

Skatteudvalget  
Folketinget  
Christiansborg Slotsplads



Henvendelse fra Forsikring & Pension om L81 (vindmølleinvesteringer og lystfartøjsforsikringer)

27.11.2012

Skatteministeriet har som led i udmøntning af finanslovaftalerne for 2013 fremsat lovforslag L81, som skal førstebehandles i dag, den 27. november 2012.

Forsikring & Pension har afgivet bemærkninger til forslaget §§ 3 (skattemæssig afskrivning på vindmøller) og 17 (lystfartøjsforsikringsafgift).

Forsikring & Pension  
Philip Heymans Allé 1  
2900 Hellerup  
Tlf. 41 91 91 91  
Fax 41 91 91 92  
fp@forsikringogpension.dk  
www.forsikringogpension.dk

Skatteministeriets høringskema – og dermed ministeriets reaktion på vores bemærkninger - blev offentliggjort fredag den 23. november.

Torsten Schiøler  
Chefkonsulent, cand.polit.  
Dir. 41 91 90 94  
tsc@forsikringogpension.dk

Vi vil nedenfor redegøre for Forsikring & Pensions position set i lyset af høringskemaet.

Sammenfattende:

Vores ref. TSC  
Sagsnr. GES-2009-00202  
DokID 313372

- Vi er meget glade for skatteministerens positive tilbagemelding ad ændringen af vindmølleafskrivninger, og vil vende tilbage til ministeren om sagen.
- Vi mener fortsat, at hvis forhøjelsen af kaskoforsikringsafgiften gennemføres, så skal ikrafttrædelsestidspunktet udskydes til 1. april 2013 – uanset skatteministerens argumentation for at det ikke lader sig gøre.
- Vi mener også at afgiftsforhøjelsen bør tages af bordet, men nærer ikke det store håb om at det sker. Den er stærkt forvridende og koster forsikringselskaberne forretning
- Skatteministerens argumentation for at afgiftsforhøjelsen vil give det forventede provenu står i skærende kontrast til afgiftens oprindelige fordelingspolitiske sigte, som den i sin tid blev indført og efterfølgende justeret med samme sigte af netop de partier, der i dag sidder i regering.

Vi håber på Skatteudvalgets velvilje i sagen.

Vindmølleafskrivninger

Skatteministeriet anfører i høringskemaet, at der ved provenuvurderingen ikke er taget eksplicit højde for, at visse pensionsinvestorer ikke har kunnet udnytte

Brancheorganisation  
for forsikringselskaber  
og pensionskasser

de hidtil gældende afskrivningsregler og derved haft fordel af dette indirekte subsidie.

Forsikring & Pension

Man skønner endvidere, at man vurderer andelen af pensionsinvestorer på dette område til at være relativt begrænset, blandt andet fordi disse investorer ikke har haft glæde af de nuværende afskrivningsregler.

Vores ref. TSC  
Sagsnr. GES-2009-00202  
DokID 313372

Skatteministeren ser vedrørende denne konkurrencemæssige forvridding frem til en dialog med os om hvordan pensionselskaberne sikres konkurrencemæssig ligestilling i relation andre aktører på området.

Vi skal takke for skatteministerens vilje til at anerkende problemet og til at ville indgå i dialog med os.

Ikke mindst fordi reel økonomisk ligestilling vil fremme pensionsbranchens mulighed for kunne deltage i dette område. Det sikres blandt andet ved, at alle aktører kan udnytte eventuelle skattesubsidier, der kan påvirke tilbudsprisen på OPP-projekter mv., på lige fod.

Dermed opnå en skarpere og mere reel konkurrence mellem tilbudsgiverne, og i sidste ende et bedre resultat for det offentlige.

