

2012/1 BTL 81 (Gældende)

**Betænkning over 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.)**

Ministerium: Folketinget

Betænkning

over

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.)

[af skatteministeren (Holger K. Nielsen)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 20 ændringsforslag til lovforslaget. Skatteministeren har stillet ændringsforslag nr. 1-17, 19 og 20. Liberal Alliances medlem af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 18.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 16. november 2012 og var til 1. behandling den 27. november 2012. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Skatteudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Høring

Lovforslaget blev sendt i høring samtidig med fremsættelsen, og Skatteministeriet orienterede den 16. november 2012 udvalget herom. Den 21., 23. og 30. november og 7. december 2012 sendte Skatteministeriet de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Advokatfirmaet Homann,
Danboat,
Danmarks Vindmølleforening,
Dansk Sejlunion,
Danske Tursejlere,
Forsikring & Pension og
Vagn Jørgensen.

Skatteministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser.

En af henvendelserne til udvalget og skatteministerens kommentar hertil er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 27 spørgsmål til skatteministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret. Udvalget har endvidere stillet 1 spørgsmål til økonomi- og indenrigsministeren og 1 spørgsmål til kulturministeren til skriftlig besvarelse, som disse har besvaret.

Udvalgets spørgsmål til kulturministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag 3 til betænkningen.

Samråd

Udvalget har stillet 1 spørgsmål til skatteministeren og økonomi- og indenrigsministeren til mundtlig besvarelse, som disse har besvaret i et åbent samråd den 6. december 2012. Udvalget har endvidere stillet 1 spørgsmål til skatteministeren til mundtlig besvarelse, som denne har besvaret i et andet åbent samråd den 6. december 2012. Ministrene har fremsendt de talepapirer, der lå til grund for besvarelserne, til udvalget.

Deputationer

Endvidere har Danboat og Dansk Sejlunion mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget.

3. Indstillinger

Et *flertal* i udvalget (S, RV, EL og SF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af skatteministeren stillede ændringsforslag. Flertallet vil stemme imod det af et mindretal under nr. 18 stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (V, DF, LA og KF) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af *skatteministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til titlen

1) Titlen affattes således:

»Forslag
til

Lov om ændring af selskabsskatteloven, lov om afgift af lønsum m.v., afskrivningsloven, lov om afgift af lystfartøjsforsikringer og forskellige andre love

(Forhøjelse af visse lønsumsafgiftssatser, nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller, inddragelse af CO₂-kvoter under CFC-beskatningen, forhøjelse af kaskoforsikringer for lystfartøjer m.v.)«
[Ændring af lovens titel]

2) Som note indsættes:

»1) Loven har vedrørende ændringen af lov om afgift af lystfartøjsforsikringer været notificeret som udkast i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF.«

[I lovens titel indsættes en fodnote om, at forslaget om ændring af lov om afgift af lystfartøjsforsikringer har været notificeret over for Kommissionen]

Til § 1

3) Nr. 1-11, 13-19, 21 og 22 udgår.

[Den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Til § 3

4) Nr. 1 og 7 udgår.

[Den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

5) I den under *nr. 4* foreslåede ændring af § 5 C, stk. 5, ændres »senest den 31. december 2012« til: »i indkomstår, der udløber før indkomstår, der begynder den 1. januar 2013 eller senere«.

[Teknisk ændring, således at bestemmelsen bliver konsistent med lovforslagets § 18, stk. 2, hvorefter den foreslåede nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller har virkning for indkomstår, der begynder den 1. januar 2013 eller senere]

Til § 4

6) Paragraffen udgår.

[Paragraffen udgår, idet den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Til § 5

7) Nr. 1 udgår.

[Den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Til § 6

8) Paragraffen udgår.

[Paragraffen udgår, idet den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Til § 7

9) Paragraffen udgår.

[Paragraffen udgår, idet den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Til § 8

10) Nr. 1 udgår.

[Den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Til § 9

11) Paragraffen udgår.

[Paragraffen udgår, idet den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Til § 11

12) Nr. 4 og 5 udgår.

[Den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Til § 12

13) Paragraffen udgår.

[Paragraffen udgår, idet den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Til § 13

14) Nr. 2 og 3 udgår.

[Den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Til § 14

15) Paragraffen udgår.

[Paragraffen udgår, idet den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Til § 15

16) Paragraffen udgår.

[Paragraffen udgår, idet den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Til § 16

17) Paragraffen udgår.

[Paragraffen udgår, idet den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Af et *mindretal* (LA), tiltrådt af et *mindretal* (V, DF og KF):

Til § 17

18) Før nr. 1 indsættes som nye numre:

»01. I § 2, *stk. 1, litra c*, ændres »merværdiafgiftsloven.« til: »merværdiafgiftsloven,«.

02. I § 2, *stk. 1*, indsættes som *litra d*:

»d. forsikringer for lystfartøjer, der ejes af sejlkлубber, som er organiseret som foreninger.«»
[Afgiftsfritagelse for sejlkлубbers bådflåde]

Af *skatteministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 18

19) *Stk. 2* affattes således:

»*Stk. 2. § 1, nr. 20, § 2, nr. 1, og § 3, nr. 2-5*, har virkning for indkomstår, der begynder den 1. januar 2013 eller senere.«

[Konsekvensændringer som følge af, at forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen udgår, samt tekniske ændringer vedrørende virkningstidspunktet for forslaget om forhøjelse af visse lønsumsafgiftssatser og forslaget om nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller]

20) *Stk. 3-6* udgår.

Stk. 7-9 bliver herefter *stk. 3-5*

[Bestemmelserne udgår, idet den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår]

Bemærkninger

Til nr. 1 og 2

Lovforslagets titel foreslås ændret som følge af forslaget om, at ophævelsen af andelsbeskatningen udgår af lovforslaget. Desuden foreslås, at der i lovens titel indsættes en note om, at forslaget om ændring af lov om afgift af lystfartøjsforsikringer har været notificeret over for Kommissionen.

