

Høringsnotat - Endringer i tollforskriften vedrørende provianteringsregler

1. Innledning

I dag er tolloven § 5-2 annet ledd og tollforskriften § 5-2-1 fjerde ledd til hinder for at rederier kan frakte last og/eller passasjerer på innenlandske strekninger, og samtidig forbruke tollfri proviant. Bestemmelsene sier at fritaket opphører dersom fartøyet går over i innenriks fart. Med innenriks fart menes en situasjon der fartøyet frakter personer eller gods fra et sted i Norge til et annet sted i Norge.

Det er i tråd med nasjonale politiske føringer og Regjeringens tiltredelseserklæring å flytte gods fra vei til sjø. I Sundvollen-erklæringen, heter det bl.a.: *«Regjeringen vil legge til rette for at mer gods transporteres til sjøs. Det vil gi både trafiksikkerhets- og miljøgevinst, ved at betydelig færre tunge kjøretøy kjører på norske veier.»*

Toll- og avgiftsdirektoratet legger derfor frem utkast til endringer av tollforskriften som gjør det mulig for rederier å bruke tollfri proviant for utenlands reisende selv om det også fraktes last og/eller passasjerer mellom innenlandske destinasjoner. Direktoratet forutsetter at servering av mat og drikke til passasjerer på innenlandske strekninger må skje inklusive toll og avgifter, og at rederiene har systemer som gjør det mulig for tollmyndighetene å føre kontroll med ordningen.

Direktoratet forutsetter videre at butikk med taxfree-varer skal holdes stengt for alle reisende på innenlandske strekninger.

Direktoratet foreslår et nytt annet og tredje punktum til tollforskriften § 5-2-1 fjerde ledd slik at det, i motsetning til i dag, i et begrenset omfang kan tillates at fartøy kan gå i kombinert innen- og utenriks fart uten at tollfritaket opphører. Det vesentlige i dette endringsforslaget er dermed at det ikke lenger vil være et vilkår at bruk av medbrakt ufortollet proviant i Norge forutsetter at fartøyet må gå i ren utenriks fart.

Direktoratet legger også frem utkast til endringer av tollforskriften slik at bestemmelsene om medbrakt proviant fra utlandet og tildelt proviant i Norge i stor grad harmoniseres. Dette innebærer at tildelt proviant i Norge i likhet med medbrakt proviant fra utlandet kan forbrukes innenfor tollområdet.

Tildeling til forbruk (servering i restauranter/barer) tas ut av tollforskriften § 4-23-4 fjerde ledd, og reguleres i en helt ny bestemmelse (ny § 4-23-5). Dette innebærer at ufortollet proviant som tildeles i Norge kan forbrukes innenfor tollområdet, så lenge det er forutbestemt at fartøyet faktisk skal forlate tollområdet.

2. Gjeldende rett

2.1 Medbrakt proviant

Toll og innførselsmerververdiavgift

Toll skal ikke svares for proviant og forbruksvare som medbringes og forbrukes eller selges om bord i fartøy under reise til og fra tollområdet og under opphold der, jf. tollloven § 5-2 første ledd bokstav a. Bestemmelsen får tilsvarende anvendelse for innførselsmerververdiavgift, jf. mval. § 7-3 annet ledd. Salg av alkohol og tobakkvarer for ilandbringelse er ikke tillatt når fartøy ligger i havn eller befinner seg i de indre farvann, med unntak av Oslofjorden, jf. tollforskriften § 5-2-1 femte ledd.

Med medbrakt proviant forstås både varer som er proviantert i utlandet, men også proviant som er tildelt i Norge, og som medbringes i retur tilbake til tollområdet.

Når trafikken er organisert slik at alle passasjerer ankommer fra utlandet eller skal til utlandet, oppfylles vilkårene for å forbruke medbrakt proviant innenfor tollområdet, jf. forannevnte bestemmelser.

