

Toll- og avgiftsdirektoratet
Avdeling for toll, merverdiavgift og vareførsel
Toll -og merverdiavgiftsseksjonen
Postboks 8122 Dep
0032 Oslo

Egersund, 29.07.2015

Deres ref.
13/119268

Høringsuttalelse fra Fjord Line AS:
Forslag til endring av tollforskriftens provianteringsregler

Vi viser til høringsbrev fra Toll- og avgiftsdirektoratet datert 4. juni 2015 om foreslåtte endringer i tollforskriften vedrørende provianteringsregler.

Fjord Line AS er per i dag det eneste rederiet med virksomhet som er direkte berørt av forskriftsendringen. Fjord Line er positiv til direktoratets endringsforslag og mener de presenterte løsningene kan praktiseres på en god måte. Vi har imidlertid påpekt behovet for noen mindre justeringer.

Vi gir med dette våre innspill til høringsrunden.

1. Fjord Lines virksomhet

Fjord Line har røtter tilbake til 1870 i fraktefart og passasjertransport på Vestlandet. Rederiet i sin nåværende form ble etablert i 1993. Fjord Line transporterer passasjerer og gods mellom havner i Skandinavia. Rederiet er i sterk vekst som følge av ny tonnasje og utvidelser av tilbudet til passasjerer og godstransportører.

Fjord Line har nye og miljøvennlige cruiseferger som trafikkerer helårslinjene Bergen-Stavanger-Hirtshals og Hirtshals-Langesund med daglige avganger. MS "Stavangerfjord" og MS "Bergensfjord" kom i drift henholdsvis i juli 2013 og mars 2014. Begge drives med flytende naturgass (LNG) og er utviklet og bygget av Bergen Group Fosen. På grunn av miljøfordelene med bruk av LNG fremfor tradisjonell tungolje har Næringslivets NOx-fond støttet hvert av skipene med 89 millioner kroner.

4

I juni 2014 etablerte Fjord Line en ny linje mellom Sandefjord og Strömstad. MS "Oslofjord" ble modernisert og bygget om til dagferge og seiler to eller tre rundturer daglig på denne ruten, avhengig av sesong på året. I sommerhalvåret driver Fjord Line også HSC "Fjord Cat" på en ekspresslinje mellom Kristiansand og Hirtshals.

Rederiet har i dag om lag 600 årsverk, hvorav 175 i landorganisasjonen. Rederiet har private norske, langsiktige eiere og har hovedkontor i Egersund. Den norske landorganisasjonen har 102 helårsansatte, men øker til 146 medarbeidere i sommerhalvåret.

Skipene på Vestlandslinjen til Fjord Line tanker årlig 30.000 tonn LNG i Risavika Havn i Stavanger. Hovedtyngden av forbruksvarer til alle rederiets skip leveres av norske bedrifter og samarbeidspartnere. Fjord Line AS er medlem i GRESSgruppen (www.gress.no), som er Norges største innkjøpssammenslutning innenfor storhusholdning, og som forhandler frem leverandøravtaler for sine medlemmer. Vi benytter også norske leverandører på varer og tjenester til vår norske landorganisasjon, samt vask og rens av sengetøy og uniformer til våre skip.

2. Etterspørsel etter lastekapasitet på kjøll

Fjord Lines rutefart mellom Kontinentet og Vestlandets to største byer Bergen og Stavanger er et attraktivt tilbud for norske og utenlandske godstransportører. Det er en pålitelig, miljøvennlig og kostnadseffektiv transportløsning med gode fasiliteter for sjåførere som trenger hvile. Den økte cargokapasiteten som Fjord Line fikk ved å sette inn nye skip på Vestlandslinjen fra 2013 og 2014, er tatt godt imot i markedet. 2015 blir det første året med daglige avganger på denne linjen hele året. I perioden fra 2012 til 2015 har cargotransporten på linjen økt med rundt 260 prosent, slik oppstillingen nedenfor viser.

Utvikling i Fjord Lines cargotransport på Vestlandslinjen:

Ar	På vei	Vekst
2012	14 969	
2013	20 547	37% økning fra 2012
2014	34 740	69% økning fra 2013
2015	forventet 39 000	forventet 12% økning fra 2014

Mellom norske havner har Fjord Line i dag bare anledning til å ta med løstraller, det vil si vogner uten sjåfør. Vi har derfor stor restkapasitet for last mellom Stavanger og Bergen. Forskriftsendringen vil muliggjøre kombinert innen- og utenriksfart med våre ferger. Vogntog med sjåfør kan med dette flyttes fra vei til sjø med de store fordeler det innebærer for effektiv logistikk og redusert miljøbelastning.

4

Våre kunder ser frem til dette. Eksempelvis har Bring varslet interesse for å flerdoble sin godstransport med Fjord Line mellom Stavanger og Bergen, såfremt Fjord Line og Bring i fellesskap finner gode løsninger og ordningen er til gagn for Brings kunder. I dag sender Bring daglig 5-10 løstraller uten sjåfør med Fjord Line på denne strekningen. Med sjåfør mener Bring at dette kan økes til 30-40 per dag. I tillegg er det potensial for at også trafikk mellom Rogaland og Vestlandet nord for Hordaland vil benytte tilbudet; ifølge Bring dreier dette seg om 10-20 traller per dag.