Til nr. 3, 4, 6-17 og 20

Det foreslås, at lovforslagets § 1, nr. 1-11, 13-19, 21 og 22, § 3, nr. 1 og 7, § 4, § 5, nr. 1, § 6, § 7, § 8, nr. 1, § 9, § 11, nr. 4 og 5, § 12, § 13, nr. 2 og 3, § 14, § 15, § 16 og § 18, stk. 3-6, udgår, idet den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår.

Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Ændringsforslaget indebærer, at andelsselskaberne fortsat vil have mulighed for bl.a. at henlægge overskud og derved akkumulere kapital til udskudt beskatning. Dette er forbundet med en skatteudgift, da andelsbeskatningen ikke fuldt ud inddrager den rentefordel, som skatteudskydelsen medfører. Det skønnes, at skatteudgiften i gennemsnit udgør et umiddelbart provenutab på 70 mio. kr. før tilbageløb og 40 mio. kr. efter tilbageløb.

Tabel 1.1 Provenumæssige konsekvenser ved ændringsforslag vedrørende andelsbeskatning						
Mio. kr. i 2013-niveau	Varig virkning	2013	2014	2015	2016	Finanskr. 2013
Umiddelbar provenuvirkning	-70	-40	-70	-70	-70	-40
Umiddelbar provenuvirkning inkl. virkning på andre konti	-70	-40	-70	-70	-70	-40
Provenuvirkning efter automatisk tilbageløb	-40	-25	-40	-40	-40	-25
Provenuvirkning inkl. ændret adfærd	-40	-25	-40	-40	-40	-25
Provenuvirkning inkl. arbejdsudbudseffekter	-40					

Til nr. 5

Der foreslås en teknisk justering, således at den under lovforslagets § 3, nr. 4, foreslåede ændring af afskrivningslovens § 5, stk. 5, bliver konsistent med lovforslagets § 18, stk. 2, hvorefter den foreslåede nedsættelse af afskrivningssatsen for store vindmøller har virkning for indkomstår, der begynder den 1. januar 2013 eller senere.

Til nr. 18

Ad nr. 01

Redaktionel ændring.

Ad nr. 02

Ved den foreslåede ændring afgiftsfritages sejlklubber, som er organiseret som foreninger, for at betale afgift af de både, som de ejer.

Til nr. 19

Der er tale om konsekvensændringer i lovforslagets § 18, stk. 2, som følge af, at den del af lovforslaget, der vedrører forslaget om ophævelse af andelsbeskatningen, udgår.

Det foreslås desuden, at forhøjelsen af lønsumsafgiftssatsen for virksomheder, der betaler lønsumsafgift med satsen i § 5, stk. 1, i lov om afgift af lønsum m.v., omfattes af lovforslagets § 18, stk. 2, således at satsforhøjelsen for disse virksomheder har virkning for indkomstår, der begynder den 1. januar 2012

eller senere. Det skal ses i lyset af, at disse virksomheder betaler afgift på baggrund af lønsummen med tillæg af over-/underskud opgjort efter skattemæssige principper. Disse virksomheder kan tillige have forskudt indkomstår og har derfor brug for en afklaring af, hvilken sats der skal bruges i de enkelte indkomstår.

Endelig foreslås, at henvisningen til lovforslagets § 3, nr. 8 og 9, udgår. Der er alene tale om en redaktionel ændring, idet nr. 8 og 9 ikke findes i § 3 i lovforslaget som fremsat.

Ane Halsboe-Larsen (S) Benny Engelbrecht (S) Jacob Bjerregaard (S) John Dyrby Paulsen (S)

Pernille Rosenkrantz-Theil (S) Simon Kollerup (S) Thomas Jensen (S) Nadeem Farooq (RV)

Rasmus Helveg Petersen (RV) Camilla Hersom (RV) Jesper Petersen (SF) Jonas Dahl (SF)

Frank Aaen (EL) Stine Brix (EL) Jørgen Arbo-Bæhr (EL) Hans Andersen (V)

Gitte Lillelund Bech (V) fmd. Martin Geertsen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Jan E. Jørgensen (V)

Torsten Schack Pedersen (V) Troels Lund Poulsen (V) Mads Rørvig (V) Dennis Flydtkjær (DF)

Mikkel Dencker (DF) Hans Kristian Skibby (DF) Karina Adsbøl (DF) Ole Birk Olesen (LA) nfmd.

Brian Mikkelsen (KF)

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	9
Socialdemokratiet (S)	44	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Dansk Folkeparti (DF)	22	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	16	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1

Oversigt over bilag vedrørende L 81

Bilagsnr.	Titel
1	Lovudkast, som sendt i høring, fra Skatteministeriet
2	Høringssvar, fra Skatteministeriet
3	Henvendelse af 21/11-12 fra Danske Tursejlere
4	Supplerende høringssvar, fra Skatteministeriet
5	Fastsat tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
6	Høringskema og supplerende høringssvar, fra skatteministeren
7	Henvendelse af 24/11-12 fra Vagn Jørgensen
8	Henvendelse af 20/11-12 fra Danboat
9	Henvendelse af 27/11-12 fra Forsikring & Pension
10	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 20/11-12 fra Danboat
11	Henvendelse af 28/11-12 fra Danboat
12	1. udkast til betænkning
13	Supplerende høringssvar og kommentar, fra skatteministeren
14	Henvendelse af 30/11-12 fra Danmarks Vindmølleforening
15	Henvendelse af 30/11-12 fra Dansk Sejlunion
16	Henvendelse af 30/11-12 fra Forsikring & Pension
17	Henvendelse af 2/12-12 fra Danske Tursejlere
18	Henvendelse af 30/11-12 fra Advokatfirmaet Homann
19	Ændringsforslag, fra skatteministeren
20	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 30/11-12 fra Danmarks Vindmølleforening
21	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 30/11-12 fra Forsikring & Pension
22	Kopi af SAU alm. del - svar på spm. 905, fra skatteministeren
23	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 21/11-12 fra Danske Tursejlere
24	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 24/11-12 fra Vagn Jørgensen
25	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 27/11-12 fra Forsikring og Pension
26	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 28/11-12 fra Danboat
27	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 30/11-12 fra Dansk Sejlunion
28	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 2/12-12 fra Danske Tursejlere
29	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 30/11-12 fra Advokatfirmaet Homann
30	Kopi af henvendelse fra Hundested Motor og Sejlklub af 4/12-12 og skatteministerens kommentar hertil
31	Kopi af henvendelse fra Taarbæk Sejl Klub af 26/11-12 og skatteministerens kommentar hertil

