28,
1402 København K

Peter.Bak@skat.dk>

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, lov om afgift af lønsum m.v., afskrivningsloven og forskellige andre love (Ophævelse af andelsbeskatningen, forhøjelse af visse lønsumsafgiftssatser, nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller, inddragelse af CO₂-kvoter under CFC-beskatningen, forhøjelse af afgiften af kaskoforsikringer for lystfartøjer m.v.)

Danmarks Idræts-Forbund (DIF) er via Dansk Sejlunion gjort bekendt med lovforslagets del om en forhøjelse af afgiften af kaskoforsikringer for lystfartøjer.

Da sejlads i forvejen er en meget afgiftsbelagt fritidsinteresse, skal vi anbefale, at ministeren ikke forhøjer afgiften på fritidsbådes kaskoforsikring til 1,34 pct.

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 en af de eneste idrætsgrene, der er pålagt afgift til staten, uanset om man er ung optimistsejler eller olympisk medaljevinder.

Frivillige i sejlklubber lærer nye sejlere at færdes sikkert i både, der er finansieret af klubbernes medlemmer og forsikret for medlemmernes penge. Via en afgiftsforhøjelse vil det frivillige klubarbejde yderligere blive fordyret og begrænse unge menneskers start på en livslang fritidsinteresse eller sågar en sejlsportskarriere.

For den enkelte sejler betyder afgiftsforhøjelsen, at beskatningen øges med 34 pct. Denne øgede afgift vil få en stor gruppe af sejlere til enten at sætte båden på land eller undlade at kaskoforsikre båden.

De forhøjede udgifter vil endvidere begrænse tilgangen til sejlsporten og øge frafaldet. Dermed rammes ikke alene idrætten, men også erhvervet omkring fritidssejladsen også. Et erhverv der i forvejen i høj grad er ramt af krisen. Antallet af ansatte i branchen er voldsomt reduceret siden krisens start. Så alt i alt mener DIF ikke, at provenuet for

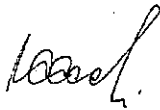
Idrættens Hus
Brøndby Stadion 20 · DK 2605 Brøndby
Tlf. +45 4326 2626 · Fax +45 4326 2628
www.dif.dk

Protoktor Hendes Majestæt Dronningen

afgiftsforhøjelsen står mål med konsekvenserne ved at fremsætte og senere vedtage lovforslaget.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Koch', written in a cursive style.

Karl Chr. Koch,
Direktør

Peter Bak

Fra: Jacob K. Clasen <JC@shipowners.dk>
Sendt: 20. november 2012 10:53
Til: JP-Jura og Samfundøkonomi; Mogens Jonas Rasander; Peter Bak
Emne: L 81 - Lovforslag om sanering i erhvervsstøtte

Danmarks Rederiforening har ikke umiddelbart bemærkninger til høringen vedr. ovennævnte lovforslag, idet det ikke ses at berøre rederierhvervet i Danmark.

Venlig hilsen

Jacob K. Clasen
Afdelingschef/Director
Danmarks Rederiforening / Danish Shipowners' Association
Amaliegade 33
DK-1256 Copenhagen K
Tel.: +45 33 11 40 88 / Direct: +45 33 48 92 14
Mobile: +45 30 23 19 73
E-mail: jc@shipowners.dk
www.shipowners.dk

This email has been scanned by the Symantec Email Security.cloud service.
For more information please visit <http://www.symanteccloud.com>

Peter Bak

Fra: Klaus Struwe <struwe@post9.tele.dk>
Sendt: 20. november 2012 16:06
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi; Mogens Jonas Rasander; Peter Bak
Cc: Niels Mengel; Anne-Mette Lysgaard
Emne: Høringssvar L 81

Til Skatteministeriet

Vedr.: L81 – Forslag til Lov om ændring af selskabsskatteoven, lov om afgift af lønsum m.v., afskrivningsloven og forskellige andre love (Ophævelse af andelsbeskatningen, forhøjelse af visse lønsumsafgiftssatser, nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller, inddragelse af CO₂-kvoter under CFC-beskatningen, forhøjelse af afgiften af kaskoforsikringer for lystfartøjer m.v.)

Skatteministeriets mails af 16. og 19. november 2012
j.nr. 12-0176939

Dansk Aktionærforening har ingen bemærkninger til L81.

Venlig hilsen

Klaus Struwe
Politisk konsulent for Dansk Aktionærforening

KLAUS STRUWE DEVELOPMENT
Management Consultant
Hans Bruuns Vej 14
DK-2920 Charlottenlund
Tel.: +45 20 27 86 39
E-mail: struwe@post9.tele.dk

Skatteministeriet

Nicolai Egtveds Gade 28

1402 København K

Sendt per e-mail til js@skat.dk, mogens.rasander@skat.dk og peter.bak@skat.dk

Journal nr. 12-0176939

19. november 2012

Høring af forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, lov om afgift af lønsum m.v., afskrivningsloven og forskellige andre love

Dansk Byggeri takker for det fremsendte lovforslag og invitationen til at afgive høringssvar.

Dansk Byggeri har ikke kommentarer til det materielle indhold i lovforslaget, men finder det kritisabelt, at et lovforslag sendes i høring med en frist på fire dage, der endda inkluderer en weekend.

Med venlig hilsen

Dansk Byggeri

Michael Riff Alexandersen

Erhvervspolitisk konsulent

Peter Bak

Fra: Nina Brohauge <ddl@ddlnet.dk>
Sendt: 20. november 2012 10:41
Til: JP-Jura og Samfundsøkonomi; Mogens Jonas Rasander; Peter Bak
Emne: Høringssvar - L 81

L 81 – Forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, lov om afgift af lønsum m.v., afskrivningsloven og forskellige andre love.

Danske Dental Laboratorier er brancheforening for dentallaboratorieejere i Danmark. Vore medlemmer betaler lønsumsafgift, som resten af sundhedsteamet. Vi tilhører gruppen af små og mellemstore virksomheder og vi kan konstatere at indenfor vores branche har omkring 30 % måttet lukke i løbet af de sidste par år.

Dette skyldes dels at importen af tandteknik sker fra lande, som ikke er pålagt den samme lønsumsafgift, som vi er her i Danmark, dels kommer importeret tandteknik fra lande som ikke er nær så løntunge, som det er tilfældet i Danmark – begge dele er med til at vores konkurrenceevne svækkes væsentligt. En konkurrenceforvridende faktor er også at importeret tandteknik ikke er pålagt told og moms eller punktafgifter.

Vi har ikke anden mulighed end at lade en stigning i lønsumsafgiften gå videre til vore kunder: Tandlægen, som igen vil lade regningen stige overfor patienten – tandlægen vil også være nødt til at tillægge deres egen stigning i lønsumsafgiften få videre til patienten. *Altså en uforholdsmæssig stor stigning overfor patienterne.* Begrundelsen for at sundhedssektoren i sin tid skulle momsfrigages var, at det ikke skulle være uforholdsmæssigt dyrt for patienterne at modtaget behandling.

Som nævnt ovenfor er vi en lille branche, som er utrolig følsom overfor konjunkturerne i samfundet, hvilket allerede har kunnet mærkes ved laboratorielukninger og tab af arbejdspladser til følge. Vore medarbejdere kan ikke gå andre steder hen for at få arbejde og dermed belastes dagpengesystemet yderligere.

En yderligere begrundelse for at vores branche bør gå fri af endnu en afgiftsforhøjelse, er den at vi i 2012 blev belagt med et gebyr til Sundhedsstyrelsen, som var det 3-dobbelte af hvad vi hidtil havde betalt, hvis man var laboratorieejers med fra 0 – 5 ansatte. Gebyret bliver graderet opad alt efter antallet af ansatte og ikke som hidtil pr. CVR. For mange af vore medlemmer er alene gebyret til Sundhedsstyrelsen blevet en væsentlig økonomisk belastning.

En særlig gren af dentallaboratorierne – ortodontien – mærker yderligere at den kommunale tandpleje sætter deres arbejde i EU-udbud, hvor igen lønsumsafgiften er med til at forringe danske laboratoriers muligheder for at vinde deres hidtidige arbejde.

Et fremtidigt scenarie kunne være at laboratorierne ser sig tvungen til at outsource tandteknik og købe tandkroner i udlandet, hvilket vil kræve færre arbejdspladser i Danmark. Branchen er hårdt ramt allerede som situationen er nu og vi har bestemt ikke brug for yderligere afgifter, hvis der skal være danske dentallaboratorier også i fremtiden.



Med venlig hilsen

Danske Dental Laboratorier

Marianne Krogsgaard



Danske Dental Laboratorier

Svanevej 14, Lyndby, 4060 Kirke Såby

Tlf. 2030 2115 Sekretariatet

Tlf. 2311 2115 Marianne Krogsgaard, Formand

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att: JS@Skat.dk, Mogens.Rasander@Skat.dk og Peter.Bak@Skat.dk

Dok. ansvarlig: AES
Sekretær: ILA
Sagsnr: s2012-1051
Doknr: d2012-15439-6.0
19. november 2012

J-nr: 12-0176939

Høring vedr. lovforslag om sanering af erhvervsstøtten

Dansk Energi takker for muligheden for at komme med bemærkninger til lov om ændring af selskabsskatteloven, lov om afgift af lønsum m.v., afskrivningsloven og forskellige andre love.