Fritak etter første ledd bokstav a gjelder bare dersom transportmiddelet benyttes i ervervsmessig virksomhet, og opphører fra den tid transportmiddelet går over i innenriks trafikk, jf. tollloven § 5-2 annet ledd. Tollforskriften § 5-2-1 fjerde ledd bokstav a presiserer det samme: «Tollfritaket opphører dersom fartøyet går over i innenriks fart.» Begrepet «innenriks fart» er ikke definert hverken i tollloven eller tollforskriften. Når det gjelder forståelsen av begrepet viser vi til direktoratets retningslinjer i TollABC: «Tollfritaket opphører dersom fartøyet går over i innenriksfart, går i opplag eller til verksted. Med innenriksfart menes en situasjon der fartøyet frakter personer eller gods fra et sted i Norge til et annet sted i Norge.»

Gjeldende toll § 5-2 første ledd bokstav a og annet ledd, jf. tollforskriften § 5-2-1 fjerde ledd bokstav a, er en videreføring av tidligere gjeldende tolltariffens innledende bestemmelser (tib.) § 11 nr. 4. Ordlyden var hovedsakelig den samme, og endringen av ordlyden skulle ikke innebære noen realitetsendringer. Tib. § 11 nr. 4 tredje ledd første punktum lød: «Tollfriheten opphører når fartøyet går over i innenriks fart eller blir liggende i tollområdet i lengre tid.» Om forståelsen av dette, uttalte direktoratets rundskriv til tollvesenet (jnr. 2002/1066) følgende: «Dersom det derimot tas om bord last i Norge som skal transporteres til annet sted i Norge, anses fartøyet i prinsippet å ha gått over i innenriks fart, med den følge at tollfritaket faller bort, jf. tredje ledd.» Tib. § 11 nr. 4 tredje ledd første punktum lød uendret siden den trådte i kraft i 1967.

Forståelsen av begrepet «innenriks fart» synes å ha vært uforandret fra 1967 og frem til dags dato. Direktoratets forståelse av «innenriks fart» har vært restriktiv, dvs. at fartøy anses å gå over i innenriks fart ved enhver transport av last eller passasjerer fra et sted i Norge til et annet sted i Norge.

Til orientering opplyser vi at Storbritannia har tilsvarende regler for bruk av ufortollet proviant. På nettsidene til britisk tollvesen er inntatt følgende:

«4.7 Can a ship use duty-free stores in the UK?

Yes, in the following circumstances:

- (a) Until the ship arrives at a UK port from a country outside the UK;*
- (b) After arriving at an intermediate UK port, then continuing its inward voyage to the final port in the UK;*
- (c) After leaving a UK port and sailing directly to a destination outside the UK;*
- (d) Whilst proceeding on its outward voyage to a destination outside the UK, by way of another port in the UK;*
- (e) Once passengers start boarding for a voyage to a destination outside the UK; or*
- (f) Crews of commercial vessels in port (see paragraph 13.2).*

You may only use duty-free stores under sub-paragraphs (b) and (d) if all passengers are either arriving from or leaving for a destination outside the UK.

For example: A voyage arrives in Liverpool from the USA, then travels to Southampton and on to France. If the ship allows UK passengers to board at Liverpool then disembark at Southampton, this leg is considered to be a separate UK journey. No duty-free stores can be used between Liverpool and Southampton. (vår understrekning)

The only exception is when the journey is part of a cruise and the ship is authorized as a Foreign Cruising Vessel (see paragraph 3.3)."

Det siterte eksemplet er direkte sammenlignbar med den her foreslåtte regelverksendringen. Denne innebærer at rederier på sjøstrekninger tur/retur Norge og havn i utlandet, tillates å bruke tollfri proviant ved transport av for eksempel vogntog med sjåfør på strekningen mellom to norske havner. Et eksempel som illustrerer dette: Et fartøy seiler mellom Bergen-Stavanger-Newcastle, og har med vogntog som kjører om bord i Bergen og kjører i land i Stavanger. I et slikt tilfelle tillater Storbritannia ikke noe forbruk av ufortollet proviant på den innenlandske strekningen.

Særavgifter (Alkohol, tobakk, mineraloljeavgifter m.m.)

