

## 2. Andre spørgsmål.

### a. Notat om afgift af lystfartøjer.

FINANSMINISTERIET.

Den 15. marts 1972.

#### Afgift af lystfartøjer.

En afgift på lystfartøjer har været overvejet, enten som en omsætningsafgift eller som en periodevis afgift (årsafgift).

##### I. Omsætningsafgift på lystfartøjer.

Afgrænsningen af, hvad man forstår ved lystfartøjer, vil volde betydelige vanskeligheder. Begrebet lystfartøjer omfatter skibe og både af vidt forskellig art fra store og kostbare lystyachter til joller og små pramme. Under begrebet falder også de sejlbåde, som anvendes til kapsejlad, kaproningsbåde, kajakker og kanoer.

Nogle typer af både tilkendegiver sig efter konstruktion og udstyr klart som fartøjer beregnet til lystsejlad — herunder kapsejlad. Et betydeligt antal bådtyper, især mindre fartøjer, kan imidlertid anvendes såvel til lystsejlad som til erhvervsmæssig brug (navnlig fiskeri), og i mange tilfælde bliver den samme båd anvendt til begge formål.

For at undgå den besværlige sontring mellem lystfartøjer og andre fartøjer har man derfor i moms-loven afgiftspligt for alle fartøjer under 5 bruttoregistertons.

En særlig omsætningsafgift på lystfartøjer vil ikke kunne knyttes alene til bestemte arter af fartøjer, men det vil tillige blive nødvendigt at operere med et anvendelseskriterium med dertil hørende erklæringssystem.

Af hensyn hertil og også for at opnå en ensartet afgiftsberegning måtte afgiften påhvile enhver, der erhvervsmæssigt afsætter lystfartøjer. Det vil være de samme virksomheder, som skal betale merværdiafgift af fartøjerne, dog således at merværdiafgiftens

fradragsret erstattes med afgiftsfri leverancer af fartøjer til registrerede virksomheder og til købere, der afgiver erklæring om, at fartøjet (udelukkende) skal anvendes erhvervsmæssigt. Erklæringen kan naturligvis kun dække anvendelsen hos denne køber. Der vil ikke være nogen mulighed for at tage hensyn til, hvorledes en senere erhverver vil anvende fartøjet.

På grundlag af produktionsstatistik og handelsstatistik for 1970 vil man anslå, at den samlede omsætning af nye lystfartøjer her i landet udgør ca. 50 mill. kroner årlig. En afgift ud over moms på 50 pct. af værdien ville altså kun indbringe omkring 25 mill. kroner årlig.

##### II. Årlig afgift på lystfartøjer.

Praktiske hensyn taler meget stærkt for at begrænse afgiften til større fartøjer. Det ville være uoverkommeligt at opkræve løbende afgift af enhver lille pram eller jolle. På den anden side vil det være overordentlig vanskeligt at trække en hensigtsmæssig grænse mellem store (afgiftspligtige) og små (afgiftsfri) fartøjer.

Det normale mål for skibe — tonnage — vil ikke kunne anvendes, idet tonnagen ikke opmåles for både af den størrelsesorden, hvor grænsen måtte lægges.

Vægten er formentlig et dårligt mål, da den varierer stærkt med, hvilket materiale der anvendes. For øvrigt vil også vægten i de fleste tilfælde være svær at få fastslået.

Længden kunne måske anvendes som kriterium for afgrænsningen — eventuelt kombineret med bredden, fordi man må antage,