Tax-free-handel

Fra Wikipedia, den frie encyklopedi



[München lufthavn «Franz Josef Strauss»](https://no.wikipedia.org/wiki/M%C3%BCnchen_lufthavn)ved [München](https://no.wikipedia.org/wiki/M%C3%BCnchen) har taxfreehandel for reisende ut av EU. Andre betaler tyske avgifter og moms.

**Tax-free-handel** eller avgiftsfri handel er en form for [grensehandel](https://no.wikipedia.org/wiki/Grensehandel) hvor kundene handler i spesialbutikker som ikke innberetter [moms](https://no.wikipedia.org/wiki/Moms) eller [særavgifter](https://no.wikipedia.org/wiki/S%C3%A6ravgift). Begrepet er [engelsk](https://no.wikipedia.org/wiki/Engelsk) hvor *tax* betyr avgift og *free* betyr fri (uten).

Tax-free-ordningen er en unntaksordning som er opprettet for handel på reiser mellom ulike land. Når man krysser en grense, bestemmer det landet man reiser til hvor mye varer man kan ta med, og hvor mye man eventuelt må betale for å føre inn *mer* enn det som inngår i kvoten. Det er normalt også tidskrav for utenlandsoppholdet. Rasjonalet bak tax-free er at man ikke betaler skatt når man eksporterer, men at importøren betaler i mottakerlandet. Når eksportøren er en reisende, er han også importør. Det er da vanlig at mottakerlandet ikke krever inn småbeløp i skatt av den reisende, fordi dette er ineffektivt og gjør det tungvint å reise. I praksis blir dermed varene man medbringer på reisen skattefrie, innenfor de kvoter og beløpsgrenser som er satt.

Selv om tax-free-utsalg normalt stiller krav om at den handlende krysser en landegrense, etablerer et økende antall land «tax-free ved ankomst», det vil si utsalg hvor man kan handle etter å ankommet til landet man skal til. Tax-free-butikker etter ankomst finnes både i Norge, Australia, Brasil, India, Sveits og en rekke andre land, men er forbudt i EU. Tax-free-ordningen har kommet under kritikk, men den forsvares med at den bidrar til større fortjeneste for transportselskapene og økt trafikk, noe som kan gjøre det mindre kostbart å opprettholde ellers ulønnsome ruter.

Kvoter

**Norge**

Norske reisende kan lovlig føre inn avgiftsfrie varer til Norge dersom de har vært utenfor rikets grenser i minst 24 timer med ferge eller fly, ikke tog, buss eller bil. Kvoten er lik ved innreise fra alle land, og er på 1 liter brennevin, 1,5 liter vin, 2 liter øl, 10 kg mat, 200 sigaretter eller 250 gram tobakk og 200 blad sigarettpapir. Ved å avstå fra å medføre sigaretter eller brennevin kan man få med opptil 4,5 liter vin eller 5 liter øl. Avstår man også fra vin, kan man få med 6,5 liter øl. Maksimal innførselsverdi er 6 000 kroner.[[1]](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_note-1)

**EU**

[Den europeiske union](https://no.wikipedia.org/wiki/Den_europeiske_union) avviklet den interne tax-free-handelen i [1999](https://no.wikipedia.org/wiki/1999). Samtidig ble kvoten avskaffet og erstattet med en anbefalt mengde for normal avgiftsbelagt grensehandel hvis det er for personlig forbruk. Den ble opptrappet i 7 år for nye EU-land, for [Sverige](https://no.wikipedia.org/wiki/Sverige) og [Finland](https://no.wikipedia.org/wiki/Finland) til år 2003. Den anbefalte mengden er på 10 liter brennevin, 90 liter vin og 110 liter øl. Dette er en grense for når tollvesenet i de respektive land bør begynne å undersøke om det virkelig er til personlig forbruk. Grensen blir ofte misoppfattet som en absolutt grense og omtales ofte som «EU-kvota». Skal man for eksempel ha bryllup, kan man godt ha med mer enn anbefalt mengde. Man må deklarere det hvis man har mer, for å vise på att man ikke reiser flere gange. Man kan da ha mye mer sprit, fordi sprit har lang holdbarhet, og man kan argumentere at det er for personlig bruk.[[2]](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_note-2) Ved bestilling over [internett](https://no.wikipedia.org/wiki/Internett) i EU skal skatter og avgifter på alkohol og tobakk bestilt over nettet betales i mottagerlandet, noe den som ordner transporten plikter å sørge for.