Avgiftsplikten på særavgiftspliktige varer som innføres, oppstår på innførselstidspunktet dersom varene ikke legges på registrert virksomhets godkjente lokale, jf. forskrift om særavgifter av 11. desember 2001 nr. 1451 (saf.) § 2-1. Det følger av lang og fast forvaltningspraksis at også innlegg av varer på tollager, forskyver avgiftspliktens

inntreden. I utgangspunktet skal det derfor betales avgifter av proviant som for eksempel et skip medbringer fra utlandet til norsk territorium. Saf. § 2-6 slår imidlertid fast at bestemmelser om innførsel av varer gitt i eller i medhold av tolloven gjelder så langt de passer og ikke annet er bestemt i særavgiftslovgivningen. Direktoratet legger til grunn at tollovgivningens regler om bruk av ufortollet proviant, herunder tolloven § 5-2 med tilhørende bestemmelser i tollforskriften, får tilsvarende anvendelse på særavgiftspliktige varer. Endringsforslagene i tollforskriften får dermed tilsvarende anvendelse for særavgiftspliktige varer.

For så vidt gjelder avgifter på mineralolje, følger det av rundskriv 1997/04355 av 15. september 1997 at det ikke kreves opp avgift av den mineraloljen som et skip har ved ankomst til norsk territorium. Denne oljen kan skipet bruke etter eget ønske, også til innenriks sjøfart.

2.2 Tildeling av proviant i Norge

Fartøy kan få tillatelse til å få levert ufortollete varer fra tollager eller direkte fra utlandet med levering i Norge til bruk (og/eller salg) om bord. Tillatelsen gis ved tollekspedisjon. Varene leveres til transportmidlene i Norge, men forutsettes tatt med ut av tollområdet, jf. tolloven § 4-23 og tollforskriften §§ 4-23-4 og 4-23-5.

Bruk (og salg) av varer som tillates proviantert kan bare finne sted etter at transportmiddelet har forlatt siste havn i tollområdet, jf. tollforskriften § 4-23-4 fjerde ledd.

Særavgifter

Det følger av stortingsvedtakene for avgift på alkohol, drikkevareemballasje, tobakk, teknisk etanol, alkoholfrie drikkevarer, sjokolade- og sukkervarer og sukker at det gis fritak for avgift på disse varene når de fra produsents eller importørs lager leveres direkte eller via tollager til proviant etter tolloven § 4-23. Det er gitt nærmere regler om gjennomføringen av fritakene i saf. § 4-10-1, der det fremgår at det er et vilkår at varene leveres til salg eller bruk ombord i fartøy, og at fartøyet skal forlate tollområdet. Saf. § 4-10-1 viser til tolloven § 4-23 slik at denne med tilhørende bestemmelser i tollforskriften, får tilsvarende anvendelse på særavgiftspliktige varer.

Dersom tollforskriften § 4-23-4 fjerde ledd endres slik at bruk av varer som tillates proviantert, også kan skje før fartøyet har forlatt siste havn i tollområdet, vil dette også gjelde for særavgiftene gjennom henvisningen til tolloven § 4-23 i stortingsvedtakene.

Når det gjelder mineralolje, smøreolje, naturgass og LPG, kan disse leveres uten CO₂-avgift, svovelavgift, grunnavgift og smøreoljeavgift, dersom skipet går i utenriks fart, jf. stortingsvedtakene og saf. kap. 4-4. Det følger av saf. § 4-4-1 tredje ledd at med skip i utenriks fart menes her skip som skal direkte til utenlandsk havn, Svalbard, Jan Mayen

eller faste anlegg til havs utenfor Norges økonomiske sone. Fritaket gjelder også når skipet går via annen norsk havn, men det er da et vilkår at det bare medbringer last eller passasjerer som kommer fra eller er bestemt til utenlandsk havn mv. Dersom de foreslåtte endringsforslagene til tollforskriften blir vedtatt, slik at fartøy kan frakte varer/passasjerer mellom to norske havner, vil det ikke kunne bunkres avgiftsfritt etter saf. § 4-4-1 i forkant av innenriksfarten. Dersom slike fartøy derimot bunkrer etter ankomst i siste norske havn før den avgår til utenlandsk havn, vil retten til fritak være i behold.

