

## **BAGGRUNDNOTAT**

# **AFGIFT PÅ LYSTFARTØJERS KASKOFORSIKRING**

### **INDHOLD**

- 2 Sejlernes primære argumenter
- 3 Sejlernes sekundære argumenter
- 4 Fakta omkring det offentlige og fritidssejlads

### **HISTORIK**

Afgiften på bådforsikringer blev indført i 1976 og er siden ændret flere gange.

Fra start var afgiften 50 % af forsikringspræmien, som senere blev ændret til 75 % af forsikringspræmien.

Den store ændring kom 1. januar 1983, hvor en ny lov (lov nr. 268 af 09. juni 1982) ændrede afgiften fra at være 75 % af forsikringspræmien til 1 % af bådens handelsværdi (forsikringssum).

I 2009 gav afgiften på lystfartøjer et provenu på 115 mio. kroner.

## SEJLERNES PRIMÆRE ARGUMENTER

**Lav andel af ulykker.** Skatteministeren har i præmisserne for afgiftsforhøjelsen anført, at lystsejlere er skyld i 60 procent af redningsoperationerne. Denne påstand er faktisk forkert. Andelen af danske lystsejlere, som umiddelbart vil blive berørt af afgiftsforhøjelsen, repræsenterede i 2011 cirka 13-17 procent af søredningsoperationerne. De resterende 87 pct. kan henføres til bl.a. joller, surfere, kajakker, fritidsfiskere og ikke mindst den professionelle skibsfart. Ingen af disse grupper skal bidrage til Lyngby Radio-regningen.

**Bådejere betaler for erhvervslivet.** Bådejerne skal via afgiftsforhøjelsen betale HELE driftsudgiften for Lyngby Radio. Hvilket betyder, at den professionelle skibsfart – fragt, færger, erhvervsfiskeri mv. – intet bidrager med på trods af, at disse grupper også er omfattet af sikkerheden via Lyngby Radio og desuden tegner sig for en til sammen langt større andel af redningsoperationerne end lystsejlerne.

**Bådejere er almindelige mennesker.** Langt de fleste bådejere er almindelige mennesker med almindelige indtægter. De har blot valgt at prioritere lystsejlsads frem for at eje et sommerhus, en campingvogn, tage på charterrejser mv.

**Børn og unge rammes.** Sejlklubberne finansierer selv de joller, som børn, unge og handicappede benytter i træningen. Jollerne samt følgebåde for sikkerhed er kaskoforsikrede, og det vil med dette forslag betyde, at sejlklubberne kommer til at betale en betragtelig afgift for frivilligt arbejde.

**Sejlerne betaler allerede 115 mio.** Lystsejlerne har i mange år betalt en årlig afgift på én procent af forsikringssummen – hvilket giver staten et årligt provenu på ca. kr. 115 millioner. Hvad dette provenu dækker er meget uklart.

**Ring e høringsfrist.** Afgiftsforhøjelsen blev lanceret med en høringsfrist på blot fire dage. Det er et uhørt kort varsel, som ikke levner berørte parter mulighed for at udarbejde tilbundsgående svar. Dertil kommer, at almindelige regler for god forvaltningsskik bliver trådt under fode.

## SEJLERNES SEKUNDÆRE ARGUMENTER

**Øger sikkerheden til søs.** Lystsejlere med VHF-radioer er i kraft af deres udstyr med til at ØGE sikkerheden til søs – i høj grad også for kajakker, fiskere, surfere og jollesejlere. Derfor er det usagligt at pålægge lystsejlere en afgift ud fra et indirekte argument om, at det er lystsejlere, som benytter radiotjenester.

**Kasko vs radio.** Afgiften har ingen som helst sammenhæng med den faktiske brug af radiotjenester. Der findes masser af lystsejlere uden radio – men med en afgiftsbelagt kaskoforsikring. Lige så vel som der findes masser af lystsejlere med radio – men uden kaskoforsikring. Afgiftsforhøjelsen rammer derfor fuldkommen tilfældigt.

**Provenu undermineres.** En forhøjelse af afgiften vil kunne få mange bådejere til at sætte båden på land eller helt sælge den. Andre vil tage chancen og fravælge kaskoforsikringen af sparehensyn. Dermed undermineres lovforslaget ad omveje og kommer ikke til at skaffe det ønskede provenu. Med til dette hører også, at et ukendt antal bådejere formentlig – og i strid med loven – vil overveje at lade sig forsikre i udlandet uden at betale afgift i Danmark.

**Fravalg af kaskoforsikring.** Fravælger de danske lystsejlere at kaskoforsikre deres både vil mange ikke kunne få erstatninger ved skader. Scenariet er at nabobåden i havnen brænder grundet lynnedslag. Skaderne på egen båd er kun dækket ved egen kaskoforsikring.

**Havne under pres.** Med finanskrisen har de danske lystbådehavne oplevet betydelig aktivitetsnedgang. Modsat tidligere har mange havne i dag ledige kajpladser, ligesom havnene modtager færre gæstesejlere end tidligere. Resultatet er dårligere økonomi, færre medarbejdere på havnene, dårligere vedligehold og service – og når service og faciliteter forringes, kommer der endnu færre både. Det er en ond spiral, som bliver accelereret med dette forslag.