Reisende som krysser EU-grensa (eksempelvis til Norge) har fortsatt mulighet til å handle avgiftsfritt dersom butikkene på flyplassen eller båten tilbyr dette. Når EUs borgere har vært utenfor unionen er den tollfrie innførselskvoten deres på 1 liter brennevin (eller 2 liter sterkvin eller musserende vin), samt 4 liter vin, 16 liter øl, 200 sigaretter (eller 100 cigariller eller 50 cigarer eller 250 gram annen tobakk). Snus er ikke omfattet av tobakkskvoten, men inngår i kategorien «øvrige varer» som har en verdibegrensning på €300 for reisende med bil og €430 for reisende med fly eller båt.[[3]](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_note-3) Enkelte EU-områder som Åland, Livigno og Kanariøyene har avstått fra å være med i EUs momsunion, og har på den måten kunne fortsette å ha tax-free-salg for alle reisende. Unntak er også områder som ikke er med i EU, men tilhører EU-land, for eksempel Færøyene, Caymanøyene og Kanaløyene.

Butikker

Butikkene er ofte plassert i den internasjonale sonen på flyplasser, havner, togstasjoner og veier, for å sikre at kun grensekryssende passasjerer handler. Men salg ombord på fly, båter og tog forekommer også, ofte mer plassbegrenset. I tax-free-handelen er brennevin, tobakk og kosmetikk overrepresentert sammenlignet med normalt forbruksmønster.

**Tax-free med bil**

En rekke av USAs grenseoverganger med Canada og Mexico har tax-free-butikker for bilreisende.

**Tax-free med tog**

På Finland-terminalen i St. Petersburg er det en egen tax-free-butikk for de reisende med toget til Helsingfors.

**Tax-free med fly**

Verdens første tax-free-butikk ble åpnet på Shannon Airport i Irland i 1947, og er fortsatt i drift. Ved norske flyplasser har man mulighet til å handle avgiftsfrie varer både på utreise og innreise. Ved reiser innenfor Norden (inkludert innreise til Norge) er butikkene pålagt å kun selge kvoten til respektive land. Tyske GEBR Heinemann AG er den største aktøren innen tax-free-utsalg i Europa, og eier også deler av selskapet som driver tax-free-butikkene på [Oslo lufthavn, Gardermoen](https://no.wikipedia.org/wiki/Oslo_lufthavn_%28Gardermoen%29). I Norge er driften av flyplassnettet selvfinansiert av transportetaten Avinor, og inntekter fra tax-free-ordningen er en viktig bidragsyter til dette.

**Tax-free med båt**

Selv om Norge har over 130 innenriks ferjesamband har utenlandsferjene godt hjulpet av tax-free-handel blitt de mest populære. Danskebåtene topper listen med rundt 9.300 passasjerer om dagen, mens skip til Sverige og Tyskland står for rundt 6.400 passasjerer. Til sammenlikning har Hurtigruten kun 1.200 passasjerer per dag, mens Norges mest populære innenriksferge Moss-Horten har rundt 9.000 passasjerer per dag.