3. Nærmere om direktoratets forslag

3.1 Medbrakt proviant

Som nevnt er dagens forståelse og praktisering av tolloven § 5-2 annet ledd og tollforskriften § 5-2-1 fjerde ledd bokstav a, til hinder for at rederier kan frakte last og/eller passasjerer på innenlandske strekninger, og samtidig forbruke ufortollet proviant. Bestemmelsene sier at fritaket opphører dersom fartøyet går over i innenriks fart.

Dersom rederier får tillatelse til å frakte vogntog med sjåfør på innenriks strekninger, opphører fritaket for å bruke tollfri medbrakt proviant for de utenlandsreisende, fordi fartøyene anses å gå over i innenriks trafikk. Som beskrevet foran menes med innenriks fart en situasjon der fartøyet frakter personer eller gods fra et sted til et annet sted i Norge. Dette er som nevnt også i tråd med hvordan tilsvarende trafikk reguleres i Storbritannia.

Det norske toll- og avgiftssystemet er basert på at det skal svares toll og innførselsmerverdiavgift av varer ved innførsel til tollområdet. Vi legger derfor til grunn at provianten som forbrukes av passasjerene som er med utelukkende i innenriks trafikk, skal toll- og avgiftsbelegges.

Det skal ikke svares toll ved utførsel fra tollområdet. Ved forbruk utenfor tollområdet skal det således heller ikke svares toll til Norge. For særavgifter oppstår avgiftsplikten ved innførsel eller ved uttak fra tollager eller godkjent lokale.

Sett i dette lys, finner vi at skillet mellom utenriks og innenriks trafikk, og dermed grensedragningen «går over i innenriks trafikk», er treffende for når det skal og ikke skal være tillatt å innføre og forbruke medbrakt proviant toll- og avgiftsfritt. For at rederier skal kunne frakte last og/eller passasjerer på innenlandske strekninger, og samtidig kunne forbruke ufortollet proviant, må det imidlertid tillates en viss grad av kombinert innen- og utenriks fart. Vi foreslår derfor følgende tilføyelse som et nytt annet og tredje punktum til tollforskriften § 5-2-1 fjerde ledd:

Det kan tillates at fartøyet kan gå i kombinert innen- og utenriks fart uten at tollfritaket opphører. Fritaket forutsetter at toll- og avgiftspliktig omsetning av provianterte varer til innenlandsreisende ikke overstiger 5 % av fartøyets totale omsetning av slike varer i løpet av et regnskapsår".

Denne tilføyelsen er laget etter modell av merverdiavgiftsloven § 8-2 tredje og fjerde ledd som bygger på en ubetydelighetsregel hvor det gis full fradragsrett for inngående merverdiavgift på fellesanskaffelser dersom omsetning som er unntatt fra loven ikke overstiger 5 % av virksomhetens samlede omsetning i løpet av et regnskapsår.

Henført til det saksforholdet som endringsforslagene her i tollforskriften bygger på, innebærer den tilsvarende tankegangen et vilkår om at dersom det enkelte fartøyets samlede omsetning av provianterte varer gjennom salg til innenlandspassasjerer innenfor et regnskapsår ikke overstiger 5 % av den samlede omsetningen av slike varer for dette fartøyet, anses denne omsetningen som såpass ubetydelig at det likevel gis anledning til bruk av ufortollet proviant til de øvrige (utenlands)reisende.

3.2 Tildeling av proviant i Norge

Ufortollet proviant som tildeles i Norge kan ikke tas i bruk før fartøyet har forlatt siste havn i tollområdet, jf. tollforskriften § 4-23-4 fjerde ledd.

I dag er det slik at den medbrakte provianten fra utlandet kan forbrukes innenfor tollområdet, mens den provianten som er tildelt i Norge først kan benyttes når fartøyet har forlatt siste havn. Dette skillet synes kunstig, og vi foreslår derfor at bestemmelsene om medbrakt proviant fra utlandet og tildelt proviant i Norge harmoniseres på dette området.