#### Lystfartøjsafgift

Forsikring & Pension har i høringssvaret anført, at forslaget forudsatte merprovenu på 40 mio. kr. årligt næppe er realistisk. Vi har derfor foreslået, at man genberegner merprovenuet under hensyntagen til at lystfartøjsforsikringer i højere grad vil blive tegnet i udlandet uden afgift – et forhold, der ikke var omtalt i bemærkningerne til L81.

Hvis det er en realistisk vurdering, at der ikke sker yderligere udhuling af danske forsikringsselskabers forretning ved at forsikringerne tegnes i udlandet, og afgiften derved reelt omgås, legalt eller ej, vil vi ikke indvende noget mod forslaget.

Baggrunden er, at der så i det mindste ikke vil ske yderligere tab af forretning set i forhold til den gældende sats på 1 pct., ligesom parterne i finanslovsaftalen opnår det forudsatte finansieringsbidrag fra forhøjelsen.

I modsat fald ønsker vi forslaget opgivet – og den gældende afgift revurderet som indtægtskilde for staten. De ønskede indtægter kan fremskaffes på anden vis, med et betydeligt mindre forvriddingstab end den nuværende afgiftsform.

Det fremgår af høringsskemaet, at den omgåelse, der måtte finde sted i dag, ikke indgår i provenuberegningen. Lidt anderledes udtrykt, at den forretning, der allerede har forladt Danmark mhp. om- eller undgåelse af afgiften ikke er indregnet i skattebasen, som den foreslåede afgiftsforhøjelse får effektiv virkning på. Denne forudsætning forekommer realistisk.

Spørgsmålet er herefter, om satsforhøjelsen på 0,34 pct. medfører et yderligere forvriddingstab. Øget tab af forretning i form af illegal omgåelse i form af udflytning vil medføre et tab af eksisterende provenu på den eksisterende afgift på 1.

pct.. Et omsætningsfald på 25 pct. netop vil eliminere det forudsatte merprovenu.

Forsikring & Pension

I høringskemaet anføres herom, at det vurderes, at "omgåelsen ikke vil blive væsentlig forøget som følge af afgiftsforhøjelsen, idet det som Forsikring & Pension selv nævner, nok primært vil være de store både, der vil forsøge sig med dette – og at det sandsynligvis allerede er sket".

Vores ref. TSC

Sagsnr. GES-2009-00202

DokID 313372

Til denne tankevækkende konstatering har vi følgende kommentarer:

- Skatteministeren konstaterer reelt, at når den mobile del af en skattebase allerede har forladt landet, kan man roligt forhøje satsen på den resterende del af basen. Det er et argument, som ikke bør vinde større udbredelse.
- Skatteministeren erkender, at den gældende afgift betales af de ikke-store både, og at det også vil tilfældet for forhøjelsen. Han overser, at dette tilbageværende segment er mest prisfølsomt over for præmieforhøjelser og derfor har størst tilbøjelighed til at droppe forsikringen. Herved reduceres indtægterne også – som påpeget af os i vores høringsvar.
- Skatteministeren overser afgiftens historiske begrundelse, som vedtaget og senere skærpet af tidligere S, SF og R - influerede regeringer. Den er, at afgiften primært er tilsigtet store både – og altså har dette som fordelingspolitisk sigte. Opgives dette sigte, har afgiften som afgiftsform betragtet ikke længere en selvstændig begrundelse, og dens provenu kunne lige vel skaffes på anden vis.

Den sidste kommentar vil vi tillade os at uddybe.

Afgiften blev indført i 1976 i form af en afgift på 50 pct. af forsikringspræmien. Den blev vedtaget af et flertal i Folketinget bestående af Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre, Det Konservative Folkeparti, Kristeligt Folkeparti og Centrum-demokraterne.