Tax-free-reglene knyttet til båter har alltid vært spesielt kompliserte i Norge. Politikerne har gjerne ønsket et godt rutetilbud til utlandet, og vært villig til å bruke lovverket og tax-freesalg for å sikre det. Tidlig på 1960-tallet var det et mylder av tax-free-ferger, spesielt mellom Norge, Sverige og Danmark i Skagerak. Da kom en 24-timersregel som var ment å stoppe avgiftslekkasjen, særlig knyttet til spritsalg. Antall ferger sank drastisk, fordi lønnsomheten var knyttet til prisforskjellen mot sprit på land. En rekke ferger til Danmark fikk dispensasjon, selv om reisen tur/retur var 23 timer (hvis en ferge avgår densamme tid hver dag må den ankomme til havna en time eller mer før det). Et fergetilbud mellom Danmark og Norge gjør veien til kontinentet kortere for tungtransporten, og ble derfor ansett som samfunnsnyttig. For å rettferdiggjøre skillet presiserte reglene at fergene måtte ha betydelig med plass til nyttetransport og i reglene ble det skilt mellom korte og lange ruter. På ruter lenger inn i Oslofjorden enn navngitte havner var tax-free til havner langt ned i Sverige forbudt, begrunnet i at det var regnet som kort rute. Først var grensen Langesund, men da begynte det bare ferger fra Kragerø til Sverige. Så ble grensen flyttet til Risør, da kom ferge fra Arendal. Avstanden til Sverige begynte imidlertid å bli lang.

I 1970-årene hadde alle Sverige-ferger gitt opp, men tidvis prøvde enkeltrederier å ta opp tråden. Som regel med konkurs som resultat. Scandi Line var svært nær konkurs da de etter flere års drift i 1986 fikk tillatelse til tax-free-salg på sin ferge fra Sandefjord til Strömstad, selv om overfarten var bare 2,5 timer. Her ble det ikke gitt dispensasjon fra 24-timersregelen, men derimot en tillatelse til tax-free-salg så lenge man kun kjøpte enkeltbillett. For å unngå en oppblomstring av tax-freesalg i den mest befolkningsrike delen av Oslofjorden ble det presisert at muligheten for dispensasjon fra grensen ved Risør kun gjaldt ferger med norsk havn fra Sandefjord til Risør, og kun med helårs rutetrafikk og betydelig kapasitet til godstransport. Kronargumentet for norsk tillatelse var at fergen kunne bidra til å avlaste Moss-Horten for en del tungtransport. Svenskene vektla derimot i sin tillatelse lovnader om at det ville være positivt for næringslivet på land i Sverige å få flere turister dit. I de mest optimistiske anslagene håpet Scandi Line på at 15-20 prosent av Bastøferjas kunder heller ville ta Sandefjord-fergen. Fasit i dag er at Color Line, som har kjøpt opp Scandi Line, i dag har rundt 40 prosent av Bastøferjas trafikk med sin rute Sandefjord-Strömstad. Hvor mye den avlaster er tvilsomt. Svært mange av de reisende ankommer med bil til Sverige, og reiser tilbake til Vestfold via Bastøferja. I henhold til tollreglene skal de da oppholde seg 24 timer i Sverige, men håndhevelsen av denne regelen på motorveier tilbake til Norge er i praksis fraværende.

Den enorme trafikken har gjort at svært mange andre aktører har prøvd å få en del av ferjemarkedet i Oslofjorden. For å unngå en retur til 1960-årenes ferjemylder har myndighetene nektet å gi andre ferjeruter fra Tønsberg, Sarpsborg og andre større byer i nærheten av Sverige dispensasjon. En trekantrute mellom Sarpsborg, Strömstad og Skagen ble i 2008 stoppet etter iherdig innsats fra tollmyndighetene for å tette et smutthull rederne mente å ha funnet i reglene. Konkurrerende rederier på strekningen Sandefjord-Strömstad har derimot vært vanskeligere for myndighetene og Color Line å forhindre. Avtaler om enerett til bruk av havnene gjorde dog i praksis at Color Line hadde monopol, og i 2011 ga ESA-domstolen rederiet en rekordstor bot på 145 millioner kroner. I 2014 var det påny bråk rundt havnemyndighetenes tildeling av anløpstider. Fjord Line startet høsten 2014 opp en ferjerute fra Sandefjord til Strömstad, men fikk ugunstig avgangstid fra Sandefjord før klokken 07 på morgenen.