Generelle betragtninger

I forhold til det samlede lovforslag omhandler Dansk Energis kommentarer forslag til de ændrede afskrivningsregler for vindmøller pr. 1. januar 2013 og forslaget om inddragelse af CO2-kvoter under CFC-beskatningen.

Dansk Energi er generelt positive overfor forslaget om, at afskrivningsreglerne ikke ændres for eksisterende vindmøller over 1 MW. På den måde har investorer i vindmøller sikkerhed for, at det grundlag, hvorpå investeringen blev foretaget, fortsat er gældende. Dansk Energi vurderer, at det er afgørende for et sundt investeringsklima, at denne del fastholdes i den endelige lovgivning.

Dansk Energi vurderer samtidigt, at den foreslåede ændring af afskrivningsreglerne for vindmøller over 1 MW fremover vil bidrage negativt til regeringens plan om at omstille energiforsyningen til mere vedvarende energi. Dette gælder såvel for landvindmøller som for de kommende udbud om de kystnære møller og havmølleparkerne Horns Rev III og Kriegers Flak. Lovforslaget vurderes at føre til reducerede indtjeningsmuligheder over parkernes levetid.

Konkrete forbedringsforlag til det fremsatte lovforslag.

Overgangsordning

Af lovforslaget fremgår det, at der ikke vil blive lavet en overgangsordning for afskrivning af vindmøller, som der findes for andre anlæg med en lang levetid.

Dansk Energi vil i den forbindelse påpege, at vindmølleprojekter planlægges flere år ud i fremtiden, blandt andet grundet den omfattende sagsbehandling hos kommunerne. Derfor vil der allerede nu være planlægningsarbejde om fremtidige vindmølleprojekter i gang, som på

baggrund af eksisterende lovgivning, vil have lavet projektplaner, der med ændringsforslaget vil blive væsentligt ændret.

Derfor foreslår Dansk Energi, at overgangsordningen for tekniske anlæg med lang levetid bibeholdes for vindmøller med en kapacitet over 1 MW, for at lette overgangen for de projekter, der på baggrund af eksisterende lovgivning, har igangsat forundersøgelser omkring vindmøllerprojekter, der tænkes opført i de kommende år.

Anskaffelse

Det fremgår af lovforslaget, at de ændrede afskrivningsregler kun vil omfatte vindmøller, der anskaffes efter 1. januar 2013. Det fremgår endvidere, at anskaffelse i forhold til afskrivningsloven, medfører at vindmøllen først er anskaffet, når den er leveret til en igangværende virksomhed, er bestemt til at indgå i virksomhedens drift og er færdiggjort i et sådant omfang, at den kan indgå i driften.

I forbindelse med opsætning af vindmøller, vil selve møllen typisk først blive anskaffet sidst i projektfasen, ud fra ovenstående definition. Der kan derimod godt være underskrevet kontrakter om levering af vindmøllerne på et tidspunkt ude i fremtiden. Disse aftaler vil dermed kunne være indgået på baggrund af eksisterende lovgivning, og økonomien i hele vindmølleprojektet vil derfor kunne ændres væsentligt, som følge af den manglende overgangsordning.

I den forbindelse savner Dansk Energi en tydelig definition på, hvornår en vindmølle anses for anskaffet. Vi foreslår konkret, at vindmølleprojekter, hvortil der er givet tilladelse til forundersøgelser, vil blive undersøgt for, hvorvidt der er indgået kontrakt om levering af vindmøller. I så tilfælde anbefaler vi, at disse projekter kommer ind under de eksisterende afskrivningsregler, for på den måde at undgå, at igangværende vindmølleprojekter, ikke stilles ringere, end reglerne tillod ved projektets start.

CO2-kvoteproskatning

Ændringsforslaget indeholder desuden et forslag om at lade CO2-kvoter indgå som grundlag for beregning af CFC-beskatningen fremover.

Det anføres i lovforslaget, at CO2-kvoter i vidt omfang købes og sælges alene for at opnå en fortjeneste. Dansk Energi vil i denne sammenhæng gerne påpege, at CO2-kvoter for elproducenter bør betragtes som et direkte input til elproduktion på linje med øvrige råvarer som kul og gas eksempelvis.

Dermed mener vi, at der bør skelnes mellem handel med CO2-kvoter, som et finansielt aktiv og indkøb af CO2-kvoter, som et produktionsaktiv, for på den måde at undgå, at virksomheder, der blot sikrer deres fremtidige produktion, ikke rammes af lovforslaget.

Med venlig hilsen
Dansk Energi



Anders Espensen

DANSK ENERGI

Rosenørns Alle 9 | DK-1970 Frederiksberg C | +45 35 300 400 | info@danskeenergi.dk | www.danskeenergi.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Pr. mail: js@skat.dk m.fl.

20. november 2012

Hørings svar, L81, sanering af erhvervsstøtte

Skatteministeriet har 16. november fremsendt ovennævnte lovforslag i høring med frist 20. november. Velvidende, at der er tradition for et kort, intensivt forløb omkring lovgivning i tilknytning til finansloven, skal Dansk Erhverv alligevel beklage den uhyre korte høringsfrist.

Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv ønsker at nytænke hele det samlede system af erhvervsstøtte. Vi mener, at midlerne fra beskæring af erhvervsstøtte ikke blot skal kanaliseres fra erhvervslivet til andre områder. For at skabe vækst og arbejdspladser er det væsentligt, at besparelserne kommer erhvervslivet til gode på anden vis gennem forbedring af de generelle rammevilkår, f.eks. gennem nedsættelse af selskabsskattesatsen.

Erhvervsstøtteordningerne bør have solnedgangsklausuler, evalueres løbende, og den branche- og teknologispecifikke støtte bør nedtones til fordel for forbedring af rammevilkår og mindske af byrder, der kommer alle brancher til gode. Dette bør foregå ved et grundigt udredningsarbejde med inddragelse af såvel eksperter som organisationer mv. fremfor ved en hurtig, "grønthøsteragtig" tilgang.

Specifikke bemærkninger, lønsumsafgift

Lønsumsafgiften på den ikke-finansielle sektor foreslås hævet med 1,04 pct-point, hvilket resulterer i et merprovenu på ca. 470 mio. kr.

Dette tiltag rammer bredt organisationer samt private virksomheder på bl.a. sundhedsområdet. Dvs. tandlæger, fysioterapeuter, ergoterapeuter, private behandlingssteder, leverandører af sundhedsordninger, almen praktiserende læger, privatpraktiserende speciallæger og health care ydelser.

Dansk Erhverv finder det stærkt problematisk, at der indføres øgede afgifter og skatter på sundhedsydelser – som jo må forventes overvæltet direkte på patienter og forbrugere - uden at der først er foretaget et grundigt analysearbejde med inddragelse af relevante parter.

Uanset at regeringen definerer lønsumsafgiften som en skatteudgift – dvs. en begunstigelse set i forhold til en normalsituation, der her defineres som momspligt – så er der tale om en hævet afgift uden modydelse i form af sænket beskatning andetsteds i skattesystemet, hvilket er i konflikt med regeringens løfte om ikke generelt at hæve skatten udover de i regeringsgrundlaget beskrevne 5 mia. kr.

Med venlig hilsen



Bo Sandberg,
cheføkonom & skattepolitisk chef

Ulla Brandt,
advokat



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

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

20. november 2012.

Høringssvar: L 81 – Forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven 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 lovbekendtgørelse 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. Fritidssejlads 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 forsikringssekskabernes 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 pensionsopsparring 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



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 inddrages 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) Fritidssejlad 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). Fritidssejlad 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 gældsats 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



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

L 81 - Ophævelse af andelsbeskatningen, forhøjelse af visse lønsumsafgiftssatser, nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller, inddragelse af CO₂-kvoter under CFC-beskatningen, forhøjelse af afgiften af kaskoforsikringer for lystfartøjer m.v.

Skatteministeriet har den 16. november udbedt sig Dansk Industris bemærkninger til lovforslag L 81 om ophævelse af andelsbeskatningen, forhøjelse af visse lønsumsafgiftssatser, nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller, inddragelse af CO₂-kvoter under CFC-beskatningen, forhøjelse af afgiften af kaskoforsikringer for lystfartøjer m.v.

Forslaget giver DI anledning til følgende bemærkninger:

Ophævelse af andelsbeskatningen

DI vil gerne kvittere for, at regeringen har trukket forslaget om at ophæve andelsbeskatningen tilbage. Der er et stort behov for, at der kommer ro om beskatningen af erhvervslivets aktiviteter. Danmark har brug for virksomheder, der vil investere i nye aktiviteter og nye arbejdspladser her i landet. Det forudsætter, at de har vished for vilkårene - herunder skattebetalingerne. Derfor bør virksomhedernes skattebetalinger ikke øges.