Af lovforslagets bemærkninger fremgik blandt andet [F&P's understregning]:

"Der er efter den gældende lovgivning ingen pligt til at tegne forsikringer for lystfartøjer, og lovforslaget pålægger heller ikke bådejerne nogen forsikringspligt. Imidlertid regner man med, at næsten alle større lystfartøjer er forsikrede, mens der sjældent tegnes særskilt forsikring for mindre både som robåde, kanoer, kajaker og små sejljoller. I praksis vil lovforslagets gennemførelse således virke som en afgift på lystfartøjer med fritagelse for mindre både.

Forsikringspræmierne for kaskoforsikring af lystfartøjer er bl.a. bestemt af forsikringssummen og selvrisikoens størrelse. Afgiften vil dermed i særlig grad ramme de dyre både, men vil samtidig tilskynde til underforsikring og til, at forsikringstageren påtager sig en større selvrisiko, hvorved både præmien og afgiften nedsættes".

Afgiften blev fra 1982 omlagt til en afgift på 1 pct. af forsikringssummen. Folketingsflertallet bag denne omlægning var socialdemokratiet, socialistisk folkeparti, og det radikale venstre.

Af lovforslagets bemærkninger fremgik blandt andet [F&P's understregning]:

"Lovforslaget går ud på at ændre den gældende forsikringsafgift fra en præmieafgift til en afgift, der udgør 1 pct. årligt af den værdi, båden er forsikret for. Herved vil man opnå en mere retfærdig beskatning.

Forsikring & Pension

Vores ref. TSC

Sagsnr. GES-2009-00202

DokID 313372

Omlægningen af forsikringsafgiften vil betyde en forøget afgift for næsten alle dyrere sejl- og motorbåde."

Afgiften foreslås altså forhøjet, uanset at skatteministeren selv konstaterer, at afgiftens oprindelige fordelingspolitiske sigte ikke kan opretholdes, jf. hans konstatering af, at de store både ikke længere indgår i skattebasen, og at man derfor kun øger afgiftstrykket på netop de både, der oprindeligt tænkte "fritaget" i 1976. Derved accepterer ministeren de facto også, at de store både, som omlægningen i 1981 særligt sigtede på at ramme, nu forsikres i udlandet.

Forsikring & Pension har herudover en bemærkning til lovforslagets virkningstidspunkt.

Vi har i vores høringsvar foreslået at rykke dette til 1. april 2013, dels af hensyn til selskabernes implementering af den nye afgiftssats, dels af hensyn til forsikringer, hvis præmier forfalder i 2013, og som er tegnet i perioden fra før fremsættelsen af L81 og indtil vedtagelsen af L81 (ca. 19. december i år), idet der først umiddelbart inden årsskiftet er vished for, at forhøjelsen faktisk gennemføres. Det samme gælder den tilknyttede værnregel.

Skatteministeren anfører herom i høringskemaet:

"At den foreslåede afgiftsforhøjelse skal træde i kraft 1. januar 2013 er en konsekvens af, at forslaget indgår i finanslovsaftalen for 2013.

Forsikringsselskaberne skal ikke selv bære afgiftsforhøjelsen, idet der vil kunne udsendes efteropkrævninger på afgiftsforhøjelsen efter lovens vedtagelse i tilfælde, hvor der er udsendt opkrævning forud for lovens vedtagelse"

Forsikring & Pension skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen også var en konsekvens af finanslovsaftalen for 2013, men alligevel bortfaldt helt kort efter fremsættelsen af L81.

Vi anmoder dog kun om at få udsat virkningstidspunktet for afgiftsforhøjelsen med tre måneder.

Kan dette ikke imødekommes, har vi ganske rigtigt den mulighed at udsende efteropkrævninger.

Baseret på statistiske vurderinger fra meget få selskaber, kan vi oplyse, at op mod 95 pct. af disse efteropkrævninger vil være på 500 kr. i gennemsnit, beliggende i intervallet fra 0 – ca. 1650 kr. - sidstnævnte svarende til en forsikringssum på 500.000 kr.