Bilagsnr.	Titel
32	Henvendelse af 9/12-12 fra Vagn Jørgensen
33	2. udkast til betænkning
34	Kopi af L 86 - bilag 26, henvendelse fra Danmarks Vindmølleforening vedr. husstandsmøller samt klima- og energiministerens kommentar hertil
35	3. udkast til betænkning
36	Henvendelse af 11/12-12 fra Forsikring & Pension
37	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 9/12-12 fra Vagn Jørgensen
38	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 11/12-12 fra Forsik- ring & Pension

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 81

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, hvilken betydning forslaget om at forhøje afgiften af ka- skoforsikringer for lystfartøjer har for det frivillige foreningsliv i Danmark, jf. at afgiftsforhøjelsen rammer de mange sejlsportsklubber, hvoraf størsteparten drives på frivilligt basis, til kulturministeren, kopi til skatteministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om at specificere, hvordan de 60 pct. lystfartøjer, der modtager redningsaktioner fordeler sig på udenlandske lystfartøjer henholdsvis danske lystfartøjer, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om at forholde sig til branchens oplysninger om, at kun 13-17 pct. af redningsaktionerne vedrører fartøjer, som pålægges afgift, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om at oplyse det samlede provenu, som staten modtager fra afgiften af kaskoforsikringer for lystfartøjer, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om, hvordan ministerens synspunkt harmonerer med lovforsla- gets bemærkninger, hvoraf fremgår »Afgiftsforhøjelsen indføres for at sikre, at brugerne af den forsikringsordning, som nødtjenesterne må betegnes som, i størst muligt omfang er med til at finansiere udgifter- ne til driften af tjenesterne.«, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm., om forhøjelsen af afgiften af kaskoforsikringer for lystfartøjer, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om, hvor meget ministeren skønner, at operatører inden for den kollektive trafik økonomisk belastes med, hvis lønsumsafgiften forhøjes fra 3,08 pct. til 4,12 pct., til skatteministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm., om at sikre, at den kollektive trafik ikke belastes økonomisk, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm., om det er rimeligt, at nogle operatører inden for den kollekti- ve trafik (f.eks. DSB) skal holdes skadesløse ved en forhøjelse af lønsumsafgiften, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

- 10 Spm., om regeringen vil sikre, at trafikselskaberne holdes skadesløse som følge af den stigende lønsumsafgift, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om ministeren vil tilsende udvalget sit talepapir fra samrådet den 6/12-12 om samrådsspørgsmål A (forløbet vedr. den del af lovforslaget som omhandler andelsbeskatning), til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm., om ministeren vil tilsende udvalget sit talepapir fra samrådet den 6/12-12 om samrådsspørgsmål A (forløbet vedr. den del af lovforslaget som omhandler andelsbeskatning), til økonomi- og indenrigsministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om, hvor argumentationen fra branchen indenfor andelsbeskatningen adskiller sig fra argumentationen fra brancherne indenfor NOx-afgiften og reklameafgiften, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om, hvornår ministerens pressemeddelelse vedr. andelsbeskatningsforslaget blev lagt ud på Skatteministeriets hjemmeside, skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om ministeren kan redegøre for Skatteministeriets praksis/kriterier for, hvornår en af skatteministeren udsendt pressemeddelelse bliver liggende henholdsvis fjernet fra Skatteministeriets hjemmeside, skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm., om ejeren skal betale statsafgift i Danmark, hvis en dansk ejet båd er hjemmehørende i udlandet, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om, hvor meget en dansk ejet båd, der sejler under svensk flag, må opholde sig i Danmark i forhold til udløsning af afgift, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm., om en dansk ejet båd, der sejler under dansk flag, skal betale statsafgift, når den sejler i udenlandsk farvand, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm., om man skal betale statsafgift i Danmark, hvis man leaser en båd i Tyskland, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm., om der også skal betales statsafgift for en båd, der står på land, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm., om ministeren vil tilsende udvalget sit talepapir fra samrådet den 6/12-12 om samrådsspørgsmål B (forhøjelse af kaskoforsikringsafgiften på fritidsfartøjer), til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om det samlede årlige umiddelbare provenu, som afgiften i dag indbringer, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm. om på hvilket grundlag, det vurderes, at forslaget om en forhøjelse af kaskoforsikringsafgiften på fritidsfartøjer forventes ikke at have adfærdseffekter, jf. de modsatrettede oplysninger fra branchen, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

- 24 Spm., om udflagning af f.eks. 100 nye både til en gennemsnitspris af 1.000.000 kr. vil medføre et tabt provenu på 1,34 mio. kr. årligt, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om arbejdsudbudseffekter, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 26 MFU spm. om, hvor mange af de danske lystfartøjer, der har foretaget opkald til Lyngby Radio, der er kaskoforsikrede, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 27 MFU spm., om danske fritidsfartøjer kun belaster Lyngby Radio svarende til 13-17 pct., og at det kun er en tredjedel af de 13-17 pct. der er kaskoforsikret, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 28 MFU spm., om ministeren regner med, at en båd falder i værdi på grund af den forøgede afgift, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 29 Spm., om ministeren vil stille ændringsforslag, der fritager sejlklubber organiseret som foreninger for betaling af afgift af kaskoforsikringer for lystfartøjer, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

Oversigt over samrådsspørgsmål vedrørende L 81

Samråds- spm.nr.

