

**Åbent samråd L 81 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.)**

### **Samrådsspørgsmål B (Lystfartøjer)**

Ministeren bedes give en redegørelse for baggrunden for den 34 procents forhøjelse af kaskoforsikringsafgiften på fritidsfartøjer, der lægges op til med lovforslaget. Ministeren bedes specifikt, med udgangspunkt i høringssvaret fra Dansk Sejlunion, forholde sig til, om finansieringen af redningstjenesterne afspejler fordelingen af redningsoperationer, og redegøre for, hvilken betydning en forventelig nedgang i lystsejlad, som følge af afgiftsforhøjelsen, vil have for danske lystbådehavne og det danske turismeerhverv som helhed. Ministeren bedes endvidere redegøre for, hvordan provenuet fra afgiften anvendes, herunder i hvilket omfang pengene kommer tilbage til sejlsporten.

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

**Svar:**

*Indledning*

Helt overordnet så drejer det her forslag sig om forhøjelse af en afgift, som ikke har været ændret i en årrække. Afgiften på kaskoforsikringer af lystfartøjer er en afgift, som beregnes af bådes kaskoforsikringsværdi, og derfor betaler man relativt mere i afgift, jo dyrere båd man har. Hvis man har en lille båd, betaler man relativt mindre.

Nu foreslår vi så en opjustering af afgiften fra 1 pct. om året af bådenes værdi, til 1,34 pct.

*Baggrunden for  
afgiftsforhøjelsen*

Der spørges til baggrunden for afgiftsforhøjelsen. Som det fremgår af lovforslaget skal der bruges et provenu på 30 mio. kr. til at finansiere driften af de radiobaserede maritime nød-, il- og sikkerhedstjenester i Danmark. Bruttoomkostningerne hertil har, ifølge TDC's oplysninger, hidtil udgjort i størrelsesordenen 30 mio. kr. årligt.

Årsagen til dette finansieringsbehov er, at Danmark har måttet ændre

forsyningspligtslovgivningen på baggrund af en åbningskrivelse fra EU-Kommissionen, så staten fremover skal afholde udgifterne til de radiobaserede maritime nød- og sikkerhedstjenester. Hidtil har TDC afholdt udgifterne til nød- og sikkerhedstjenesterne. Derfor blev der også i marts i år vedtaget en ændring af lov om elektroniske kommunikationsnet og – tjenester, der indebærer, at staten overtager finansieringsforpligtelsen. Loven blev i øvrigt vedtaget med tilslutning fra et bredt flertal af Folketingets partier, herunder V, S, DF, RV, SF, LA og KF.

Vi har altså et finansieringsbehov på i størrelsesordenen 30 mio. kr. årligt, som regeringen har besluttet at dække ved at forhøje afgiften på kaskoforsikringer for lystfartøjer.

*Fordelingen af  
redningsoperationer*

Så bliver der spurgt til, om finansieringen af redningstjenesterne afspejler fordelingen af redningsoperationer. Det har været anført i flere af høringssvarene, herunder høringssvaret fra Dansk Sejlunion, at dette ikke er tilfældet. Og i flere høringssvar og henvendelser til Skatteudvalget har der været oplyst forskellige tal for sejlernes brug af de maritime nødtjenester og

involvering i redningsoperationer. Det fremgår generelt, at det er faldet fritidssejlerne for brystet, at det står i lovforslaget, at 60 pct. af redningsoperationerne drejer sig om lystfartøjer, og man har ment, at det tal var helt forkert. Dansk Sejlunion fremhæver, at ikke-forsikrede både som bl.a. havkajakker, lystfiskere og strandjoller tæller med, uden at de kommer til at betale afgift.

Jeg må sige, at efter at embedsmændene i Skatteministeriet, Søfartsstyrelsen og Forsvarsministeriet har set nærmere på tal og statistikker, så er lovforslaget formuleret for kategorisk på det punkt. Det er ikke 60 pct. af redningsoperationerne, der vedrører lystfartøjer, men vi kan konkludere ud fra søværnets årsrapporter, at mindst 60 pct. af redningsoperationerne er fritidsrelaterede. Heraf er det en væsentlig del, der vedrører fartøjer, som er omfattet af kaskoforsikringsafgiften, men der findes ikke præcise opgørelser over det på fartøjsniveau. Så Dansk Sejlunion har ret i, at mindre både, som ikke nødvendigvis er forsikret, f.eks. havkajakker og små joller, også indgår i tallet.

Det er også blevet kritiseret, at mange

lystsejlere slet ikke har en VHF-radio, men nu alligevel skal bidrage til finansieringen af radiotjenesterne.

Erhvervs- og Vækstministeriet oplyser, at lystfartøjer ikke har pligt til at have en radio, men skønner at ca. 20.000 lystfartøjer i dag har en radio.

Samlet set er det vurderingen fra Forsvaret og fra Søfartsstyrelsen, at radiotjenesten bidrager til den samlede øgede sikkerhed til søs. Brug af mobiltelefoner giver ikke den samme driftssikkerhed, og sejlere med VHF-radioer kan også bistå andre sejlere i nødssituationer.

Når man skal vurdere, hvem der har gavn af de her sikkerhedstjenester til søs, så kan man se på statistikker over antallet af redningsoperationer. Man kunne også lægge vægt på, hvem der potentielt har glæde af at kunne bruge tjenesterne.

Det bliver ikke millimeterretfærdigt, det kan vi godt blive enige om. Og der er heller ikke tale om nogen brugerbetaling men om, at man bidrager til en sikringsordning, som alle der færdes til søs, har gavn af. En sikringsordning er typisk karakteriseret ved, at den er solidarisk, dvs. man får ikke

nødvendigvis selv brug for den, og man kan også komme til at betale for andre.

Regeringen har skullet finde en finansiering af det her område, og derfor har vi valgt at forhøje en eksisterende afgift, som vedrører en væsentlig brugergruppe af disse tjenester. Det kan man være enig eller uenig i.

For lystbåde i almindelig familiestørrelse mener jeg, at det er en overkommelig stigning. For en båd til 300.000 kr. vil afgiftsforhøjelsen medføre en yderligere afgift på ca. 1.000 kr. om året.

*Betydningen for lystsejlad*

Derfor vurderer jeg heller ikke, at afgiftsstigningen vil føre til nogen mærkbar nedgang i lystsejladsen, eller at den vil få nogen negativ betydning for turismeerhvervet som helhed.

*Anvendelse af provenuet*

Så er der spørgsmålet om anvendelsen af provenuet fra afgiften. Som det fremgår, forhøjer vi nu afgiften for at tilvejebringe et provenu til finansiering af de radiobaserede maritime nød- og sikkerhedstjenester.

For afgiftsprovenuet som helhed er der ikke tale om, at det er øremærket. Det bliver brugt til den generelle finansiering af statens udgifter på linje med andre skatter

og afgifter.