Gjeldende regelverk om medbrakt proviant og tildelt proviant forutsetter nærmest at beholdningen for medbrakt og tildelt proviant må lagres adskilt om bord, og at det må føres to regnskap (et for den medbrakte provianten, og et for den tildelte provianten). I tillegg legger dagens bestemmelser opp til en favorisering av skipshandlerne hjemmehørende i utlandet på bekostning av skipshandlerne hjemmehørende i Norge. Når den medbrakte provianten kan forbrukes innenfor tollområdet, kan dette være et vesentlig argument for fartøyet for å proviantere i utlandet fremfor i Norge. Endringsforslaget anses følgelig å føre til stimulering av norsk næringsliv (norske skipshandlere).

Direktoratet legger frem utkast til endringer av tollforskriften slik at bestemmelsene om medbrakt proviant fra utlandet og tildelt proviant i Norge i stor grad harmoniseres. Dette innebærer at tildelt proviant i Norge i likhet med medbrakt proviant fra utlandet kan forbrukes før fartøyet forlater siste havn innenfor tollområdet.

I dag reguleres både tildeling til forbruk (servering i restauranter/barer) og salg (i taxfree butikk) for fartøy og luftfartøy i tollforskriften § 4-23-4 fjerde ledd.

Vi foreslår at tildeling til forbruk for fartøy tas ut av tollforskriften § 4-23-4 fjerde ledd, og reguleres i en helt ny bestemmelse (ny § 4-23-5). Dette innebærer at ufortollet proviant kan startes forbrukt innenfor tollområdet, så lenge det er forutbestemt at fartøyet faktisk skal forlate tollområdet.

Den endrede § 4-23-4 fjerde ledd regulerer etter forslaget kun salg i taxfree butikk for fartøy i nytt første punktum.

Reglene om forbruk og salg for luftfartøy er uendret, og reguleres nå i § 4-23-4 fjerde ledd nytt annet punktum.

Ny § 4-23-5 er utformet så lik som mulig reglene som gjelder for forbruk av medbrakt proviant. Bestemmelsen regulerer forbruk i tollområdet, tilsvarende det som gjelder medbrakt proviant, og er presisert i overskriften.

§ 5-2-1 første ledd annet punktum foreslås ikke inntatt, fordi tillatelse til proviantering for norske fiske- og fangstfartøy reguleres uttømmende i § 4-23-8.

Mengdebegrensningene for tobakk, brennevin og vin er de samme som i § 5-2-1 annet ledd, og det er presisert at disse gjelder innenfor tollområdet. Utenfor tollområdet gjelder ingen mengdebegrensninger.

§ 5-2-1 tredje ledd er uaktuell ved tildeling av proviant, da vilkåret for tildeling er at det er bestemt at fartøyet skal forlate tollområdet. Bestemmelsen foreslås derfor ikke inntatt i ny § 4-23-5.

§ 5-2-1 fjerde ledd er aktuell ved tildeling av proviant, og foreslås derfor inntatt i ny § 4-23-5 tredje ledd, men noe komprimert, forenklet og tilpasset tildelingssituasjonen.

§ 5-2-1 femte og sjette ledd er ikke inntatt i ny § 4-23-5, fordi disse omhandler salg i taxfree butikk. Salget foreslås regulert som i dag i § 4-23-4 fjerde ledd første punktum.

Som nevnt skal det som hovedregel ikke svares toll ved utførsel fra tollområdet. Når det gjelder tildeling av ufortollet proviant i Norge fremgår dette prinsippet ved at det i tollforskriften § 4-23-5 første ledd er satt som vilkår for proviantering at fartøy «skal forlate tollområdet».

Ny foreslått § 4-23-5 innebærer at ufortollet proviant kan forbrukes innenfor tollområdet, så lenge det er forutbestemt at fartøyet faktisk skal forlate tollområdet. Tilleggsvilkår i tollforskriften § 4-23-5 (ny § 4-23-6) første ledd bokstav a, b, c eller d anses dermed oppfylt.