Avgiftstapet knyttet til dispensasjonen Sandefjord-Strömstad-ruten har er enormt for staten. Trolig er det snakk om et milliardbeløp hvert år. På slutten av 1990-årene innrømte finansminister Gudmund Restad at en slik dispensasjon ikke ville blitt gitt da. Noen hevder at dispensasjonen i 1986 skyldtes en saksbehandlingsfeil og misforståelse, andre mente det skyldtes regjeringsskifte fra Høyre til Ap og iherdig innsats fra den daværende Vestfold-representant og senere stortingspresident Jørgen Kosmo i Stortinget. Pussig nok har flyplassen Torp i Sandefjord i tiår har vært den desidert største utenfor Avinor-systemet, noe som gjør at det totale avgiftstapet samferdselen i denne ene byen påfører Finansdepartementet er eksepsjonelt stort sammenliknet med resten av landet, som i hovedsak selger alkohol på måter som gir inntekter i statskassa.

**Innenlands tax-free**

Ikke alle land har tax-free-butikkene koblet til selve reisen. I Thailand har kjeden King Power butikker hvor man forhåndsplukker varer som deretter blir transportert til flyplassen og levert ut ved avreise. I Filippinene er det et eget tax-free-kjøpesenter noen kilometer fra Ninoy-flyplassen hvor bare ankommende passasjerer fra utlandet får handle, og må vise pass og billett for å slippe inn. En annen vanlig metode i mange land er at utlendinger betaler full pris, men kan få beløp refundert når man forlater landet via oppmøte i en bestemt skranke. Det inkluderer Norge.[[4]](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_note-4) I Australia forsvant alle de rendyrkede tax-free-butikkene, unntatt på flyplassene, når man i 2000 gikk over til refusjonsordning fra et system med forseglede poser.

Debatt om ordningen

Tax-free-handelen er til dels gjenstand for debatt, og er utsatt for betydelig kritikk. Blant annet foreslo den grønne skattekommisjonen, et ekspertutvalg nedsatt av regjeringen Solberg, i 2015 å legge ned ordningen[[5]](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_note-5). Hovedargumentet til kommisjonen var at ordningen bidrar til økt reiseaktivitet som har negative miljø- og klimaeffekter. At tax-free er tillatt på fly, men ikke tog, bidrar blant annet til å vri trafikk til et mindre miljøvennlig transportalternativ. Andre argumenter som har vært fremført mot ordningen, blant annet fra avholdsbevegelsen[[6]](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_note-6), er at den bidrar til økt alkholkonsum, svekker Vinmonopolet, gir et inntektstap i avgifter til staten og undergraver demokratiet gjennom at finansieringen av flyplasser frikobles fra politiske prioriteringer. De politiske partiene Venstre[[7]](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_note-7), Arbeiderpartiet[[8]](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_note-8), Senterpartiet[[9]](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_note-9), Sosialistisk venstreparti, Miljøpartiet de grønne og Kristelig folkeparti[[10]](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_note-:0-10)har alle tatt til orde for å fjerne eller drastisk legge om ordningen. Et alternativ til nedlegging er å la Vinmonopolet få ansvar for ordningen[[10]](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_note-:0-10).

Forsvarerne av ordningen fastholder at inntektene fra tax-free-ordningen er sentrale for å opprettholde et landsdekkende flyplasstilbud, og at en finanisering over statsbudsjettet vil kunne sette distriktsruter i fare. Ifølge Avinor er det bare 7 av 46 norske flyplasser som går med overskudd. Det blir også argumentert for at ordningen er avgjørende for å bevare enkelte ferjeruter Avinor og Regjeringen Solberg, med partiene Høyre og Fremskrittspartiet er blant dem som forsvarer ordningen [[11]](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_note-11).