Forhøjelse af visse lønsumsafgiftssatser

Med forslaget hæves samtlige lønsumsafgiftssatser med 1,04 procentpoint, hvilket for de fleste berørte brancher betyder en forhøjelse fra 3,08 pct. til 4,12 pct. - en stigning i udgiften til lønsumsafgift på ca. en tredjedel. Dermed bidrager forslaget til at øge omkostningerne ved at drive virksomhed i Danmark til skade for fremtidig vækst og velstand.

Som det fremgår af forslaget, vil højere lønsumsafgift til dels blive nedvæltet i lønnen. Det vil både skade arbejdsudbuddet og øge lønpresset. Begge dele er skadeligt for Danmarks konkurrenceevne.

Konkret bør bemærkningerne i afsnit 4.2 i lovforslaget udbygges, så det specifikt fremgår, at andre togoperatører end DSB samt trafikskaberne kan få kompenseret de højere lønsumsafgifter. Som følge heraf vurderes det angivne skøn over udgiften til refusion af lønsumsafgiften (65 mio. kr.) umiddelbart at være sat for lavt.

Det fremgår til sidst i afsnit 4.2, at Skatteministeriet skønner, at refusionen til kommuner og regioner vil udgøre 55 mio. kr. Det fremgår imidlertid ikke klart, hvorvidt dette beløb alene dækker refusionen til trafikskaber, der ejes af kommuner og regioner, eller hvorvidt der også gemmer sig andre udgifter under posten (f.eks. sundhedsrelaterede meromkostninger). Under alle omstændigheder vil refusionen til regioner og kommuner efter hvad DI er oplyst alene udgøre i størrelsesordenen knap 62-63 mio. kr., mens refusionen til de jernbaneoperatører, der kører på kontrakt med staten, formentlig bliver i størrelsesordenen 53 mio. kr.

Under de økonomiske konsekvenser for det offentlige (afsnit 4.2) bør det på baggrund af ovenstående tilføjes, at andre togoperatører udover DSB også kan få kompensation for den forhøjede lønsumsafgift. Samtidig kan ejerne af trafikskaberne – kommuner og regioner – få kompenseret de ekstra omkostninger, som trafikskaberne belastes med fra busoperatørerne, der som på togområdet kan få kompenseret de højere afgifter hos trafikskaberne. Det er vigtigt, at dette nævnes i teksten, da lovforslagets økonomiske virkninger ellers ikke er retvisende. For den videre proces vil det for alle parter også være lettere, hvis kompensations- og refusionsvirkningerne beskrives mere udførligt og præcist.

Nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller

Med forslaget nedsættes afskrivningssatsen for store vindmøller (med en kapacitet på over 1 MW) fra 25 pct. til 15 pct.

Lovforslaget vil dermed reducere tilskyndelsen til at foretage investeringer i store vindmøller, hvilket synes at stride mod regeringens hidtidige politik. Der er således tidligere i år vedtaget et historisk energiforlig, som skal bidrage til at gøre Danmark grønnere; mens dette forslag trækker i den modsatte retning. Tilsvarende er vedtaget et investeringsvindue, der skal fremme investeringer; mens dette forslag udhuler skatteværdien heraf (når det gælder investeringer i store vindmøller).

Specifikt angives i lovbemærkningerne, at afskrivningsreglerne for vindmøller herefter vil svare til afskrivningsreglerne for øvrige aktiver med lang løbetid. Dette er imidlertid ikke korrekt, idet afskrivningssatsen for sådanne aktiver først vil være reduceret til 15 pct. fra indkomståret 2016. Lovforslaget nedsætter afskrivningssatsen for store vindmøller til 15 pct. allerede fra 2013.

Inddragelse af CO₂-kvoter under CFC-beskatningen

Til forslaget om at inddrage CO₂-kvoter under CFC-beskatningen bemærkes, at eftersom ETS harmoniseres fra den 1. januar 2013, bør forslaget være ledsaget af en nærmere vurdering af sammenhængen til den europæiske kontekst. Det vil være uheldigt med en afvigende praksis i Danmark i forhold til EU som helhed, såle-

des at forslaget hindrer den fri bevægelighed af kvoter. Formålet med ETS er, at CO₂-udledningen nedbringes mest omkostningseffektivt uanset, hvilket EU-medlemsland virksomheden kommer fra. Det er vigtigt, at forslaget ikke hindrer dette, hvilket kræver at kvotevirksomhederne opererer under ens vilkår.

Med venlig hilsen

Lene Nielsen
Juridisk konsulent

20. november 2012

Sag 12/06688

/metalb-erst

Høringsvar vedrørende lovforslag om sanering af erhvervsstøtte mm.

Erhvervsstyrelsen har fra Skatteministeriet fået lovforslag om sanering af erhvervsstøtte i høring.

Erhvervsstyrelsen Team Effektiv Regulering (TER - tidligere CKR) har følgende bemærkninger for så vidt angår de administrative konsekvenser:

Der vil ske en nedsættelse af afskrivningssatsen på vindmøller med en kapacitet på over 1 MW fra 25 pct. til 15 pct. om året. Nedsættelsen vil betyde, at afskrivningssatsen for vindmøller vil komme til at svare til andre aktiver med lang levetid. Der er dog i forvejen en igangværende gradvis nedsættelse af afskrivningssatsen for alle driftsmidler med lang levetid, jf. afskrivningslovens § 5 C, stk. 1 og 4, så den vil svare til den forslået for vindmøller på 15 pct. Den igangværende nedskrivning blev påbegyndt i 2008 og løber frem til udgangen af indkomståret 2015.

Forslaget betyder, virksomhederne skal håndtere flere afskrivningssaldi for driftsmidler med lang levetid. TER vurderer, at dette vil medføre begrænsede administrative byrder for virksomhederne, men at det dog kan opleves som en byrde at skulle håndtere flere afskrivningssaldi. Desuden vil de kun være løbende fra 2013 til 2016, hvorefter afskrivningssaldiene vil være ensartet.

TER har ingen yderligere bemærkninger.

Kontaktperson for ovenstående bemærkninger er:

Katrine Brems Olsen

Fuldmægtig

Tlf. direkte 41 72 71 43

E-post: KatOls@erst.dk

ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus

Langelinie Allé 17

2100 København Ø

Tlf 35 29 10 00

Fax 35 46 60 01

CVR-nr. 10 15 08 17

erst@erst.dk

www.erst.dk

Med venlig hilsen
Mette R. W. Albrechtsen

Stud.jur.



Skatteministeriet
Jura og Samfundsøkonomi
Erhverv og ejendomme
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Att. Peter Bak

Høring over lovforslag om sanering i erhvervsstøtte

Finansrådet har den 16. november 2012 fået lovforslag om sanering i erhvervsstøtte i høring. Finansrådet har efterfølgende, den 19. november 2012, modtaget en tilbagekaldelse af den del af lovforslaget, der vedrører ændring af andelsbeskatningen.

Finansrådet vil gerne kvittere for, at regeringen har trukket forslag om ændring af andelsbeskatningen tilbage. En gennemførelse af denne del af forslaget ville have pålagt fødevarerindustrien øgede omkostninger til skade for væksten og beskæftigelsen.

Det foreslås, at afskrivningssatsen for investeringer i vindmøller af en vis kapacitet sættes ned. Finansrådet har forståelse for, at regeringen ønsker at harmonisere afskrivningsreglerne for vindmøller, så de kommer til at svare til reglerne for andre aktiver med lang levetid. Set fra et finansieringssynspunkt vil økonomien i projekterne dog blive forringet qua den langsommere afskrivning. Det er imidlertid vanskeligt at vurdere den præcise effekt af nedjusteringen.

Dertil påfører forslaget erhvervslivet nye administrative byrder. Af bemærkninger til forslaget fremgår det, at der er tale om mindre administrative byrder. Finansrådet må dog i den forbindelse påpege, at en differentiering af satsen, afhængig af vindmøllestørrelsen, vil øge kompleksiteten i de beregninger, som finansielle virksomheder foretager ved udfærdigelse og bedømmelse af budgetter og ved rådgivning af investeringen m.m.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål, er I naturligvis velkomne til at kontakte os.

Med venlig hilsen

Sine Worm Jensen

Direkte 3370 1119
swj@finansraadet.dk

19. november 2012

Finanssektorens Hus
Amaliegade 7
1256 København K

Telefon 3370 1000
Fax 3393 0260

mail@finansraadet.dk
www.finansraadet.dk

Kontakt Sine Worm Jensen
Direkte 3370 1119
swj@finansraadet.dk

Journalnr. 115/40
Dok. nr. 322023-v1

Skatteministeriet
Mail til: JS@Skat.dk, Mogens.Rasander@Skat.dk
og Peter.Bak@Skat.dk



Foreningen af
Lystbådehavne
I Danmark

20/11 - 2012

Hørings svar vedr. L 81 – Lovforslag om sanering i erhvervsstøtte

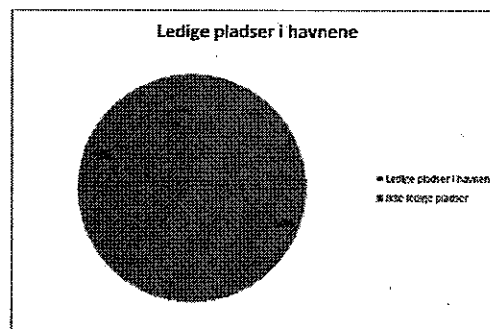
Foreningen af Lystbådehavne I Danmark er blevet bekendt med lovforslaget og skal her komme med bemærkninger til forslag om forhøjelse af afgiften af kaskoforsikringer for lystfartøjer.