Den nye 5 %-regelen (se ordlyden i nytt annet og tredje punktum til tollforskriften § 5-2-1 fjerde ledd), skal gjelde tilsvarende for proviant som tildeles i Norge.

Konsekvenser for medbrakt proviant

Direktoratet har grunnet foreslått ny § 4-23-5 også vurdert behovet for å endre tollforskriften § 5-2-1, som begrenser bruk av medbrakt proviant hva angår brennevin, vin og tobakk til å gjelde for passasjerer som følger med fartøyet fra utlandet. M.a.o. om det skal gis adgang for passasjerer som går om bord i Norge og skal reise til utlandet til å forbruke slik proviant før fartøyet har forlatt tollområdet. Av harmoniseringshensyn foreslår direktoratet at denne bestemmelsen endres, slik at medbrakt proviant også tillates forbrukt av passasjerer som går om bord i Norge, og skal seile med fartøyet til utlandet.

3.3 Beregningsmodell: Sjablongmodell eller kasseregistrering?

Vi legger som nevnt til grunn at provianten som forbrukes av passasjerene som er med utelukkende i innenriks trafikk, skal toll- og avgiftsbelegges. Spørsmålet blir således på hvilken måte dette praktisk skal gjøres. Direktoratet vil her kort belyse to mulige beregningsmodeller: Beregning etter en modell med kasseregistrering som skiller mellom utenriks- og innenriksreisende, alternativt en sjablongmodell.

Kasseregistrering

Den første modellen baserer seg på faktisk forbruk per innenriksreisende. Denne ordningen kan benyttes på samme måte som ordningen på serveringssteder hvor kunden velger om vedkommende vil «ta maten med ut» (lav mva.) eller «spise maten inne» på serveringsstedet (høy mva.). I en slik ordning vil passasjerene bli bedt om å presentere sin billett ved kjøp om bord. Strekkoden på billetten avgjør om kjøpet om bord blir tillagt toll, merverdiavgift og særavgifter eller ikke. På denne måten vil hver reisende bli behandlet individuelt og i henhold til faktisk kjøp om bord, og ikke etter en sjablong.

Dersom kasseapparatene rent teknisk ikke kan programmeres slik at toll, merverdiavgift og særavgifter blir beregnet korrekt, kan rederiene eventuelt fortolle og avgiftsberegne forbruk til innenlandsreisende på forhånd. Mengdene beregnes etter antatt forbruk, og kan justeres ved eks. månedlige avregninger med tollvesenet.

Sjablongmodell

Sjablongmodellen kan tenkes utformet slik at det fastsettes en gjennomsnittlig omsetning per passasjer på den innenrikske strekningen. For eksempel kan man legge til grunn at hver passasjer i gjennomsnitt bruker kr 200 om bord på en distanse eksempelvis mellom Bergen og Stavanger. For yrkessjåfører kan dette tallet trolig være lavere, da alkoholomsetning for disse er uaktuelt. Dernest kan man multiplisere dette tallet med antall solgte billetter i kategorien «innenriksreisende». Basert på disse tallene (gjennomsnittsomsetning - sjablong - og antall reisende i innenrikskategorien), kan det beregnes full merverdiavgift og særavgifter for disse.

Vi har forutsatt at den totale omsetningen overfor innenlandsreisende ikke skal overstige 5 % av fartøyets totale omsetning av slike varer (proviant) i løpet av et regnskapsår. En enklere sjablongmodell er at man tar utgangspunkt i fartøyets totale omsetning pr. måned og multipliserer med 5 % som det beregnes toll og avgifter av. Se forslag til forskriftstekst.

Vi foreslår at omsetningen avgiftsberegnes med xx %. Satsen skal reflektere 15 % merverdiavgift, ulike satser særavgift (emballasjeavgift, sjokolade- og sukkervareavgift, avgift på alkoholfrie drikkevarer mv.), ulike satser toll (eks. kjøtt, sauser, supper, is, hvor tollsatsene varierer). Dette forslaget er utarbeidet kun med tanke på yrkessjåfører, hvilket innebærer at alkoholavgiften ikke innarbeides i sjablongmodellen.