Referanser

1. [**^**](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_ref-1) [Tollvesenet: Kvote](http://www.toll.no/templates_TAD/Article.aspx?id=131821&epslanguage=NO#kvote) [Arkivert](https://web.archive.org/web/20101226000457/http%3A/www.toll.no/templates_TAD/Article.aspx?id=131821&epslanguage=NO)26. desember 2010 hos [Wayback Machine](https://no.wikipedia.org/wiki/Wayback_Machine).
2. [**^**](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_ref-2) [Här för Erik in 1 000 liter sprit i Sverige](http://www.aftonbladet.se/nojesbladet/tv/article22822789.ab)
3. [**^**](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_ref-3) [Tullverket, Resandeguiden, privat införsel](http://www.tullverket.se/sokordao/tjanster/resandeguidenprivatinforsel/resandeguide/ickeeuland.4.3bf52edb126d05936668000670.html) [Arkivert](https://web.archive.org/web/20140904170043/http%3A/www.tullverket.se/sokordao/tjanster/resandeguidenprivatinforsel/resandeguide/ickeeuland.4.3bf52edb126d05936668000670.html) 4. september 2014 hos [Wayback Machine](https://no.wikipedia.org/wiki/Wayback_Machine).
4. [**^**](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_ref-4) [Tax free shopping in Norway](http://www.visitnorway.com/en/what-to-do/shopping-in-norway/tax-free-shopping-in-norway/)
5. [**^**](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_ref-5) [*«Ekspertene foreslår å fjerne spritkvotene og taxfree-handelen»*](http://www.aftenposten.no/norge/politikk/Ekspertene-foreslar-a-fjerne-spritkvotene-og-taxfree-handelen-18326b.html)*. Aftenposten. Besøkt 10. desember 2016.*
6. [**^**](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_ref-6) [*«Tiden ute for taxfreeordningen»*](http://minagerhardsen.blogg.no/1478264362_tiden_ute_for_taxfree.html)*. minagerhardsen.blogg.no. Besøkt 10. desember 2016.*
7. [**^**](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_ref-7) [*«Venstre vil fjerne taxfree-ordningen»*](http://www.aftenposten.no/okonomi/Venstre-vil-fjerne-taxfree-ordningen-145316b.html)*. Aftenposten. Besøkt 10. desember 2016.*
8. [**^**](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_ref-8) *Berge, Jørgen.*[*«Ap: - Taxfree-salget bør avvikles»*](http://www.nettavisen.no/politikk/ap---taxfree-salget-br-avvikles/8529540.html)*. Nettavisen. Besøkt 10. desember 2016.*
9. [**^**](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_ref-9) *AS, TV 2.*[*«Senterpartiet vil fjerne taxfree-posen»*](http://www.tv2.no/a/8546592/)*. TV 2. Besøkt 10. desember 2016.*
10. **^** [a](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_ref-:0_10-0) [b](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_ref-:0_10-1) [*«Åpner for at Polet overtar taxfree»*](http://www.dagbladet.no/nyheter/apner-for-at-polet-overtar-taxfree/65750616)*. Dagbladet.no. 9. desember 2016. Besøkt 10. desember 2016.*
11. [**^**](https://no.wikipedia.org/wiki/Tax-free-handel#cite_ref-11) [*«Flyplasser må legges ned hvis taxfree forsvinner»*](http://www.aftenposten.no/okonomi/Flyplasser-ma-legges-ned-hvis-taxfree-forsvinner-44188b.html)*. Aftenposten. Besøkt 10. desember 2016.*

Eksterne lenker

* (en) [*Kategori:Duty-free shops*](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category%3ADuty-free_shops) – bilder, video eller lyd på [Wikimedia Commons](https://no.wikipedia.org/wiki/Wikimedia_Commons)
* [NOU 2003:17 *Særavgifter og grensehandel*](http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/NOUer/2003/NOU-2003-17.html?id=118880)
* [NOU 2007:8 - Særavgiftsutvalget](http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/NOUer/2007/NOU-2007-8.html?id=473567&epslanguage=NO)
* [Tollvesenet](http://www.toll.no/)