I bemærkningerne til lovforslaget hævdes det, at forslaget ikke forventes at have adfærdseffekter. Foreningen af Lystbådehavne I Danmark er overbeviste om at det modsatte er tilfældet.

Vi forventer således, at en afgiftsforhøjelse svarende til 34% vil få en stor gruppe bådejere til at opgive deres fritidsforhøjelse og sælge båden. Mange bådejere er allerede i dag presset økonomisk, og har svært ved at betale deres havneleje. Antallet af inkasso- og fogedretsager i havnene er således stigende i disse år. For at understrege tendensen kan det oplyses, at hele 10 % af den samlede bådpark i Danmark pt. er til salg.

En voldsom afgiftsforhøjelse i krisetider er efter vores opfattelse uanstændig og vil helt sikkert forværre situationen, og dermed have en negativ effekt på lystbådehavnene.

Lystbådehavnenes økonomi er af ovennævnte årsager i forvejen hårdt presset. 60% af lystbådehavnene har i dag ledige bådpladser. For bare få år siden havde næste alle havne ventelister. Samtidig er sejlturismen de senere år gået tilbage. I 2012 har danske lystbådehavne således haft 100.000 færre overnatninger sammenlignet med 2011. Med et døgnforbrug på 276 kr. pr. person svarer det til, at sejlturisterne brugte 27 millioner kr. mindre i havnene og butikkerne i og omkring havnene.



De faldende indtægter betyder, at lystbådehavnene får sværere og sværere ved at finansiere driften og en løbende kostbar vedligeholdelse af broer, boltværker, moler og landarealer. Flere steder kniber det pt. med forrentningen af investeringer i ombygninger og renoveringsarbejder pga. faldende lejeindtægter.

Lystbådehavnene er derfor særlig sårbare overfor tiltag, der som den foreslåede afgiftsforhøjelse på kaskoforsikringen, kan forringe deres konkurrenceevne og indtjeningsmuligheder yderligere.

Af lovforslaget fremgår det endvidere, at man vurderer, at afgiftsforhøjelsen ikke vil medføre, at færre tegner en forsikring. Den påståede begrundelse herfor er, at den økonomiske belastning ved afgiften er begrænset, sammenlignet med den risiko en bådejer vil påtage sig ved ikke at tegne kaskoforsikring.

Foreningen af Lystbådehavne I Danmark er overbeviste om, at en forhøjelse af statsafgiften netop vil medføre, at flere vælger ikke at kaskoforsikre deres båd.

Havnene oplever i disse år flere bådejere herunder også ejere af større og mere kostbare både fravælger kaskoforsikringen. Det kommer til udtryk via sagsanlæg fra bådejere mod havnen, når de pågældende både f.eks. beskadiges under søsætning.

Disse civile retslige sager er belastende for havnene, men også særdeles triste for bådejerne der risikere at miste store summer.

En forhøjelse af afgiften vil kun forværre situationen, og få endnu flere bådejere til at fravælge kaskoforsikringen.

For staten betyder det, at det forventede merprovenu ved at forhøje afgiften udhules.

Foreningen af Lystbådehavne I Danmark skal derfor opfordre Folketinget til at forkaste forslaget om en forhøjelse af statsafgiften på kaskoforsikringer for fritidsfartøjer.

Med venlig hilsen

Foreningen af Lystbådehavne I Danmark



Jesper Højenvang
Direktør
Tlf. 4345 4360
E-mail: jesper@flidhavne.dk
www.flidhavne.dk

Om Foreningen af Lystbådehavne I Danmark

Foreningen af Lystbådehavne I Danmark forkortet FLID er lystbådehavnenes interesseorganisation.

FLID repræsenterer såvel private som kommunale havne, hvori der befinder sig lystbåde. Foreningen har 182 af landets små, mellem og store lystbådehavne som medlemmer. Havnene repræsenterer knap 40.000 bådpladser, hvilket svarer til 2/3 af samtlige bådpladser i Danmark. Turistmæssigt har medlemshavnene til sammen omkring 800.000 personovernatninger.

Peter Bak

Fra: KARSTEN PENNOV <pennov@mail.dk>
Sendt: 20. november 2012 23:36
Til: Peter Bak; JP-Jura og Samfundsøkonomi; JP-Postkasse Skatteministeren
Cc: KARSTEN PENNOV
Emne: Lovforslag L81 (Høring)



Reersø d. : 20.11.12

Skatteministeriet

Nicolai Eigtveds Gade 28

1402 København K

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

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

Danske Langtursejlere repræsenteret af Foreningen Til Langtursejladens Fremme skal hermed fremsætte følgende bemærkninger til punkt 3.C. Forhøjelse af kaskoforsikringsafgift på fritidsfartøjer.

Da foreningen, der i parentes bemærket ikke har modtaget høringsmaterialet, er bekendt med høringssvar fra foreningen af Danske Tursejlere, skal jeg på FTLF's vegne udtale, at foreningen tilslutter sig alle punkter og alle bemærkninger som de er fremført her.

Med venlig hilsen
FTLF/DOCA
LANGTURSEJLERNE

KARSTEN PENNOV
Formand

formand@ftlf.dk
+45 5364 2425

Sekretariat:
Gustav Wiedsvej 25, 8000 - Aarhus C
Tlf: 8618 2495

20. november 2012

Høringssvar til L 81 – Forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, lov om afgift af lønsum m.v., afskrivningsloven og forskellige andre love

I forbindelse med vores gennemgang af L81 er vi faldet over en uhensigtsmæssighed i CFC-beskatningen vedrørende ændringen af selskabsskattelovens § 32 sammenholdt med den ændring, der fulgte af lov nr. 433 af 16. maj 2012 om ændring af aktieavancebeskatningsloven, ligningsloven, personskatteloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om boligopsparing (L67 2011-12).

Uhensigtsmæssigheden består i, at definitionen af undtagne enheder i CFC-bestemmelsen i selskabsskattelovens § 32, stk. 1, nr. 3 er for snæver i forhold til formålet.

Fra og med 2013 lyder bestemmelsen i selskabsskattelovens § 32, stk. 1, nr. 3:

"3) Moderselskabets aktier i datterselskabet er ikke aktier eller *investeringsbeviser* m.v. i investeringselskaber efter aktieavancebeskatningslovens regler." (Det kursiverede er ændringen efter L67)

Vi foreslår, at formuleringen ændres til:

"3) Moderselskabets aktier i datterselskabet er ikke aktier eller investeringsbeviser m.v. i investeringselskaber efter *aktieavancebeskatningslovens § 19, kontoførende investeringsforeninger eller investeringsinstitutter med minimumsbeskatning*. (Det kursiverede er vores foreslåede ændring)

Den foreslåede ændring vil efter vores opfattelse bidrage til at formålet med ændringerne i L67 kan opfyldes, i stedet for, at CFC reglerne som nu udhuler formålet.

Baggrund

De gældende regler indeholdt visse elementer, der kunne virke hindrende for markedsføring af udenlandske investeringsforeninger på det danske marked, blandt andet et forbud mod andelsklasser. I forbindelse med L67 ophævedes dette forbud, hvilket har den yderligere fordel, at livsforsikringselskaber kan deltage i eksisterende investeringsforeninger (pt. "udloddende", men benævnt "investeringsinstitutter med minimumsbeskatning" fra årsskiftet) i deres egen andelsklasse, hvilket tilføjer hele investeringsforeningen betydeligt mere volumen og gennemsnitligt lavere omkostninger for alle.

Enhver investeringsforening er afhængig af at have tilstrækkelig kritisk masse, så omkostningerne ved driften af foreningen ikke udhuler afkastet. De nye regler har blandt andet til formål at muliggøre forsikringselskabers investering i eksisterende investeringsforeninger, hvilket som følge af forsikringselskabers betydelige volumen i investeringer vil minimere de gennemsnitlige omkostninger i foreningen til gavn for alle investorerne, herunder kontoførende investeringsforeninger og de nu indførte investeringsinstitutter med minimumsbeskatning i det omfang, de ikke opfylder betingelserne efter aktieavancebeskatningslovens § 19.

Formålet med L67 udhules imidlertid af CFC bestemmelsen i selskabsskattelovens § 32, jf. kontroldefinitionen i selskabsskattelovens § 31 C, idet undtagelsen i selskabsskattelovens § 31, stk. 1, nr. 3 alene undtager *investeringselskaber efter aktieavancebeskatningslovens regler* fra CFC beskatningen og ikke alle investeringsenheder.

Stik imod sit formål er der med L67 ikke gjort endeligt op med begrænsningerne i relation til den selskabsretlige organisering af investeringsinstitutter, da CFC reglerne fortsat hæmmer adgangen til at danske investeringsinstitutter modtager indskud fra institutionelle investorer.