Titel

- A Samrådsspm. om at redegøre for forløbet fra regeringens beslutning om fremsættelse af forslaget om en skærpelse af andelsbeskatningen frem til regeringens beslutning om at trække forslaget tilbage, til skatteministeren og økonomi- og indenrigsministeren
- B Samrådsspm. om en redegørelse for baggrunden for den 34 procents forhøjelse af kaskoforsikringsafgiften på fritidsfartøjer, der lægges op til med lovforslaget, til skatteministeren

Henvendelse og skatteministerens kommentar herpå

L 81 – bilag 15 og 27 er optrykt efter ønske fra V.

Dansk Sejlunion

Brøndby, den 30. nov. 2012

Dansk Sejlunions vurdering af forslaget om forhøjet afgift på kaskoforsikringer

Tak til Folketingets Skatteudvalg for at lade Dansk Sejlunion få foretræde for udvalget onsdag den 28. november 2012.

Efter aftale med udvalgets medlemmer sendes her en oversigt over de vurderinger og faktuelle oplysninger, som Dansk Sejlunion lægger til grund for vores opfordring til regeringen om at genoverveje den foreslåede forhøjelse af afgiften på fritidsfartøjers kaskoforsikring.

Det er vores opfattelse, at forslaget er baseret på et forkert grundlag. Dette vil vi gerne redegøre for. De centrale argumenter er:

34 procents stigning

Når en afgift stiger med 34 procent, så fremkalder det reaktioner.

En bådejer, der har et fritidsfartøj med en forsikringssum på kr. 300.000,- betaler allerede i dag en afgift på én procent hvert år – det vil sige kr. 3.000,-. Dette beløb vil med forslaget blive forhøjet til lidt over kr. 4.000,-.

Vi har noteret, at flere politikere søger at nedbryde afgiftsforhøjelsen til et mindre månedligt beløb. Denne tilgang er ikke dækkende efter vores opfattelse. Forhøjelsen kan ikke stå alene, efter som bådejeren naturligvis skal betale hele afgiften.

En afgift på kr. 4000,- år efter år ER mange penge for langt de fleste familier. Især når der er tale om de »fornøjelsespenge«, der ligger tilbage på bordet, når alle familiens faste og uomgængelige udgifter er betalt. Kr. 4.000,- svarer rundt regnet til prisen på et avisabonnement, og ingen kan være i tvivl om, hvordan det går med dagbladenes oplagstal i disse år!

Det hører med til billedet, at en meget stor del af de samme bådejere OGSÅ bliver berørt af en helt ny årlig afgift på kr. 800,- for at have deres båd opført i Skibsregistret.

I praksis vil dette betyde, at bådejere med selv mindre fritidsfartøjer står over for en samlet årlig afgiftsforhøjelse på mindst kr. 2.000,-, hvilket er et mærkbart beløb i alle henseender. Og i særlig grad, når afgifterne alene skal betales for at dyrke en fritidsbeskæftigelse – i Danmark er der ikke pr. sædvane afgifter på fritidsaktiviteter.

Idrætsforeninger rammes

Afgiften rammer også sejlklubberne – dem er der 275 af i Danmark. De har tilsammen cirka 60.000 medlemmer, hvoraf cirka ti procent er børn.

Dansk Sejlunion har et konkret eksempel på en sejlklub (Sejlklubben Køge Bugt), der har beregnet, at klubben med afgiftsstigningen skal betale ekstra kr. 8.000,- i årlig afgift. Det skyldes, at klubben betaler

afgift for hver og én af de mange joller, som klubbens børn og unge låner i træningen. Afgiften berører også handicap- og seniorbåde. Sikkerhedsbåde, skole- og instruktørbåde, dommerbåde osv.

En samlet årlig kaskoafgift på kr. 32.000,- (inkl. stigningen) er et meget stort beløb for en sejlklub, der er drevet af frivilligt engagement. At afgiften efter alt at dømme langt overstiger det årlige kommunale tilskud, som klubben i medfør af Folkeoplysningsloven modtager til arbejdet med børn og unge, er et paradoks, der sætter afgiftens størrelse i yderligere perspektiv.

Dansk Sejlunion har ikke kendskab til andre idrætter, hvor man som klub skal ud og hente beløb i denne størrelsesorden blandt medlemmernes kontingenter ALENE for at betale en statsafgift på sit idrætsudstyr.

Andel af redningsoperationer

I begrundelsen for afgiftsforhøjelsen er det angivet, at pengene skal bruges til at finansiere den maritime nødradio (dvs. Lyngby Radio), som også fritidssejlere benytter.

Det er rigtigt, at fritidssejlere har glæde af Lyngby Radio. Det samme har mange andre grupper, der færdes på vandet i fritiden – fiskere, jollesejlere, surfere, havkajaksejlere m.fl. Disse grupper tegner sig for en stor andel af redningsoperationerne i danske farvande. Men deres små fartøjer er ikke kaskoforsikrede, og de betaler ikke afgift. De har heller ikke VHF-radioer om bord.

Faktisk sker eftersøgninger og redningsoperationer for de mindste fartøjer ofte med assistance fra fritidsfartøjer med VHF-radioer. Ved brug af en VHF-radio er en fritidssejler således ikke alene med til at varetage sin egen sikkerhed, men bidrager samtidig til at øge den generelle sikkerhed til søs for alle, der færdes i danske farvande.

Når det fra regeringspartiernes side anføres, at de, der bruger radioen, også skal betale for den, så skal man være opmærksom på, at de samme brugere er med til at redde andres liv på vandet hvert eneste år.