Oppsummering

Ved bruk av en sjablongmodell vil man ikke få en korrekt avgiftsfastsettelse. En sjablongmodell synes også vanskeligere å praktisere enn modellen med kasseregistrering. Modellen med kasseregistrering gir etter direktoratets mening det mest riktige bildet av hva som er solgt. Dette bør imidlertid suppleres med en melde-/deklarasjonsplikt overfor tollvesenet over hva som er medgått og hva som er på lager av avgiftspliktig/ikke-avgiftspliktig beholdning. På denne måten kan tollmyndighetene få flere kontrollpunkter. Melding og kasseregistrering bør fremlegges så ofte som tollregionen finner det nødvendig.

Direktoratet ber om høringsinstansenes synspunkter på beregningsmodellen kasseregistrering kontra sjablongmodell.

4. Konsekvensene av forslaget

Dersom de foreslåtte endringene til tollforskriften blir vedtatt, innebærer det bl.a. at rederier kan gis tillatelse til å frakte vogntog med sjåfør på ferger på rene innenlandske strekninger. Fartøyene kan likevel forbruke ufortollet proviant på slike strekninger.

For rederiene vil dette medføre at det ikke tillates bunkring av avgiftsfri diesel i forkant av innenriksfarten, se pkt. 2.2 foran.

Dersom en slik ordning som skissert etableres, vil konsekvensen være at det ved de senere anløpsstedene må skje en kontroll også av passasjerer og gods som utelukkende blir fraktet innenlands. Det må kunne påregnes at både passasjerer som kun reiser innenlands og innenlandsk vareførsel kan bli gjenstand for tollmyndighetenes kontroll. Det må derfor også påregnes forsinkelser for fergeselskap og passasjerer når passasjerer/kjøretøy skal forlate fartøyet. Utpassering må skje igjennom samme tollfilter/sluse. Tollregionene kan oppstille vilkår om at fergeselskap skal avlevere opplysninger om passasjer og kjøretøy (kjennemerke) i god tid før ankomst, også om innenlandske passasjerer og kjøretøy.

Når det gjelder endringsforslagene om tildeling av proviant i Norge, ser vi det som positivt at de nye bestemmelsene kan føre til stimulering av norsk næringsliv (norske skipshandlere), ved at regelverket kan stimulere til proviantering i Norge fremfor i utlandet, se pkt. 3.2 foran.

Vi ber om høringsinstansenes synspunkter på høringen. Vi ber spesielt om høringsinstansenes synspunkter med hensyn til om toll- og avgiftsfritt forbruk bør kunne skje i innenlands trafikk (dvs. nærmere bestemt kombinert innen- og utenriks fart). Alternativt om alt forbruk i innenlands trafikk bør være toll- og avgiftsbelagt.

5. Direktoratets utkast til forskriftstekst

Forslag til forskrift om endring av forskrift til lov om toll og vareførsel av 17. desember 2008 nr. 1502

I denne forskriften gjøres følgende endringer:

I

Ny § 4-23-4 fjerde ledd skal lyde:

«(4) Salg av varer som tillates proviantert til fartøy kan bare finne sted etter at fartøyet har forlatt siste havn i tollområdet. Bruk og salg av varer som tillates proviantert til luftfartøy kan bare finne sted etter at luftfartøyet har forlatt siste landingsplass i tollområdet.»

Ny § 4-23-5 skal lyde:

«Forbruk i tollområdet av levert proviant om bord i fartøy

(1) Mat-, drikke- og tobakkvarer (proviant) kan forbrukes tollfritt om bord i fartøy av besetning og passasjerer.