L67

Ved L67 ændredes indholdet af ligningslovens (LL) § 16, stk. 3 for at bringe definitionen af enheder, der kan vælge status som investeringsinstitut med minimumsbeskatning i overensstemmelse med den ændring af betegnelser, der er en del af lovforslagets indhold.

LL § 16 C, stk. 1 lyder herefter:

"§ 16 C. Ved et investeringsinstitut med minimumsbeskatning forstås et institut, der udsteder omsættelige beviser for deltagernes indskud, og som har valgt, at instituttets indkomst skal beskattes hos deltagerne. Investeringsinstituttet skal opgøre en minimumsindkomst efter reglerne i stk. 3-8."

Ændringerne i L67 er ikke rettet mod investeringsselskaber efter aktieavancebeskatningslovens regler alene, men foreslår (L67 - Almindelige bemærkninger, pkt. 3.1.2.1 "Ændring af betegnelser"):

"[...] at erstatte begrebet »udloddende investeringsforening« med begrebet »investeringsinstitut med minimumsbeskatning (IMB)«. Begrebet udloddende investeringsforening er ikke koblet op på anden lovgivning, som f.eks. loven om investeringsforeninger m.v. eller EU's direktiv om investeringsinstitutter (UCITS-direktivet). Skattereglerne for udloddende investeringsforeninger omfatter f.eks. også foreninger, der ikke er omfattet af reglerne i lov om investeringsforeninger m.v., blot foreningen opfylder den skatteretlige definition af udloddende investeringsforeninger. Efter praksis i forhold til aktieavancebeskatningsloven m.v. er det et krav, at der er tale om en enhed, der dels udgør et selvstændigt retssubjekt og dels er et selvstændigt skattesubjekt. Det vil således i forhold til det nye begreb »investeringsinstitutter med minimumsbeskatning (IMB)« være et ubetinget krav, at der er tale om en enhed, der er et selvstændigt retssubjekt og et selvstændigt skattesubjekt. Forskellen ligger i, at der ikke nødvendigvis skal være tale om en forening."

Således kan i princippet enhver enhed, uanset den selskabsretlige definition, omfattes af reglerne om "investeringsinstitutter med minimumsbeskatning", blot enheden er et selvstændigt retssubjekt og et selvstændigt skattesubjekt, herunder kontoførende investeringsforeninger (omfattet af selskabsskattelovens § 1, stk. , nr. 6) og investeringsinstitutter med minimumsbeskatning i det omfang, de ikke opfylder betingelserne for at være omfattet af aktieavancebeskatningslovens § 19.

Samme lovs § 10, nr. 13 ændrede i § 32, stk. 1, nr. 3, »investeringsforeningsbeviser« til »investeringsbeviser«. Ændringen er ifølge forarbejderne en følge af den ændring af terminologien, der ligger i ændringen af LL § 16 C, stk. 3.

Ændringen er imidlertid fortsat for snæver, jf. ovenfor, hvorfor vi foreslår den udvidet som beskrevet ovenfor.

KPMG

Statsautoriseret revisionspartnerselskab

Peter Rose Bjare

Martin Reng



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
2100 København Ø

Sendes til js@skat.dk

Landbrug & Fødevarer

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Høringssvar til lovforslag L 81 - forslag til lov om ændring af selskabsskatteoven, lov om afgift af lønsum m.v., afskrivningsloven og forskellige andre love. (Ophævelse af andelsbeskatningen, forhøjelse af visse lønsumsafgiftssatser, nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller, inddragelse af CO₂-kvoter under CFC-beskatningen, forhøjelse af afgiften af kaskoforsikringer for lystfartøjer m.v.)

Skatteministeren har den 16. november 2012 sendt L 81 om sanering af erhvervsstøtten i høring med en frist for høringssvar til tirsdag den 20. november 2012. Forslaget er fremsat i Folketinget den 16. november 2012.

Skatteministeriet har desuden ved mail af 19. november 2012 oplyst, at regeringen finder, at den gældende andelsbeskatning skal bestå, hvilket også er fremgået af pressen. Ministeriet tilføjer, at den øvrige del af L 81 forsætter.

Landbrug & Fødevarer takker for at have modtaget forslaget i høring og har følgende kommentarer til forslaget:

Ophævelse af andelsbeskatningen

Regeringen havde fredag den 16. november 2012, som en del af den samlede besparelse på erhvervsstøtteordningerne, fremsat et forslag om tvangsmæssigt at omdanne andelsselskabsbeskatning til selskabsbeskatning. Det var Skatteministeriets vurdering, at en sådan obligatorisk omdannelse ville medføre et øget provenu på 70 mio. kr. på kort sigt og 40 mio. kr. i 2013.

Landbrug & Fødevarer er yderst positiv over regeringens udmelding om, at den bebudede ophævelse af andelsbeskatningen ikke ønskes gennemført.

Landbrug & Fødevarer glæder sig over, at regeringen har lyttet til kritikken. Regeringen har helt ret i, at det var en meget dårlig ide, og at det ville have haft meget store og uoprettelige konsekvenser for andelsselskaberne. Nu kan landbrugs- og fødevarerhvervet igen koncentrere sig om at skabe vækst og arbejdspladser til gavn for det danske samfund.

Forslaget blev sneget igennem finanslovsaftalen og fremsat uden varsel og uden, at der var gennemført en nærmere analyse af, hvad konsekvenserne ville være for hele det danske andelsselskabskompleks på kort og lang sigt. Det er Landbrug & Fødevarers vurdering, at forslaget ubetinget ville have kostet danske arbejdspladser, særligt i yderområderne.

Landbrug & Fødevarer repræsenterer landbruget og fødevarerhvervet i Danmark. Organisationen er resultatet af en fusion mellem Landbrugsrådet, Danske Slagterier, Dansk Svineproduktion, Dansk Landbrug med Dansk Landbrugs Medier og Dansk Landbrugsrådgivning, samt væsentlige dele af Mejeriforeningens aktiviteter.

Landbrug & Fødevarer repræsenterer Danmarks største kompetenceklynge med 150.000 beskæftigede og en samlet eksport på mere end 100 mia. kr. årligt.



På kort sigt ville lovforslaget have fået betydning for værdisætningen af andelsselskabernes egenkapital og dermed deres solvens og rating hos finansielle aktører.

For nogle virksomheder ville det derudover i mange år frem have påvirket deres muligheder for at foretage investeringer i Danmark og i udlandet. For de mindre andelsskaber ville forslaget alvorligt have påvirket deres mulighed for overlevelse og ville have givet dem dødsstødet.

På langt sigt virkede lovforslaget som et frontalangreb på hele andelsselskabstankegangen. Særligt var konstruktionen, hvor landmændene – gennem leveringspligten – sikrer virksomhederne et råvaregrundlag i fare. Denne leveringssikkerhed har været med til at skabe grundlaget for, at den danske fødevarerklunge i dag er verdens tredjestørste, har skabt mange eksportindtægter og ikke mindst beskæftigelse både i byerne og på landet.

Landbrug & Fødevarer glæder sig derfor over, at regeringen har handlet hurtigt og har lyttet til kritikken, og at lovforslaget er trukket tilbage.

Inddragelse af CO₂-kvoter under CFC-beskatningen

Det foreslås at inddrage CO₂-kvoter under CFC-beskatningen, på samme måde som handel med almindelige værdipapirer er det. Ved en CO₂-kvote forstås et bevis for retten til i en given periode at udlede en vis mængde drivhusgas.

Landbrug & Fødevarer tager inddragelsen af CO₂-kvoter under CFC-beskatningen til efterretning.

Landbrug & Fødevarer har en række medlemmer, der er omfattet af kvotesystemet, og vi finder det derfor generelt vigtigt, at omsætteligheden af CO₂-kvoterne bevares, og at kvotemarkedet forsat er likvidt og fungerer efter markedsprincipper. Derved opnås den største effektivitet af systemet. Under forudsætning af, at lovændringen ikke svækker ovenstående principper, har vi ingen bemærkninger til de foreslåede ændringer.

Nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller

Ifølge lovforslaget nedsættes afskrivningssatsen fra 25 % til 15 % på vindmøller med en kapacitet over 1 MW, svarende til hvad der gælder for øvrige anlæg til fremstilling af varme og el. Efter forslaget skal den nye afskrivningssats finde anvendelse på vindmøller, der anskaffes 1. januar 2013 eller senere. Efter AL § 3 anses vindmøllen for anskaffet, når den er leveret til en igangværende virksomhed, bestemt til at indgå i virksomhedens drift og færdiggjort i et sådant omfang, at den kan indgå i driften. Dette betyder, at der er en lang række igangværende vindmølleprojekter, der bliver ramt af de nye regler. Dette hænger sammen med, at et vindmølleprojekt typisk løber over 2-4 år, inden vindmøllen er leveret. I denne periode afholdes der en lang række udgifter til forundersøgelser, VVM, evt. klagebehandling i Naturklagenævnet m.v. Udgifterne i denne periode beløber sig typisk til 1-2 mio. kr., inden det i det hele taget bliver besluttet, om vindmøllerne kan opsættes.