Dansk Sejlunion har gennemgået SOKs detaljerede statistik over i alt 358 registrerede redningsoperationer i 2011. Optællingen viser, at danske fritidssejlere står for 13-17 procent af samtlige operationer i danske farvande.

De øvrige operationer fordeler sig primært mellem joller (herunder fritidsfiskere), surfere, kajakker, udenlandske fritidssejlere og den kommercielle skibsfart. Dertil kommer en betydelig andel af falske alarmer, hvor en redningsoperation sættes i værk, uden at der senere kan konstateres et redningsbehov.

Ovennævnte fordeling til trods, så lægger afgiftsforhøjelsen op til, at det er fritidssejlerne alene, som skal betale for den maritime nødradio.

Dette er ikke en rimelig fordeling efter Dansk Sejlunions opfattelse.

Den kommercielle skibsfart er friholdt

Særligt bemærkelsesværdigt er det i Dansk Sejlunions optik, at den kommercielle skibsfart med rederier, erhvervsfiskere osv. ikke skal betale noget overhovedet til driften af Lyngby Radio.

Dette uagtet, at Danmark gennem den internationale søfartsorganisation IMO er forpligtet til at opretholde beredskabet for erhvervsskibsfarten som en del af GMDSS (Global Maritime Distress Security System). GMDSS er en del af Safety of Life at Sea (SOLAS), der regnes for den vigtigste internationale konvention om kommerciel sejlads.

Den kommercielle skibsfart er forpligtet til at råde over VHF-radiosystemer i kystnære områder og skal ved sejlads i åbent hav, fx Østersøen, Nordsøen mv., råde over mellemfrekvens-systemer. Lyngby

Radio servicerer både VHF- og mellemfrekvens. Driften af Lyngby Radio er i alt overvejende grad tilpasset den kommercielle skibsfarts behov og internationale forpligtelser. Der er intet formelt krav om, at fritidssejlere skal råde over VHF-radioer, og kun cirka halvdelen af fritidsbådene råder over sådanne. Mellemfrekvens er fritidssejladsen helt uvedkommende.

På trods af, at Lyngby Radio, jævnfør ovennævnte, er baseret på den kommercielle skibsfarts betingelser, bliver der med forslaget om afgiftsforhøjelse stillet krav om, at det er fritidssejlerne, som ALENE skal finansiere driftsudgifterne til Lyngby Radio.

Det er klart, at Dansk Sejlunion ser det som et paradoks, når Folketinget beder nogle private fritidssejlere om at betale driften af et erhvervsbetinget radioberedskab for alle supertankere, færger og erhvervsfiskere, der befinder sig i danske farvande. Det svarer til at lade lystfiskere, der står med deres stænger på fiskerihavnenes moler, betale for driften af hele havneanlægget.

Vi kan tilføje, at den kommercielle skibsfart, ifølge tal fra SOK, tegnede sig for 21 procent af redningsoperationerne i 2011. Det vil sige en STØRRE andel end fritidssejlerne!

Supplerende pointer

Dansk Sejlunion vil gerne runde af med tre supplerende bemærkninger:

1. For det første, så er sejlsport en bredt funderet aktivitet i Danmark. Langt de fleste fritidsbåde er ejet af almindelige danskere, som har valgt et liv, hvor sejlsport er prioriteret forud for charterrejser, sommerhuse og andre aktiviteter. Segmentet af fritidssejlere repræsenterer en ligeså gennemsnitlig del af den danske befolkning som et hvilket som helst andet segment, der er aktivt inden for et bestemt fritidsområde.
2. For det andet, så har finanskrisen været med til at sætte fritidssejladsen i Danmark under pres. I øjeblikket ser vi en udvikling, hvor mange sejlere lægger deres både op eller sælger dem. Hver gang, en dansk fritidsbåd sættes på land, så betyder det et indtægtstab – ikke bare for en havn i Danmark, men også for den indenlandske turisme. Fritidssejlere på land er mennesker, som for manges vedkommende i stedet vil vælge at holde ferie i udlandet – med direkte indtægtstab for Danmark til følge.
3. For det tredje, så vil afgiftsstigningen med stor sikkerhed påvirke bådejernes forsikringsmæssige adfærd. Nogle vil vælge at flytte deres forsikring til udlandet. Andre vil enten underforsikre båden eller helt opsiges forsikringen, hvilket bidrager til at underminere det beregnede afgiftsprovenu. Læg dertil det for samfundet principielt uheldige i, at store værdier ikke er forsikrede i tilstrækkelig grad.

Dansk Sejlunion ønsker dialog

Dansk Sejlunion understreger, at vi som fritidssejlere er indstillede på at betale vores andel af de omkostninger, der er forbundet med fritidslivet til søs. For naturligtvis er der en regning, der skal finansieres. For os som fritidssejlere er det i forvejen naturligt at tage ansvar for vores idræt og vores infrastruktur.

Men vi har svært ved at forstå, hvorfor vi skal betale HELE regningen. Vi mener, at det må kunne gøres på en anden måde, og vi vil til hver en tid meget gerne deltage i en dialog om, hvilke løsninger der kan være mulighed for. Vi har mange gode ideer.

København, den 30. november 2012

Dansk Sejlunionv/ formand Hans Natorp

Brøndby, den 30. november 2012

Bilag 1

Baggrund om Lyngby Radio og afgiften på kaskoforsikringer

Lyngby Radio

Siden 1979 har den danske stat via IMO (den internationale søfartsorganisation) været tilsluttet den internationale aftale GMDSS (Global Maritime Distress Security System), der blandt andet omfatter VHF og anden radiotelefoni.

GMDSS er en del af den internationale konvention Safety of Life at Sea (SOLAS), der regnes som den vigtigste internationale konvention om kommerciel sejlads. Reglementerne i SOLAS, kapitel IV, omfatter krav til de kontraherende stater om at yde radiokommunikationstjenester samt krav til skibenes radiokommunikationsudstyr, og til hvordan nød- og sikkerheds procedurer gennemføres. Kapitlet er tæt knyttet til radioreglementet fra Den Internationale Telekommunikationsunion.