(2) Det er følgende begrensninger for bruk av alkoholholdige drikkevarer og tobakkvarer om bord innenfor tollområdet:

a) for fartøyets fører:

- 1. 400 sigaretter eller 400 gram andre tobakkvarer og 200 blad sigarettpapir,*
- 2. 2 liter brennevin av høyst 60 volumprosent alkohol eller vin.*

b) for hvert besetningsmedlem for øvrig:

- 1. 200 sigaretter eller 250 gram andre tobakkvarer og 200 blad sigarettpapir,*
- 2. 1 liter brennevin av høyst 60 volumprosent alkohol og 1 liter vin.*

c) for hver passasjer som følger med fartøyet til utlandet, Svalbard eller Jan Mayen:

- 1. 20 sigaretter eller 20 gram andre tobakkvarer og 20 blad sigarettpapir per dag dersom passasjerer har fylt 18 år,*
- 2. ¼ liter brennevin av høyst 60 volumprosent alkohol eller ¼ liter vin per dag dersom passasjerer har fylt 20 år.*

Begrensningene gjelder ikke bruk på turistfartøyer i cruise fart.

(3) Tollfritaket opphører fra den tid fartøyet går over i innenriks trafikk eller blir værende i tollområdet over lengre tid. Det kan tillates at fartøyet kan gå i kombinert innen- og utenriks fart uten at tollfritaket opphører. Fritaket forutsetter at toll- og avgiftspliktig omsetning av provianterte

varer til innenlandsreisende ikke overstiger 5 % av fartøyets totale omsetning av slike varer i løpet av et regnskapsår.

Alt. 1(kasseregistrering): Ved servering om bord plikter rederiet å ha kassesystemer som skiller mellom omsetning til innenlands- og utenlandsreisende. Omsetning til innenlandsreisende skal toll- og avgiftsberegnes i sin helhet. Tollmyndighetene fastsetter nærmere retningslinjer om avgiftsberegningen.

Alt. 2 (sjablongmodell): Toll- og avgiftsbeløpet beregnes sjablongmessig, hvor 5 % av den totale omsetningen skal toll- og avgiftsbelegges og innbetales månedlig. Omsetningen avgiftsberegnes med xx %.»

Gjeldende §§ 4-23-5 til 4-23-11 blir til nye §§ 4-23-6 til 4-23-12.

Ny § 5-2-1 annet ledd bokstav c skal lyde:

«c) for hver passasjer som følger med fartøyet fra *eller til* utlandet, Svalbard eller Jan Mayen:

1. 20 sigaretter eller 20 gram andre tobakkvarer og 20 blad sigarettpapir per dag inntil passasjeren går fra borde, dersom passasjeren har fylt 18 år,
2. ¼ liter brennevin av høyest 60 volumprosent alkohol eller ¼ liter vin per dag inntil passasjeren går fra borde, dersom passasjeren har fylt 20 år.»

Ny § 5-2-1 fjerde ledd skal lyde:

- «(4) Tollfritaket opphører dersom fartøyet
- a) går over i innenriks fart,
 - b) går i opplag, til verksted eller har annet opphold i tollområdet og mindre enn 1/3 av besetningen er påmønstrert eller
 - c) blir værende i tollområdet over 30 dager.

Det kan tillates at fartøyet kan gå i kombinert innen- og utenriks fart uten at tollfritaket opphører. Fritaket forutsetter at toll- og avgiftspliktig omsetning av provianterte varer til innenlandsreisende ikke overstiger 5 % av fartøyets totale omsetning av slike varer i løpet av et regnskapsår.

Alt. 1(kasseregistrering): Ved servering om bord plikter rederiet å ha kassesystemer som skiller mellom omsetning til innenlands- og utenlandsreisende. Omsetning til innenlandsreisende skal toll- og avgiftsberegnes i sin helhet. Tollmyndighetene fastsetter nærmere retningslinjer om avgiftsberegningen.

Alt. 2 (sjablongmodell): Toll- og avgiftsbeløpet beregnes sjablongmessig, hvor 5 % av den totale omsetningen skal toll- og avgiftsbelegges og innbetales månedlig. Omsetningen avgiftsberegnes med xx %.»

II

Endringene trer i kraft xx.xx 2015.