For disse igangværende projekter er det ganske uacceptabelt, at vindmøller bliver omfattet af de nye regler, idet investorerne har afholdt en lang række udgifter i den tro, at afskrivningssatsen var 25 %. Ligeledes vil de nye regler ramme de naboer til vindmøllerne, der deltager i projektet via køberetsordningen. Herved udhules værdien af køberetsordningen for de naboer, der skal tåle de gener, der er ved opsætning af vindmøller tæt på deres hjem.

Derfor er der behov for en overgangsperiode, således at disse igangværende projekter ikke bliver ramt af lovændringen. Da afskrivningslovens § 5C blev indført for visse driftsmidler, blev der også indført en overgangsordning, således at den lave afskrivningssats på 15 % først er gældende fra



2016. Tilsvarende skal det derfor foreslås, at de nye regler alene finder anvendelse for nye vindmøller, der leveres den 1. januar 2016 eller senere, således at de igangværende projekter ikke bliver ramt af lovændringen. Herved sikres det også, at vindmøllemarkedet får den fornødne tid til at tilpasse sig den nye situation.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at det er stærkt kritisabelt, at et så stort lovkompleks sendes i høring med så korte svarfrister.

I forhold til andelsselskabselementerne er det decideret rystende, at man fra Skatteministeriets side sender et lovforslag i høring, der har enorme konsekvenser for en gruppe virksomheder, uden at der er foregået en tilbundsående analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget, og at man alene har fokuseret på en skatteteknisk beregning af provenuet.

Landbrug & Fødevarer skal derfor på det kraftigste opfordre til, at Skatteministeriet ikke gentager sådanne fejltagelser og som minimum inddrager ekspertise, der kan supplere ministeriets skattetekniske arbejde, før et lovforslag fremsættes i Folketinget.

Generelt er det en uskik med så korte høringsfrister. Sendes et udkast til lovforslag i høring med så korte svarfrister, er mulighederne for at afgive gennearbejdede bemærkninger ikke eksisterende. Der opstår en overordentlig stor risiko for lovsjusk og for, at væsentlige konsekvenser af de foreslåede ændrede rammevilkår for borgere og virksomheder ikke bliver belyst. Ved at afmontere høringssystemet og fremsætte lovforslag, der ikke er kommenteret af sagkundskab og berørte organisationer, som repræsenterer de mennesker og virksomheder, der vil blive ramt af de nye regler og øgede byrder, øger skatteministeren risikoen for lovsjusk.

På grund af den meget korte frist for bemærkninger til lovforslaget, forbeholder Landbrug & Fødevarer sig ret til at vende tilbage med yderligere bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Lone Saaby
Direktør
Generel Erhvervspolitik
Landbrug & Fødevarer

D 3339 4672
M 4126 1748
E lsa@lf.dk

Til Skatteministeriet

Skatteudvalget

Formand:

Jesper Kiholm

Skattecenter Tønder

Pioner Allé 1

6270 Tønder

Telefon: 72 38 94 68

E-mail: jesper.kiholm@skat.dk

Tønder, den 20. november 2012

Hørings svar til L81 – Forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, lov om afgift af lønsum m.v., afskrivningsloven og forskellige andre love (Ophævelse af andelsbeskatningen, forhøjelse af visse lønsumsafgiftssatser, nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller, inddragelse af CO2-kvoter under CFC-beskatningen, forhøjelse af afgiften af kaskoforsikringer for lystfartøjer m.-v.).

SRF Skattefaglig Forening takker for det modtagne materiale, og kan i den forbindelse meddele, at vi har følgende bemærkninger til det modtagne lovforslag:

SRF bemærker, at efter den ændrede affattelse af afskrivningslovens §5C, stk. 5, skal vindmøller, der er anskaffet senest den 31. december 2012 ikke afskrives med den reducerede sats.

Det fremgår imidlertid af lovforslagets §18, stk. 2, at bestemmelsen har virkning for indkomstår, der begynder den 1. januar 2013 eller senere.

Det medfører, at for virksomheder, der har påbegyndt indkomståret 2013 den 1. januar 2013, vil overgangen først have virkning fra og med indkomståret 2014.

Det anføres samtidig i ikrafttrædelsesbestemmelserne i §18, stk. 7 og 8, at vindmøller, der er anskaffet den 1. januar 2013 eller senere, indgår på en særskilt saldo og afskrives med en sats på højst 15 pct.

Med venlig hilsen

Jesper Kiholm
Formand for SRF Skattefaglig Forenings Skatteudvalg

HØRINGSSVAR VEDR. FORHØJELSE AF KASKOFORSIKRINGSAFGIT FOR FRITIDSFARTØJER.

1/2

Att Skatteminister Holger K. Nielsen.

Kære Holger K. – jeg har tidligere været i dialog med den tidligere skatteminister omkring de nuværende afgifter på kaskoforsikring for fritidsfartøjer.

Mit argument har hele tiden været dels at afgiften burde flyttes fra kasko til ansvar på lige fod med f. eks bilforsikring og dels at statens provenu ikke er så stort som den kunne være, idet alt for mange udenlandske udbydere af kaskoforsikring til stadighed undlader at betale afgiften til den danske stat. Det sidste er veldokumenteret, og et problem som vi danske selskaber finder meget angribeligt af hensynet til vor konkurrenceevne.

Nu vil man endda forhøje afgiften fra 1,0 % til 1,34 %! Og dette med et forventet merprovenu på ca. 30,0 mio. årligt. Pr. bådejer, for en gennemsnitsbåd, udgør forhøjelsen DKK 1.000 pr år. I dag betaler samme bådejer årligt DKK 3.000 – og samme bådejer finder alene dette beløb så belastende på privatøkonomien at mange allerede vælger at undgå afgiften gennem omtalte udenlandske udbydere.

For fakta er, at uanset om alle EU og EØS udbydere har pligt til at opkræve afgift – arbejdes der kraftigt i samme områder med omgåelse af den danske afgift. SKAT får løbende henvendelser på sådanne eksempler – men det er også begrænset hvad man egentlig kan gøre – det er en lang proces for SKAT at efterforske omgæelserne – og de er meget udbredte. Det er en helt uacceptabel situation vi danske selskaber er i, og endnu værre bliver det for fremtiden.

Tillad mig at oplyse følgende tal som bekræfter min påstand om omgåelsen, som vil blive betydelig mere udbredt:

Staten beregner en indtægt på afgiften på pt. 115,0 mio. Det svarer en samlet kaskoforsikringssum på 1.150.000.000 eller (med en gennemsnitværdi på DKK 300.000 pr båd) til at der i Danmark er ca. 38.000 fritidsfartøjer. Det faktiske tal er følgende:

Registrerede i danske havne: 57.000 – og hertil kan lægges et væsentligt antal både, fortrinsvis mindre som ikke har decideret havneplads, opbevares på trailer, privat grund etc. - men dog fortsat både som har kaskoforsikring.

Jeg vil tillade mig at anslå at staten kunne opkræve langt mere end det omtalte merprovenu på 30,0 mio. – såfremt man sikrede at alle også betalte afgiften – som vi danske udbydere er pålagt at opkræve.

Jeg skal ikke forholde mig til at afgiften for mange bådejere findes ganske urimelig – langt hovedparten af danske bådejere er også ganske almindelige lønmodtagere, for hvem det at færdes på vandet er primær hobby/fritidsinteresse. Gennemsnittet i vor kaskoportefølje udgør i dag under DKK 200.000 – vel det samme der betales for en campingvogn – og langt lavere end prisen for et sommerhus. Der er heller ingen tvivl om at det tidligere var de større både der, gennem udenlandske udbydere undgik afgiften – men ifølge oplysninger fra den danske bankverden har tendensen bredt voldsomt det sidste år til de mindre bådejere – og vil brede sig endnu mere ved afgiftsforhøjelsen, det er jo ganske indlysende.

Jeg har for en måned side set tallene fra endnu en af mange, der ikke afregner afgiften til Danmark – en norsk udbyder – Quality Broker – som alene de senere år har tegnet en årlig kasko-portefølje i Danmark på DKK 10,0 – hvilket normalt ville udløse en afgift alene fra denne udbyder på samme beløb til staten – idet tommefinger-reglen på præmieberegning er følgende: 1 % i præmie og 1 % til staten – sådan er vore beregninger og sådan ser bådejeren på det, vi danske udbydere kan tilbyde – derfor den helt urimelige konkurrencesituation for os!

Det forundrer mig, at jeg efter at have haft en seriøs brevveksling med din forgænger, som på mange måder gav mig medhold, at måtte konstatere nu – at en ny minister sådan fuldstændig negligerer argumenter – argumenter der kunne sikre staten et væsentligt større provenu uden at ødelægge mulighederne for at mindre danske søforsikrings-selskaber, som undertegnedes, kan drive forretning og beskæftigelse.

Med venlig hilsen

Peter Lund
SØASSURANCEN DANMARK
Skolegade 1- 5960 Marstal – Ærø

Kopi: Erhvervsministeren

Dette mailbrev sendes også som postbrev vedlagt diverse brevveksling omkring problemstillingen med afgifter på fritidsfartøjer pålagt danske selskaber af opkræve for staten.