Lyngby Radio blev i mange årtier drevet af den danske stat. Det ændrede sig, da TDC overtog telefonitjenesten i Danmark og dermed også fik overdraget forpligtelsen til at drive landets maritime nødradio. I årene indtil nu har TDC kunnet fratrække driftsudgiften i sit regnskab. Fra og med 2012 eksisterer denne mulighed ikke længere, og det er nu blevet statens opgave at dække TDC's udgifter til drift af Lyngby Radio.

Den årlige underskudsdækning beløber sig til kr. 56 millioner (cirka kr. 30 mill. netto), lyder et skøn fra Erhvervsministeren, jævnfør lovforslaget L 68.

Det er vigtigt at gøre sig klart, at langt fra alle 56 millioner kroner går til VHF, som bruges af fritidssejlere. En ukendt andel går til drift af blandt andet mellem-frekvenssendere og andet, som er lystsejlerne helt uvedkommende.

Dansk Sejlunions konklusion: Sejlere med en kaskoforsikring skal betale hele underskudsdækningen, uagtet at Lyngby Radio i vid udstrækning opretholdes af hensyn til erhvervssejlads og yder andre services end de, som anvendes af fritidssejlere.

Automatisering mulig

Erhvervs- og vækstministeren har i forbindelse med lovforslag L 68 nedsat en arbejdsgruppe, som skal komme med forslag til den fremtidige organisering og finansiering af de radiobaserede maritime nød- og sikkerhedstjenester. Ingen sejlorganisationer har hørt noget fra denne arbejdsgruppe.

Danske fritidssejlere kan i dag undvære døgnovervågningen af VHF, kanal 16, da en ny og bedre teknologi er tilgængelig i form af nødopkald direkte til Søværnets Operative Kommando via DSC-teknologien, som alle moderne VHF-radioer er udstyret med.

Dansk Sejlunions konklusion: Teknologien gør det i dag muligt at automatisere den eksisterende brug af VHF som bemannet nødradio. Denne løsning har ikke været diskuteret med danske sejlorganisationer, herunder Dansk Sejlunion, uagtet at en tværministeriel arbejdsgruppe i 2012 har haft fokus på fremtidig organisering af nød- og sikkerhedstjenester.

Den eksisterende afgift på kaskoforsikringer

Afgiften på fritidsfartøjers kaskoforsikringer blev indført tilbage i 1970'erne som beskatning af et formueobjekt. Baggrunden var det generelle pres på samfundsøkonomien – der var brug for at få flere penge i kassen.

I dag indbringer kaskoafgiften den danske stat et årligt provenu på cirka kr. 115 millioner. Dansk Sejlunion har ved adskillige lejligheder i årenes løb efterspurgt nærmere redegørelser for, hvordan de mange penge bliver anvendt. Vi har ikke på noget tidspunkt modtaget tilbundsgående svar. Det nærmeste, vi er kommet, er, at provenuet dækker tre forskellige udgiftsområder (brugerbetaling), som relaterer sig til:

1. Afmærkninger i danske farvande
2. Navigationsadvarsler
3. Søsportens Sikkerhedsråd

1. Afmærkninger i danske farvande

Det offentlige afmærker:

- Hovedfarvande (normalt ned til seks meter)
- Gennemsejlingsfarvande (mellem to hovedfarvande, min. fire meter)
- Sikker ankerplads i tilknytning til et hovedfarvand

Fælles for afmærkningerne er, at de alle er anbragt af hensyn til den kommercielle skibsfart. Overalt i danske farvande fjernes afmærkninger, når det skønnes, at de ikke længere har betydning for den kommercielle sejlads.

De få steder i de indre farvande, fx Roskilde Fjord, Isefjorden og dele af Limfjorden, hvor der stadig er behov for afmærkninger til fritidssejlads, bliver disse finansieret via direkte brugerbetaling blandt lokale havne og fritidssejlere.

Dansk Sejlunions konklusion: Det offentlige afmærkninger i danske farvande sker udelukkende af hensyn til den kommercielle skibsfart. Ikke desto mindre betaler fritidssejlerne fortsat et betydeligt beløb til afmærkninger via kaskoafgiften – foruden at sejlerne via direkte brugerbetaling finansierer konkrete afmærkninger, der specifikt er målrettet fritidssejlads.

2. Navigationsadvarsler

Advarslerne udsendes i tilfælde af, at farvandsafmærkningerne i relation til erhvervsskibe ikke er på plads og i orden. Hvis der eksempelvis mangler lys på faste fyr eller moler, eller hvis der er skibe på grund.

Advarslerne udsendes løbende af SOK via Lyngby Radio, så skibsfarten holdes ajourført om ændringer i farvandsafmærkningen i de danske farvande.

Dansk Sejlunions konklusion: Da navigationsadvarsler vedrører afmærkninger, som er anbragt af hensyn til erhvervstrafikken, må navigationsadvarsler ligeledes være af hensyn til erhvervene.

3. Søsportens Sikkerhedsråd

Rådet består af aktører med interesser i sikkerheden til søs. Alle fritidsorganisationer med tilknytning til vand er repræsenteret i Søsportens Sikkerhedsråd. Søfartsstyrelsen beklæder formandsposten. Det offentlige yder en årlig støtte på kr. 500.000,-.

Dansk Sejlunions konklusion: Det offentlige yder økonomisk støtte til rådet, og de frivillige organisationer yder et stort frivilligt arbejde for rådet.