**Turisterhverv påvirkes.** Turisme er et område, hvor Danmark fortsat kan fastholde og tilmed øge sit aktivitets- og beskæftigelsesniveau. I kraft af attraktive områder med mange øer og hyggelige havne er Danmark attraktiv også for udenlandske sejlere. Sejlerne er med til at understøtte lokal turisme i form af attraktioner, restauranter m.v. Når havnenes aktiviteter falder, så har det en negativ effekt på hele det omkringliggende samfunds turistaktiviteter. Sejlerturismen indbringer årligt 400 mio. kroner, hvoraf halvdelen kommer fra danske lystsejlere.

## **FAKTA OMKRING DET OFFENTLIGE OG FRITIDSSEJLADS**

### **Lyngby Radio**

Siden 1979 har den danske stat via IMO (den internationale søfartsorganisation) tilsluttet sig den internationale aftale (GMDSS), hvori blandt andet indgår VHF og anden radio telefoni. Den danske stat har siden tidernes morgen drevet Lyngby Radio indtil TDC overtog telefonitjenesten i Danmark.

Siden overdragelsen har TDC varetaget denne pligtjeneste for Telestyrelsen. TDC har i indtil 2012 kunne fratække udgiften til pligtjenesten i sit regnskab. Fra og med 2012 skal staten betale TDC underskudsdekning for at drive nød- og sikkerhedstjenesten ved Lyngby Radio.

Den årlige underskudsdekning er 56 millioner kroner, skønner Erhvervsministeren i sit lovforslag L68.

**Konklusion:** Sejlere med en kaskoforsikring skal betale hele underskudsdekningen.

Erhvervs- og vækstministeren har i forbindelse med lovforslag L68 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 dette udvalg.

**Alternativ løsning:** Lyngby Radio kan automatiseres og nød- og sikkerhedskald kan sendes direkte til SOK via DSC, som alle moderne VHF radioer er udstyret med. Denne løsning har ikke været diskuteret med sejlerne uagtet der i 2012 har været nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe.

En effektiv udnyttelse af DSC kan fjerne den manuelle overvågning af kanal 16.

### **Skibsregistret**

Erhvervs- og vækstministerens forslår at fritidssejlere (skibe med en bruttotonnage under 20) fremover skal betale 800 kr. årligt i afgift, for at være optaget i skibsregistret. Større skibe skal betale henholdsvis 1200 og 1600 kr.

Staten får derved en årlig indtægt på 11 millioner kroner. Små både betaler årligt 8 millioner kroner, heraf 4,5 millioner kroner fra fritidsbåde. Erhvervsministeren påstår, at det skal dække drift af registret og afledte myndighedsopgaver.

Afledte opgaver er ifølge Ministeren: Afmærkninger, navigationsadvarsler og Søsportens Sikkerhedsråd. (se næste side)

**Konklusion:** Fritidsbåde optaget i skibsregistret er ofte behæftet med lån og dermed også kaskoforsikret. Disse fartøjer skal således både betale forhøjet afgift på forsikring og årlig afgift på skibsregister.

### **Internationale regler**

Fritidssejladts er underlagt internationale regler, hvilket betyder at Søfartsstyrelsen ikke skal beskæftige sig med særskilte regler for fritidsfartøjer. Dermed har Søfartsstyrelsen ikke specielle udgifter afledt af lystsejladts.

### **Afmærkninger i danske farvande**

Det offentlige afmærker i danske farvande:

- Hovedfarvande (normalt ned til 6 meter).
- Gennemsejlingsfarvande - forbindelsen mellem to hovedfarvande, hvor der minimum er 4 meter.
- Sikker ankerplads i tilknytning til et hovedfarvand.

Udgift til etablering af afmærkning og vedligeholdelse af alle andre afmærkninger afholdes af havne og brugere. F.eks. betales alle afmærkninger i Roskilde Fjord af sejlerne, ligeledes i Issefjorden indenfor Rende ved Lynæs Sand og visse dele af Limfjorden.

Overalt i danske farvande fjernes afmærkninger, når det skønnes at de ikke er af betydning for den kommercielle sejlads.

**Konklusion:** Afmærkning og vedligeholdelse af disse sker af hensyn til erhvervstrafikken.

### **Navigationsskiltning**

Navigationsskiltning udsendes i tilfælde af, at farvandsafmærkningerne ikke er på plads og i orden, hvis der mangler lys på faste fyr eller moler, hvis der er skibe på grund etc.

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

**Konklusion:** Da navigationsskiltning vedrører afmærkninger, som er sat af hensyn til erhvervet, må navigationsskiltning ligeledes være af hensyn til erhvervet.

### **Søsportens Sikkerhedsråd**

Rådet består af interessenter med interesse for sikkerhed til søs. Alle fritidsorganisationer med tilknytning til vand er repræsenteret i Søsportens Sikkerhedsråd. Søfartsstyrelsen beklæder formandsposten. Det offentlige yder en årlig støtte på 500.000 kr.

**Konklusion:** Det offentlige yder økonomisk støtte til rådet. De frivillige organisationer yder et stort frivilligt arbejde for rådet.