Skatteministeriet

Tandlægeforeningen
Amaliegade 17
1256 København K

Tel.: 70 25 77 11
Fax: 70 25 16 37
info@tandlaegeforeningen.dk
www.tandlaegeforeningen.dk

CVR nr. 21318418

Dato: 20. november 2012

Sagsbeh: JOLI
E-mail: joli@tdl.dk
Sagsnr.: hoering_107_2012


Vedr.: L 81 – Forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, lov om afgift af lønsum m.v. afskrivningsloven og forskellige andre love

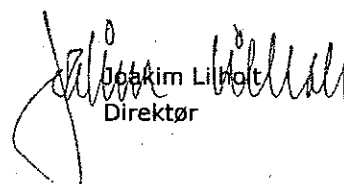
Med henvisning til ovennævnte lovforslag af 16. november 2012, hermed
Tandlægeforeningens bemærkninger.

Lovforslaget vil, hvis det bliver vedtaget, få betydning for de medlemmer af
Tandlægeforeningen, der er klinikejere, og for Tandlægeforeningen.

Tandlægeforeningens indvending mod stigningen i lønsumsafgiften er, at det
udgør en meromkostning for arbejdsgiverne på personaleomkostninger og for
patienterne dermed en indirekte skat på sundhedsydelser, idet regningen des-
værre kun kan havne et sted, nemlig hos patienterne.

Med venlig hilsen


Freddie Sloth-Lisbjerg
Formand


Jakob Liholt
Direktør



VIDENCENTRET FOR LANDBRUG

Økonomi & Virksomhedsledelse

Agro Food Park 15
Skejby
DK 8200 Aarhus N

T +45 8740 5000
F +45 8740 5010
E vfl@vfl.dk
vfl.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København V

19. november 2012

Høringssvar til forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven, lov om afgift af lønsum m.v., afskrivningsloven og forskellige andre love (L 81, j.nr. 12-0176939)

Tak for det modtagne lovforslag i høring.

Videncentret skal indledningsvist bemærke, at det ikke er tilfredsstillende, at lovforslaget fremsendes til høring med så kort en høringsfrist, som tilfældet er.

Videncentret har dog - på trods af den meget korte høringsfrist - gennemgået lovforslaget og har følgende bemærkninger.

Ophævelse af andelsbeskatningen

Det fremgår af skatteministeriets pressemeddelelse af 17. november 2012, at den del af lovforslag L 81, der vedrører ophævelse af andelsbeskatningen, trækkes tilbage.

Videncentret bifalder regeringens beslutning om at trække forslaget tilbage.

Videncentret formoder, at de konsekvensændringer, som var foreslået i andre love end selskabsskatteloven, også trækkes tilbage.

Nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller

Ifølge lovforslaget nedsættes afskrivningssatsen fra 25% til 15% på vindmøller med en kapacitet over 1 MW, svarende til hvad der gælder for øvrige anlæg til fremstilling af varme og el. Efter forslaget skal den nye afskrivningssats finde anvendelse på vindmøller, der anskaffes 1. januar 2013 eller senere. Efter AL § 3 anses vindmøllen for anskaffet, når den er leveret til en igangværende virksomhed, bestemt til at indgå i virksomhedens drift og færdiggjort i et sådant omfang, at den kan indgå i driften. Dette betyder, at der er en lang række igangværende vindmølleprojekter, der bliver ramt af de nye regler. Dette hænger sammen med, at et vindmølleprojekt typisk løber over 2-4 år, inden vindmøllen er leveret. I denne periode afholdes der en lang række udgifter til forundersøgelser, VVM, evt. klagebehandling i Naturklagenævnet m.v. Udgifterne i denne periode beløber sig typisk til 1-2 mio. kr., inden det i det hele taget bliver besluttet, om vindmøllerne kan opsættes.

For disse igangværende projekter er det ganske uacceptabelt, at vindmøller bliver omfattet af de nye regler, idet investorerne har afholdt en lang række udgifter i den tro, at afskrivningssatsen var 25%. Ligeledes vil de nye regler også ramme de naboer til vindmøllerne, der deltager i projektet via køberetsordningen. Herved udhules værdien af køberetsordningen for de naboer, der skal tåle de gener, der er ved opsætning af vindmøller tæt på deres hjem.

Derfor er der behov for en overgangsperiode, således at disse igangværende projekter ikke bliver ramt af lovændringen. Da afskrivningslovens § 5C blev indført for visse driftsmidler, blev der også indført en overgangsordning, således at den lave afskrivningssats på 15% først er gældende fra 2016. Tilsvarende skal det derfor foreslås, at de nye regler alene finder anvendelse for nye vindmøller, der leveres den 1. januar 2016 eller senere, således at de igangværende projekter ikke bliver ramt af lovændringen. Herved sikres det også, at vindmøllemarkedet får den fornødne tid til at tilpasse sig den nye situation.

Ændring af fondsbeskatningsloven

Indsættelse af en ny § 5A i fondsbeskatningsloven er en følge af, at den eksisterende bestemmelse om opgørelse af andelsforeningers formue i selskabsskattelovens § 14 foreslås ophævet. Efter fondsbeskatningslovens § 5, stk. 3, kan faglige sammenslutninger som eksempelvis brancheforeninger mv., der er omfattet af fondsbeskatningslovens § 1, nr. 2, foretage et fradrag for hensættelser til konsolidering af foreningsformuen. Beregningen af størrelsen af denne hensættelse sker på grundlag af foreningens formue, og foreningens formue skal opgøres på baggrund af reglerne om opgørelse af andelsforeningers formue som beskrevet i selskabsskattelovens § 14. Da forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen er opgivet, må det formodes, at dette forslag også bortfalder. Hvis det opretholdes, ændrer det imidlertid ikke noget i forhold til den eksisterende retstilstand, idet hele den lovtæst i selskabsskattelovens § 14, der er relevant for opgørelse af foreningsformuen, direkte er kopieret over i den foreslåede § 5A.

Inddragelse af CO2-kvoter under CFC-beskatningen

Det foreslås at inddrage CO2-kvoter under CFC-beskatningen, på samme måde som handel med almindelige værdipapirer er det. Ved en CO2-kvotest forstås et bevis for retten til i en given periode at udlede en vis mængde drivhusgas.

CFC-lovgivningen har til formål at sikre, at det nationale skattegrundlag ikke bliver undergravet ved, at finansielle indkomster/kapitalindkomst flyttes til lavskattelande. Sådanne "mobile indkomster". Lovgivningen sikrer, at disse indkomster, såfremt de er indtjent i et datterselskab under særlige betingelser trækkes hjem til beskatning hos det danske moderselskab. For ikke at udøve forskelsbehandling gælder reglerne for alle datterselskaber, uanset de ligger i lavskattelande eller ej. Danske moderselskaber bliver herefter beskattet af indkomsten i kontrollerede datterselskaber, når datterselskabet har en såkaldt "mobil indkomst", der overstiger 50% af datterselskabets samlede indkomst etc.

CO2-kvoter og CO2-kreditter er individuelt omsættelige, og handelen sker typisk via handelsselskaber eller børser ligesom handel med aktier og obligationer. Da CO2 kvoter såle-

des kan bruges som finansielle aktiver synes det rimeligt, at disse som foreslået kommer til at indgå i grundlaget for CFC-beskatningen på linje med andre finansielle aktiver.

Venlig hilsen

Søren Hjorth
Chefkonsulent

T +45 8740 5220 (direkte)

E shr@vfl.dk



Skatteministeriet
Nicolai Eigtved Gade 28
1402 København K

Haderslev d. 19/11 2012

Vedr. L 81, forslag til lov om ændring af selskabsskatteloven mv.

Vi er via søsportens brancheforening, Danboat, blevet bekendt med L 81, som ses at indeholde forslag om ændring af satsen for afgift af lystfartøjsforsikringer fra 1% til 1,34%.

Vi må på det kraftigste protestere imod en forhøjelse af afgiftssatsen af følgende årsager:

Lystfartøjsforsikringer er i forvejen pålagt en statsafgift på 1% af fartøjets forsikringssum, som normalt godt og vel modsvarer fartøjets handelsværdi. Forsikringspræmien, som afgiften hviler på, udgør, for en sejlbåd i prisklassen kr. 1 mio., ca. 0,65% af forsikringssummen, altså kr. 6.500,-. Hertil kommer den eksisterende statsafgift på 1%, altså kr. 10.000,-, hvorefter den samlede regning lander på kr. 16.500,-. Det er rigtig mange penge for en forsikring, der egentlig koster kr. 6.500,-.

Den logiske følge er, at mange bådejere enten

- 1.) - lader være med at forsikre deres både, med deraf følgende økonomisk usikkerhed,
- 2.) - etablerer "forsikringsklubber", hvilket går ud på, at man lægger nogle penge i en fælles kasse, som skal agere "forsikringselskab", med efterfølgende splid og økonomisk usikkerhed til følge,
- 3.) - forsikrer båden i udlandet, hvor statsafgiften ikke opkræves, hvorved Danmark mister de med lystfartøjsforsikringen forbundne arbejdspladser og, naturligvis, hele statsafgiften, eller
- 4.) - helt opgiver at have båd pga. det høje omkostningsniveau.