Samlet vurdering af den eksisterende kaskoafgift: Fritidssejlerne betaler i dag kr. 115 millioner til den danske stat. En afgift i denne størrelsesorden er ingen andre danske idræts- og fritidsorganisationer pålagt. Det har hidtil ikke været muligt for Dansk Sejlunion at få oplyst, hvordan provenuet fra afgiften

bliver anvendt – herunder i hvilket omfang, beløbet dækker faktiske udgifter, der kommer fritidssejlerne til gode. Ud fra de begrænsede oplysninger, vi har til rådighed, er det Dansk Sejlunions vurdering, at provenuet fra afgiften langt overstiger de udgifter, som fritidssejladsen medfører i forhold til afmærkninger, navigationsadvarsler og Søsportens Sikkerhedsråd. Der er således i vid udstrækning tale om en ren skat på fritidsaktiviteter.

Ny afgift for optagelse i Skibsregistret

Erhvervsministeren har fremsat et forslag om, at både med en bruttotonnage under 20 ton fremover skal betale kr. 800,- i årligt afgift for at være optaget i Skibsregistret. Større skibe skal betale henholdsvis kr. 1.200,- og kr. 1.600,-.

Staten får derved en årlig indtægt på kr. 11 millioner. Små både skal årligt betale kr. 8 millioner, heraf vil kr. 4,5 millioner komme ind via fritidsbåde.

Erhvervsministeren oplyser, at provenuet skal dække drift af registret og afledte myndighedsopgaver. Afledte opgaver er fx: afmærkninger, navigationsadvarsler og Søsportens Sikkerhedsråd.

Skibsregistret er underlagt Søfartsstyrelsen. Fritidssejlads er reguleret via internationale regler, hvilket betyder, at Søfartsstyrelsen ikke skal beskæftige sig med særskilte regler for fritidsfartøjer. Dermed har Søfartsstyrelsen ikke specielle udgifter afledt af lystsejlads.

Dansk Sejlunions konklusion: Fritidsbåde optaget i Skibsregistret er ofte behæftet med lån og dermed også kaskoforsikrede. Disse fartøjer skal således både betale forhøjet afgift på forsikring og en årlig afgift til Skibsregistret. Det er i denne forbindelse tankevækkende, at der blot er kr. 800 i forskel på afgiften for en lille fritidsbåd og afgiften for en stor supertanker – også set i lyset af, at Søfartsstyrelsen ikke har nævneværdige driftsudgifter i forhold til fritidssejlads.

L 81 – bilag 27

Skatteministerens kommentar til L 81 - bilag 15

Dansk Sejlunion har i forbindelse med foretræde for Skatteudvalget den 28. november 2012 omdelt et materiale med følgende bemærkninger:

1. En afgiftsforhøjelse på 34 pct. vil betyde, at en båd, der er forsikret for 300.000 kr. efter forhøjelsen vil koste 4.000 kr. i afgift. Det er mange penge, særligt når det sammenholdes med den nye afgift for at have båden opført i Skibsregisteret, og når det sammenlignes med andre fritidsaktiviteter.
2. Afgiftsforhøjelsen vil ramme idrætsforeningerne, der er drevet af frivilligt engagement.
3. Det er kritisabelt, at lystsejlerne skal betale for driften af de maritime nødtjenester i Danmark, da disse anvendes af alle sejlere i de danske farvande – og altså ikke kun af lystsejlere.
4. Afgiftsstigningen vil med stor sandsynlighed påvirke bådejernes forsikringsmæssige adfærd. Nogle vil flytte deres forsikring til udlandet, mens andre enten vil undersikre deres båd eller helt opgive at forsikre den.

Kommentar:

Ad 1. Erhvervs- og Vækstministeriet oplyser om den nævnte registreringsafgift, at registreringsafgiften i L 40, forslaget til ændring af søloven m.m., er udformet på en måde, som tager højde for de forskellige forhold, der gør sig gældende for ejere af fritidsfartøjer og erhvervsfartøjer. Den årlige afgift påhviler skibe, der er registreret i de forskellige danske skibsregistre. Størstedelen af de fritidsfartøjer, der er registreret i Skibsregistret, skal betale den laveste afgift på 800 kr. Derudover fritages fritidsfartøjerne for den særlige registreringsafgift på 6.000 kr. i forbindelse med ejerskifte.

Ad 2. Afgiftsforhøjelsen vil gøre det dyrere at kaskoforsikre en båd. Omkostningerne er dog proportionale med bådens værdi, hvorfor mindre både også relativt vil få en mindre afgift. F.eks. vil omkostningerne til en båd, der har en værdi på 30.000 kr., stige med 100 kr. om året.

Ad 3. Erhvervs- og Vækstministeriet oplyser, at der er tale om en afgift og ikke brugerbetaling. Der er heller ikke tale om en afgift for brugere af VHF-radioer. Når lystfartøjsejere pålægges at bidrage til de maritime nød-, il- og sikkerhedstjenester, skyldes det, at lystfartøjer er den største brugergruppe af de maritime nødsystemer. Ifølge Forsvarsministeriets årsrapporter er over 60 procent af de egentlige redningsoperationer i dansk farvand fritidsrelateret. Som det fremgår af lovforslaget, har regeringen valgt at sikre et provenu gennem en forhøjelse af en eksisterende afgift - her afgift på lystfartøjsforsikringer. Afgiften skal bidrage til at finansiere driften af det maritime nødsystem. Fra den 1. januar 2014 overgår driften heraf til Forsvarsministeriet (Søværnets Operative Kommando (SOK)), som herefter har hele opgaven vedrørende driften af de maritime nød-, il- og sikkerhedstjenester i Danmark. Det betyder, at alle nødopkald herefter håndteres af SOK, uanset om de kommer fra skibe med VHF, fra en mobiltelefon eller andre kommunikationsmetoder.

Ad 4. Danmark har administrative aftaler med udenlandske skatte- og afgiftsmyndigheder i EU og Norden og kan herigennem føre kontrol med, at udenlandske forsikringsselskaber betaler korrekt afgift i Danmark.