Det er for øvrig beregnet at Statoil ASA og dets underleverandører hver dag sender rundt 70 vogntog med oljeutstyr, tunge maskiner og annet mellom oljeregionen Rogaland og oljeregionen Hordaland.

3. Ytterligere virkninger av forskriftsendringen

Det er tverrpolitisk enighet bak målet om å flytte mer gods fra vei til sjø. Tolldirektoratets fremlegg til ny forskrift vil være et viktig bidrag i dette arbeidet. Per i dag er det Fjord Lines rute Bergen-Stavanger-Hirtshals som blir direkte berørt av forskriftsendringen, men endringen kan også medvirke til at nye rutetilbud vokser frem.

Fjord Lines rute mellom Bergen, Stavanger og Danmark knytter Vest-Norge tettere til EU og det europeiske kontinentet. Ruten har stor samfunnsmessig betydning for reiseliv, turisme og privatpersoner. Ikke minst har den også stor betydning for næringslivet ved at varer og gods kan fraktes på en effektiv, sikker og miljøvennlig måte mellom Norge og Kontinentet.

De store fergeskipene MS "Stavangerfjord" og MS "Bergensfjord" seiler imidlertid med halvfulle cargodekk på en del av ruten mellom Norge og Danmark, det vil si på den første strekningen fra Bergen til Stavanger. Årsaken er at rundt halvparten av godsvolumet som skal til Danmark, først kommer på i Stavanger. Den samme halvparten av godsvolumet vil på tilsvarende vis rulle av i Stavanger, når skipene returnerer fra Danmark. Skipene fortsetter deretter fra Stavanger til Bergen med vesentlig ubenyttet kapasitet.

Det er dårlig samfunnsøkonomi å ikke benytte denne ledige godskapasiteten på sjøveien mellom Vestlandets to største byer. Å åpne for å kunne transportere vogntog med sjåfør, samt en avgrenset mengde vanlig passasjertrafikk, på fergene mellom Bergen og Stavanger vil for Fjord Lines del også gi et godt økonomisk bidrag for å sikre fremtidig drift av denne viktige ruten.

Kyststamveien mellom Stavanger og Bergen er tett trafikkert. Med daglige avganger fra både Bergen og Stavanger er det realistisk at Fjord Line kan frakte 34.000 vogntog hvert år på denne strekningen. Det vil innebære en betydelig avlastning av det regionale trafikksystemet langs vei. Mindre tungtransport på veiene gir bedre fremkommelighet for andre trafikanter. Regionale myndigheter slår fast at tiltaket også kan gi en stor miljø- og trafiksikkerhetsgevinst (ref. uttalelse fra Fylkesutvalget i Rogaland, juni 2015). For yrkessjåførene vil sjøreisen Stavanger-Bergen være en god mulighet til å sikre seg betryggende hvile i tråd med kjøre- og hviletidsbestemmelsene, noe som ellers er et knapt gode i en krevende bransje med sterkt tidspress.

Ved frakt av gods på Fjord Lines skip oppnår man den reneste og "grønneste" transport som er mulig, siden drivstoffet for skipene er flytende naturgass (LNG). MS "Stavangerfjord" og MS "Bergensfjord" er de første og de største cruisefergene i verden som seiler med såkalt "single fuel LNG engines", det vil si at skipenes motorer utelukkende drives av LNG. I forhold til bruk av tradisjonell tungolje gir LNG-løsningen 23 prosent lavere CO2-utslipp og 92 prosent lavere NOx-utslipp. Svovelutslipp er eliminert.

Miljøgevinsten av LNG-teknologien på Fjord Lines cruiseferger er betydelig, både lokalt på skipenes anløpssteder og for det større havmiljøet. I konkurranse med over 3.000 skip oppnådde MS "Stavangerfjord" og MS "Bergensfjord" våren 2015 den høyeste scoren i den internasjonale miljøskipsindeksen¹ ESI.

Tabellene nedenfor viser miljøregnskapet per vogntog på vei og sjø, samt det totale miljøpotensialet ved å flytte 34.000 vogntog fra vei til sjø mellom Stavanger og Bergen.