Forhold 1, at mange undlader at forsikre deres lystfartøjer, er i sig selv hverken ulovligt eller umoralsk; der er ingen afgiftspligt og det står naturligvis bådejeren frit for, om han vil spare forsikringspræmien og statsafgiften og bære risikoen selv. Sikkert er det imidlertid, at en mere lempelig afgift vil medføre at flere kaskoforsikrer deres både, hvorved afgiftsgrundlaget bliver større. Hvis man fx satte statsafgiften ned til det

halve, ville man med andre ord ikke miste 50% procent af indtægten. Det er imidlertid temmelig sikkert, at en sådan afgiftsreduktion ikke ville "betale sig" direkte, da der indenfor dette segment langt hen ad vejen er tale om fartøjer af begrænset værdi, men det ville bestemt blive mere tåleligt at være bådejer, og det var der næppe nogen, der ville have noget imod.

Forhold 2, etablering af "forsikringsklubber", er mere problematisk. Fænomenet er udbredt, det er både ulovligt og umoralsk, og det er vanskeligt at afsløre, da disse foreninger går meget stille med dørene. Der er naturligvis ingen sikkerhed for, at foreningen kan eller vil betale, hvis en bådejer får en skade, ligesom man selvfølgelig ikke er godkendt af Finanstilsynet eller tilsluttet Ankenævnet for Forsikring.

Staten mister arbejdspladser og, naturligvis, hele statsafgiften af de "ikke tegnede" lystfartøjsforsikringer.

En reduktion af statsafgiften ville utvivlsomt bidrage til opløsning af disse foreninger, hvorved afgiftsgrundlaget ville vokse betragteligt.

Forhold 3, at mange forsikrer deres båd i udlandet, hvor der ikke opkræves statsafgift, er særdeles udbredt og det er naturligvis både ulovligt og umoralsk. Ikke desto mindre er der en række udenlandske foretagender, nogle sågar med danske hjemmesider og telefonnumre, der udbyder lystfartøjsforsikringer til afgiftsplagede danskere. Ingen af disse er registreret hos Finanstilsynet eller, for den sags skyld, underlagt anden troværdig kontrol.

Dette segment indeholder overvejende dyre lystfartøjer, hvor statsafgiften er mærkbar, dvs. både med en forsikringssum på mere end kr. 500.000,-.

Vi har herfra, gentagne gange og over en lang årrække, gjort Finanstilsynet og Skat opmærksom på problemet, vi har sågar inviteret Skat til samarbejds møde, men ingen af parterne har, så vidt vi er orienteret, foretaget sig det fjerneste for at stoppe trafikken. Det siger sig selv, at et dansk forsikringsforetagende, der er underlagt Finanstilsynet og opkræver og indbetaler en statsafgift på 140% af præmien, ikke kan konkurrere med et udenlandsk foretagende, der ikke opkræver og afregner statsafgiften. Problemet er i forvejen ude af kontrol og en afgiftsforøgelse på 34% vil medføre en helt uoverskuelig forøgelse af forsikringsudflagningen, med mistede arbejdspladser og stærkt forringet afgiftsgrundlag til følge.

Forhold 4, at mange helt opgiver at holde båd pga. omkostningsniveauet, er vanskeligt at sætte tal på, men der er tale om en tydeligt mærkbar tendens.

I forhold til forsikringsafgiften er der tale om en udefinérbar størrelse og det er i sagens natur hverken ulovligt eller umoralsk at prioritere sin økonomi som man lyster.

Sikkert er det imidlertid, at et øget omkostningsniveau vil udmønte sig i et lavere afgiftsgrundlag og mistede arbejdspladser i forsikringsbranchen. Dette er imidlertid langt fra den mest belastende konsekvens; de mistede arbejdspladser og det reducerede beskatningsgrundlag i resten af bådbranchen og de tilknyttede erhverv er langt, langt større.

Vi taler om en branche, der er presset til det yderste og i forvejen er præget af svigtende omsætning og virksomhedslukninger. Der er ikke plads til yderligere omsætningstab og

den direkte konsekvens af en afgiftsforhøjelse vil formentlig være langt større end de 40 mio., afgiftsforhøjelsen skal indbringe.

Nu skal nærværende skrivelse naturligvis ikke henstå ufinansieret.

Hvis regeringen så brændende ønsker sig 40 mio. kroner, kan vi herfra straks og uden videre pege på, hvor de findes.

Dét beløb, staten snydes for som følge af ovenfor beskrevne forhold 2 og 3, som vel at mærke er afledt af den allerede eksisterende statsafgift på 1%, ligger efter vort bedste skøn et sted imellem 40 og 100 mio. kroner.

Konsekvensen af en afgiftsforhøjelse bliver lige nøjagtig, at de mennesker, der vælger at overholde loven eller som har både af en værdi, hvor det ikke kan betale sig at spekulere i ulovligheder, kommer til at betale væsentlig mere.

De bådejere, der vælger at snyde sig udenom på den ene eller anden måde, kommer fortsat ikke til at bidrage. Tværtimod vil mange flere komme til og det kan de såmænd også roligt gøre; der er nemlig ingen, hverken Skat eller Finanstilsynet, der på nogen måde kalder dem til kassen.

Hvis statsafgiften forhøjes, bliver forholdene utålelige for de lovlige og lovligt etablerede forsikringsforetagender. De skal i forvejen mange gange hver dag forklare bådejeren, at der skal svares statsafgift af lystfartøjsforsikringen, at det er et uomtvisteligt lovkrav og, noget imod sandheden, at det kan få konsekvenser, hvis bådejeren vælger at benytte sig af dét tilbud, han via en hjemmeside i dansk sprog har fået af et udenlandsk forsikringsforetagende og som ikke indeholder noget om nogen statsafgift. En afgiftsforhøjelse vil på ingen måde gøre denne opgave lettere; det vil de fleste vel kunne forstå.

Jeg har, som bilag 1, vedlagt en tilfældig side fra Internettet. Sitet "Sejlerlinks" har en side med links til udbydere af lystfartøjsforsikring. Ud af de 18 udbydere er mindst 9 ikke lovligt etableret her i landet. Af samme grund kan de naturligvis ikke opkræve og indbetale statsafgift. 3 af disse har, trods den åbenlyst ulovlige virksomhed, hjemmesider, som er formuleret på dansk og som tilbyder folk at spare penge.

Er der nogen i regeringen, der vil komme med et bud på, hvem disse hjemmesider henvender sig til?

Er der nogen i regeringen, der forestiller sig at staten modtager forsikringsafgift fra disse foretagender?

Er der nogen i regeringen, der har et forslag til, hvordan man får disse forsikringsforetagender til at registrere sig hos Finanstilsynet og, ikke mindst, at opkræve og indbetale statsafgift?

Er der nogen i regeringen, der har et bud på, hvorfor denne skov af ulovlige bådforsikringstilbud findes?

Er der nogen i regeringen, der forestiller sig, at en forhøjelse af afgiftssatsen fra 1% til 1,34% vil bringe 34% flere afgiftskroner i statskassen?

Er der nogen i regeringen, der har regnet på, hvad den samlede konsekvens af en afgiftsforhøjelse vil være?

Vi skal herfra opfordre til, at man tager afgiftsforhøjelsen af bordet; den eksisterende afgiftssats er i forvejen rigeligt belastende, både for bådejerne, de lovlige forsikringsforetagender og for sejlsporten som helhed.

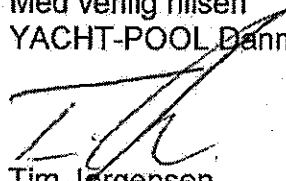
Vi har al forståelse for, at statskassen savner penge. Vi har imidlertid ingen forståelse for, at hullet i statskassen skal lukkes af de stadig færre bådejere, der overholder loven, og de forsikringsforetagender, der er lovligt etableret og bruger ressourcer på at administrere opkrævning og indbetaling af statsafgiften.

Vi tillader os i stedet at foreslå, at man smøger ærmerne op og begynder at gøre en indsats for at få alle til at betale den lovpligtige eksisterende 1% statsafgift. Det er ikke svært og regeringen kan trygt regne med, at vi og vore kolleger vil bidrage på enhver måde.

Hvis regeringen, efter at have gjort sig denne ulejlighed, stadig er af den opfattelse, at landets bådejere skal bidrage mere til statskassen, foreslår vi at man fremlægger et budget over de udgifter, man mener at bådejerne skal bidrage til hel eller delvis dækning af, hvorefter man udbeder sig forslag til en retfærdig og realiserbar plan til fordeling og opkrævning af dette beløb. Det vil ikke skorte på gode forslag og det er sådan gennemarbejdede lovforslag bliver til.

Vi skal ikke undlade at påtale fristen for aflevering af nærværende høringsvar. Man ville normalt kunne forvente, at en skrivelse som denne var ledsaget af et antal statistikker, regneeksempler og prognoser. Dette materiale har imidlertid ikke kunnet udarbejdes på den til rådighed værende tid, idet lovforslaget ses at være publiceret fredag d. 16/11 med sidste frist for indlevering af høringsvar d. 20/11, to arbejdsdage senere.

Med venlig hilsen
YACHT-POOL Danmark A/S



Tim Jørgensen
Direktør