I forhold til, om folk vælger at underforsikre eller helt opgiver at forsikre deres både, bemærkes det, at risikoen ved at opsigte forsikringen for en båd til 300.000 kr. synes noget større end en ekstra udgift på ca. 85 kr. om måneden, som afgiftsforhøjelsen medfører.

Et af udvalgets spørgsmål til kulturministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 1 og kulturministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra V.

Spørgsmål 1:

Der anmodes om ministerens vurdering af, hvilken betydning forslaget i L 81 om at forhøje afgiften af kaskoforsikringer for lystfartøjer har for det frivillige foreningsliv i Danmark, jf. at afgiftsforhøjelsen rammer de mange sejlsportsklubber, hvoraf størsteparten drives på frivilligt basis.

Svar på spørgsmål 1:

Jeg har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet bidrag fra Danmarks Idræts-Forbund (DIF), der har indhentet bidrag fra Dansk Sejlunion. Bidraget er vedlagt som bilag til besvarelsen.

Skatteministeriet har desuden oplyst, at stigningen i afgifter for kaskoforsikringer kun udgør en mindre del set i forhold til de udgifter, der er i øvrigt er forbundet med sejlsport, og at omkostningerne vil være proportionale med bådens værdi, hvorfor mindre både relativt vil få en mindre afgift.

Jeg kan hertil bemærke, at afgiftsforhøjelsen er en del af finansloven for 2013, som jeg som en del af regeringen bakker op om.

Dansk Sejlunion

Brøndby, den 2. dec. 2012

Til: Danmarks Idræts-Forbund

Her følger Dansk Sejlunions bidrag til besvarelse af spørgsmål i relation til lovforslaget L 81.

Fakta om landets sejlklubber

Dansk Sejlunion organiserer 270 klubber over hele Danmark.

Cirka 200 klubber har aktiviteter for børn og unge.

Cirka 200 klubber har kapsejlsaktivitet.

100 klubber har sejlerekskoler, som er henvendt til ung-seniorer og seniorer.

25 klubber har tilbud til fysisk handicappede.

Alle disse aktiviteter kræver materiel til sejlerne samt træner- og sikkerhedsbåde, foruden at aktiviteterne kan foregå under betryggende forhold. Stort set alle aktiviteter i sejlklubber drives af frivillige. Det materiel, klubberne stiller til rådighed for medlemmerne, er forholdsvis dyrt. Eksempelvis koster en ny Optimistjolle, der er den mest udbredte jolle for børn, cirka kr. 40.000,- i indkøb.

Med mindre, materiellet er begrænset i antal, gammelt og/eller uden en egentlig handelsværdi, vælger de fleste klubber at kaskoforsikre deres materiel.

Dette betyder:

- At mange sejlklubber allerede i dag har betydelige årlige udgifter til afgifter på kaskoforsikringer. Dansk Sejlunion har kendskab til en konkret klub, som anslår en forventet årlig udgift, inkl. forhøjelse, på cirka kr. 32.000,- i afgift.
- At en del klubber vil opleve, at statsafgiften er højere end det beløb, som klubben modtager i kommunalt tilskud til arbejdet med børn og unge i medfør af Folkeoplysningsloven.
- At frivillige ofte er med til at skaffe ekstern finansiering til nyt grej.

- At budgettering og regnskabsopfølgning generelt er en meget tung og tidskrævende post i sejlklubbernes bestyrelsesarbejde.

Dansk Sejlunions vurdering

Ovennævnte forhold betyder, at der ofte er en dyb kløft mellem på den ene side rimelige og velbegrundede materielønsker i klubbens ungdomsafdeling og på den anden side de bevillingsmæssige rammer, som klubbens bestyrelse har til rådighed.

Alene dette forhold gør det svært for de frivillige at opretholde motivationen til at investere tid og energi i det frivillige klubarbejde. Konsekvensen er en hyppig udskiftning blandt de frivillige trænere og ledere, hvilket har stor indflydelse på klubbernes aktiviteter og den kvalitet, hvormed de gennemføres.

Efter Dansk Sejlunions vurdering vil en 34 procents forhøjelse af statsafgiften på kaskoforsikringer medføre:

- At klubbernes muligheder for at investere og reinvestere i nye joller mv. bliver yderligere begrænset fra et udgangspunkt, hvor det allerede er en betydelig udfordring.
- At mange klubber må varsle ekstraordinære kontingentforhøjelser, uden at kunne tilbyde medlemmerne merværdi for pengene.
- At den strammere økonomi gør det endnu sværere at skaffe frivillige til arbejdet med børn og unge.
- At frivilliges arbejde med at skaffe ekstern finansiering, mindskes yderligere, når afgiften til staten bliver en endnu større belastning for klubbens daglige drift.
- At flere klubber overvejer at være selvforsikrede for at overhovedet at have økonomi til aktiviteter.
- At klubbernes muligheder for at optage nye børn og unge begrænses på grund af mangel på trænere og tidssvarende materiel.
- At antallet af sejlerskolebåde falder på grund af manglende økonomi og mangel på instruktører.

International konkurrence.

Sejlere som deltager i internationale stævner er absolut en minoritet i Dansk Sejlunion. Alligevel ser vi det som et paradoks, at staten gennem Team Danmark yder tilskud til elitesjælleres træning, mens man med den anden hånd opkræver en del af tilskuddet som afgift på sejlernes idrætsredskab.

Også for de sejlere, som dyrker sejlads på højeste niveau har afgiftsstigningen betydning. En lang række af de VM- og EM- medaljer, som sejlsporten hvert år henter til Danmark, sker i både der ofte er forsikret for et sted mellem kr. 300.000 og kr. 500.000.

Det betyder at idrætsudøveren årligt betale afgift til staten for at dyrke sin idræt og at man nu forhøjer afgiften med 34%.

Dette er selvsagt også gældende for olympiske sejlere, som må anvende en del af deres tilskud fra Tema Danmark til at betale afgift til staten.