Dette kunne i givet fald tale for at indføre en bagatelgrænse for de efteropkrævede beløb, således at selskabernes omkostninger ved at iværksætte efteropkrævninger, og særligt håndteringen af det meget store antal kundeforhøvelser, der må forventes som følge af, at der er tale om opkrævning af en afgift, som kunden allerede har indbetalt, reduceres mest muligt.

Selskaberne har dog ikke mulighed for at agere i forhold til den foreslåede afgiftsforhøjelse, før den er vedtaget og foreligger som lov.

Forsikring & Pension

Det vil tidligst kunne ske for præmieopkrævninger med forfald i februar, som er udsendt i januar 2013.

Vores ref. TSC  
Sagsnr. GES-2009-00202  
DokID 313372

Vi har desuden bemærket i vores hørings svar, at den foreslåede værnsregel i lovens overgangsbestemmelser (§18, stk. 9) søger at regulere selskabernes opkrævningsdispositioner for en periode forud for vedtagelsen af L81, idet alle "fremrykkede" opkrævninger foretaget efter lovens fremsættelsestidspunkt også omfattes af afgiftsforhøjelsen, hvis forfaldstidspunktet derved flyttes fra 2013 til 2012 i forhold til sædvanlige rutiner.

Forsikringsselskaberne skal derfor allerede nu, og indtil loven (muligvis, muligvis ikke) er vedtaget, tage stilling til, om en given disposition som ønsket af en kunde statuerer "fremrykning" i lovens forstand. Vurderer man, at dette er tilfældet (der er ikke klare kriterier for, hvornår det er tilfældet), skal kunden rådgives herom, dvs. informeres om at han, hvis loven senere vedtages, med nogen usikkerhed må forventes en efteropkrævning på 0,34 pct. af forsikringssummen.

Desuden kan kunden – men ikke selskabet – omgå værnsreglen ved at skifte forsikringsselskab og tegne sig for en dækningsperiode med en præmie der forfalder allerede i december 2012. Denne disposition vil i en række tilfælde kunne betale sig for kunden uanset besværet – og særligt for lidt større både, hvor den gældende forsikring har hovedforfald ved årsskiftet.

Forsikringsselskaberne vil formentlig søge at løse ovennævnte problemer ved at vælge at bære afgiften selv, fremfor at skulle rådgive som oven for beskrevet og for at søge at beholde eksisterende kunder ved at betale første års afgiftsforhøjelse for dem.

Skatteministerens konstatering af, at selskaberne ikke selv skal bære afgiftsforhøjelsen, fordi der kan udsendes efteropkrævninger er altså uden reelt indhold.

Tværtimod kommer selskaberne i vidt omfang til selv at bære den afgift, der pålægges kunderne med tilbagevirkende kraft på allerede tegnede forsikringer.

Konklusion – opfordring til folketingets skatteudvalg

Vi skal derfor opfordre folketingets skatteudvalg til at hjælpe os med at få lovforslagets ikrafttrædelse flyttet til 1. april 2013 som foreslået i vores hørings svar, hvis det politisk besluttes at gennemføre forhøjelsen.

Vi opfordrer desuden skatteudvalget til at udbede sig en orientering om udviklingen på området. SKAT har data for størrelsen af den indbetalte afgift for den enkelte forsikring, og herunder dækningsperioden, som afgiften vedrører, idet det fremgår direkte af lystfartøjsforsikringslovens § 6, at selskaberne skal oplyse herom i forbindelse med angivelsen. Det er dermed muligt at tegne et meget præcist billede af fordelingen af værdien (forsikringssummen) af de både, der betaler den eksisterende afgift, såvel som udviklingen i denne størrelsesfordeling efter indførelse af afgiftsforhøjelsen, såvel som udviklingen i det samlede provenu.

Såfremt Skatteudvalget har spørgsmål foranlediget af ovenstående, står vi naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Torsten Schiøler

Forsikring & Pension

Vores ref. TSC

Sagsnr. GES-2009-00202

DokID 313372