



Etterspørselsvirkninger av å avvikle duty-free

Utarbeidet for Travel Retail Norway AS

Om Oslo Economics

Oslo Economics utreder økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, myndigheter og organisasjoner. Våre analyser kan være et beslutningsgrunnlag for myndighetene, et informasjonsgrunnlag i rettslige prosesser, eller et grunnlag for interesseorganisasjoner som ønsker å påvirke sine rammebetingelser. Vi forstår problemstillingene som oppstår i skjæringspunktet mellom marked og politikk.

Oslo Economics er et samfunnsøkonomisk rådgivningsmiljø med erfarne konsulenter med bakgrunn fra offentlig forvaltning og ulike forsknings- og analysemiljøer. Vi tilbyr innsikt og analyse basert på bransjeerfaring, sterk fagkompetanse og et omfattende nettverk av samarbeidspartnere.

Samfunnsøkonomisk utredning

Oslo Economics tilbyr samfunnsøkonomisk utredning for departementer, direktorater, helseforetak og andre virksomheter. Vi har kompetanse på samfunnsøkonomiske analyser i henhold til Finansdepartementets rundskriv og veiledere.

Fra samfunnsøkonomiske og andre økonomiske analyser har vi bred erfaring med å identifisere og vurdere virkninger av ulike tiltak. Vi prissetter nyttevirkninger og kostnader, eller vurderer virkninger kvalitativt dersom prissetting ikke lar seg gjøre.

Etterspørselsvirkninger av å avvike duty-free/Oslo Economics-rapport 2015-14

© Oslo Economics, 19. mars 2015

Kontaktperson:

Rolf Sverre Asp / Managing Partner

rsa@osloeconomics.no, Tel. +47 996 28 812

Innhold

Sammendrag og konklusjoner	4
1. Bakgrunn	6
1.1 Duty-free-ordningen på dagsorden	6
1.2 Oslo Economics' mandat	6
1.3 Scenarier for endringer i duty-free-ordningen	6
1.4 Organisering av rapporten	6
2. Prisforskjeller på alkohol	7
2.1 Dagens avgifter på alkohol	7
2.2 Dagens priser på alkohol	7
2.3 Konsekvenser for prisene ved bortfall av duty-free-ordningen	8
3. Sammenhengen mellom pris, tilgjengelighet og etterspørsel etter alkohol i Norge	11
3.1 Modellapparat for å studere etterspørselen etter alkohol	11
3.2 Konsekvenser ved et bortfall av duty-free-ordningen	12
4. Resultater fra Oslo Economics' spørreundersøkelse	14
5. Konsekvenser av ulike scenarier for bortfall av duty-free	19
5.1 Dagens alkoholkonsum	19
5.2 Alternative salgskanaler	19
5.3 Scenario 1 – Duty-free-ordningen avvikles	20
5.4 Scenario 2 – Duty-free-ordningen avvikles sammen med kvoteordningen	21
5.5 Oppsummering – Konsekvenser bortfall av duty-free	23
6. Kilder	24
Vedlegg 1: Prissammenligning for tobakk	25
Vedlegg 2: Metode for beregning av proveny	27
Vedlegg 3: Spørreundersøkelsen	29
Om undersøkelsen	29
Spørsmål og svar	29

Sammendrag og konklusjoner

Bortfall av duty-free-ordningen vil medføre store endringer i Avinors inntekter, små endringer i Vinmonopolets inntekter og små endringer i totalt alkoholkonsum. Årsaken er at salget verken vil flytte seg til Vinmonopolet eller falle bort, men vil flyttes til utenlandske lufthavner. Å fjerne duty-free-ordningen vil derfor verken føre til økt kontroll med alkoholkonsumet i Norge eller økte inntekter til staten.

Bakgrunn og problemstilling

Det har en stund vært en diskusjon om duty-free-ordningen, altså retten til å selge alkohol og tobakk avgiftsfritt på norske flyplasser og ferger, og hvorvidt den bør bestå slik vi kjenner den i dag.

På oppdrag fra Travel Retail Norway AS (TRN) har Oslo Economics utredet hvilken effekt et bortfall eller en endring av duty-free-ordningen vil ha for etterspørselen etter og salget av alkohol i Norge.

Folk handler alkohol der det er billigst

I 2014 ble det omsatt alkohol på duty-free-butikkene ved norske flyplasser og ferger for mellom 2 og 3 milliarder kroner.

Salg av alkohol på duty-free-butikker ved norske flyplasser og ferger er fritatt for særavgift på alkohol og merverdiavgift. De norske avgiftene på alkohol er høye sammenlignet med de fleste land, og prisene i duty-free-butikkene ligger derfor under prisene på Vinmonopolet. Brennevin er for eksempel om lag dobbelt så dyrt på Vinmonopolet som i duty-free-butikkene ved norske flyplasser.