Utslipp per vogntog på fergestrekningen Stavanger-Bergen:

	På vei	Med Fjord Lines LNG-skip	
CO2	155,085 kg	39,628 kg	75% reduksjon i utslipp
NOx	1,11408 kg	0,0545 kg	95% reduksjon i utslipp
HC	0,0633 kg	0,0000 kg	ingen utslipp
PA	0,01688 kg	0,0000 kg	ingen utslipp
SOx	0,00422 kg	0,0000 kg	ingen utslipp

Utslipp med totalt 34.000 vogntog på fergestrekningen Stavanger-Bergen:

	På vei	Med Fjord Lines LNG-skip	
CO2	5273 tonn	1347 tonn	75% reduksjon i utslipp
NOx	37,8 tonn	1,8 tonn	95% reduksjon i utslipp
HC	2,16 tonn	0,0 tonn	ingen utslipp
PA	0,58 tonn	0,0 tonn	ingen utslipp
SOx	0,15 tonn	0,0 tonn	ingen utslipp

4. Butikk med taxfree-varer

Toll- og avgiftsdirektoratet forutsetter at skipenes butikk med taxfree-varer skal holdes stengt for alle reisende på innenlandske strekninger. Fjord Line oppfatter dette som at dagens praksis opprettholdes og videreføres, ved at salg av kvotevarer som alkohol og tobakk er lukket for alle reisende på innenlandske strekninger mellom havner i Norge.

Ved kontroll av billett kan man skille mellom innenlandsreisende og utenlandsreisende slik at innenlandsreisende betaler merverdiavgift på varene.

¹ <http://www.environmentalshipindex.org/Public/Ships>

5. Likestilling av medbrakt og tildelt proviant

Fjord Line slutter seg til forslaget om å likestille medbrakt og tildelt proviant.

6. Medbrakt proviant

Direktoratet foreslår følgende tilføyelse i tollskriftens § 5-2-1:

Det kan tillates at fartøy kan gå i kombinert innen- og utenriks fart uten at tollfritaket opphører. Fritak forutsatt at toll- og avgiftspliktig omsetning av provianterte varer til innenlandsreisene ikke overstiger 5 % av fartøyets totale omsetning av slike råvarer i løpet av et regnskapsår.

Fjord Line er enig i denne forutsetningen. Vår definisjon av innenlandsreisende er i denne sammenheng reisende som bare reiser mellom Stavanger og Bergen. Reisende mellom eksempelvis Bergen og Hirtshals defineres som utenlandsreisende på hele reisen, siden de ikke går i land i Stavanger.

7. Beregningsmodell

Fjord Line er enig i at kasseregistreringsmodellen vil gi den mest korrekte avgiftsberegningen, og at denne modellen bør velges i kombinasjon med en forenklet avgiftsberegning.

Fjord Line kan enkelt justere kasseapparatene slik at det beregnes MVA på alt salg til innenlandsreisende. Når det gjelder toll og særavgifter, blir det imidlertid langt mer komplisert. Særavgifter beregnes i utgangspunktet av våre leverandører og innbetales til myndighetene av leverandørene. Videre dreier det seg om enkeltavgifter på råvarer som bearbeides til ferdige retter med en kombinasjon av mange råvarer og forskjellige avgifter før vi kommer frem til den endelige retten som selges i våre restauranter.

Toll- og avgiftssatser avhenger av varetype. Det blir ressurskrevende både for myndigheter og næringsdrivende å skille mellom flere ulike avgifter og satser. Et komplisert system øker risikoen for feil.

Innenlandsreisende som betaler avgift, vil ikke ha noe incentiv til å handle om bord fremfor på land, og omsetningen om bord til denne kategorien må derfor antas å bli relativt liten. Det medfører at forskjellen i statens proveny mellom sjablongavgift og differensiert toll/avgift blir liten. Fordelene (om noen) ved nøyaktig beregnet toll og avgift vil antagelig ikke stå i forhold til ressursbruken.

Fjord Line foreslår derfor å benytte en sjablongmodell for avgift og toll som beregnes som en fast prosentsats av avgiftspliktig omsetning som allerede er registrert gjennom kasseapparatene.

Direktoratet foreslår i høringsnotatet at Fjord Line får en deklarasjonsplikt overfor tollvesenet vedrørende avgiftspliktig beholdning. Ettersom de samme varene benyttes både til avgiftspliktig og avgiftsfri omsetning, samtidig som definisjonen av om omsetningen er med eller uten avgifter først skjer på salgstidspunktet, vil denne delen av direktoratets forslag etter vår mening ikke være praktisk gjennomførbart.

7

Det vil av plass- og logistikkmessige hensyn heller ikke være praktisk mulig å operere med dobbelt lager av alle involverte varer. Vi foreslår derfor at deklarasjonsplikten for avgiftspliktig beholdning utgår fra forslaget.

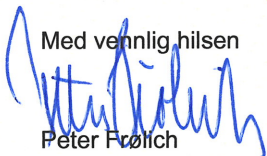
8. Konklusjon

Fjord Line ønsker endringene velkommen.

Vår vurdering er at løsningene som presenteres i Toll- og avgiftsdirektoratets forslag til endring av forskriften om provianteringsregler, vil la seg praktisere på en god måte. Vi viser imidlertid til behovet for noen mindre justeringer.

Vi ser frem til et godt samarbeid rundt innføringen av en ny ordning og står selvsagt til rådighet dersom direktoratet skulle ønske ytterligere informasjon av noe slag.

Med vennlig hilsen



Peter Frølich
Styreformann