Hvis utsalgsstedene som i dag selger alkohol avgiftsfritt ble pålagt samme avgiftsnivå som Vinmonopolet og dagligvarehandelen, vil trolig prisene på disse utsalgsstedene øke betydelig. Nøyaktig hvor mye prisene ville økt er vanskelig å fastslå sikkert, og avhenger blant annet av husleiebetingelsene utsalgsstedene ville fått. En nærliggende antagelse er imidlertid at prisene ville vært noenlunde de samme som på Vinmonopolet.

Den norske befolkningen reiser i økende grad til og fra Norge, og kan oftere kjøpe alkohol i utlandet. Det er kjent fra forskning på alkoholomsetning i Norge at forskjellen på innenlandsk og utenlandsk alkoholprisnivå har betydning for hvilke kilder alkoholetterspørselen retter seg mot. Jo større prisforskjellen mellom Norge og utlandet er, jo større blir den lovlige importen av alkohol (grensehandel, kjøp på utenlandske flyplasser og på ferger o.l. innenfor gitte kvoter) og jo større blir den illegale omsetningen (smugling, hjemmebrenning o.l.).

Hvor vris salget av alkohol dersom duty-free-ordningen på norske flyplasser avvikles?

Hvis duty-free-ordningen avvikles vil alkoholomsetningen som i dag skjer på duty-free-butikkene vri seg mot andre salgs- og distribusjonskanaler. En del av omsetningen vil falle bort, en del vil vris mot utenlandske utsalgssteder, en del vil vris mot innenlandske utsalgssteder og noe vil vris mot illegale kanaler. I figuren nedenfor er dette illustrert.



TNS Gallup har på oppdrag fra Oslo Economics gjennomført en spørreundersøkelse for å avdekke hvordan norske utenlandsreisende ville endret sin atferd dersom duty-free-ordningen ble avviklet. Undersøkelsen viste at et stort flertall av befolkningen ville kjøpt alkohol i utlandet dersom den ikke lenger ble solgt avgiftsfritt på norske flyplasser. 72 prosent svarte at de på en utenlandsreise med fly ville kjøpt alkohol på en utenlandsk flyplass, dersom duty-free-tilbudet på norske flyplasser falt bort. 8 prosent svarte at de ville kjøpt alkohol på flyet, 8 prosent ville avstått fra å handle alkohol, mens 4 prosent ville handlet på Vinmonopolet før eller etter utenlandsreisen.

Resultatene fra denne undersøkelsen indikerer at folk i større grad vil vri sin etterspørsel mot tilbud i utlandet, og i mindre grad mot Vinmonopolet enn det som i 2012 ble lagt la til grunn i en SIRUS-rapport. I SIRUS-rapporten ble det antatt at ca. 30-40 prosent av duty-free-salget ville vridd seg mot Vinmonopolet/dagligvarehandelen, dersom duty-free-ordningen ble avviklet.

Konsekvenser av at duty-free-ordningen endres

Basert på funnene i vår undersøkelse har vi beregnet virkningen på alkoholetterspørselen samt skatte- og avgiftsinntekter (proveny) av å avvikle/endre duty-free-ordningen. Virkningene avhenger av hvordan en endring utformes. Vi har vurdert konsekvensene i to ulike scenarier:

1. Duty-free-ordningen ved norske lufthavner avvikles
2. Duty-free-ordningen ved norske lufthavner avvikles sammen med kvoteordningen. All alkohol som tas med inn til Norge må da fortolles.

I begge scenariene vil Avinor miste over 900 millioner kroner i inntekter hvert år, mens statens inntekter gjennom alkoholavgifter vil være mindre enn 200 millioner kroner i scenario 2 og mindre enn 100 millioner kroner i scenario 1.

1. Bakgrunn

1.1 Duty-free-ordningen på dagsorden

Det har en stund vært en diskusjon om duty-free-ordningen, altså retten til å selge alkohol og tobakk avgiftsfritt på norske flyplasser og ferger, og hvorvidt den bør bestå slik vi kjenner den i dag. Før sommeren 2014 fikk stortingsrepresentantene Olaug V. Bollestad (V), Hans Olav Syversen (KrF), Kjersti Toppe (Sp) og Trygve Slagsvold Vedum (Sp) fart i debatten ved å levere et representantforslag som foreslo å la Vinmonopolet overta duty-free-salget ved norske flyplasser. Senere har også andre tatt til orde for å legge ned hele ordningen. Arbeiderpartiets helsepolitiske utvalg skriver i sitt *Forslag til ny og videreutviklet helsepolitikk for Arbeiderpartiet*, som ble lagt frem i januar 2015, at Arbeiderpartiet bør ha som mål å avvikle ordningen. Inntil en avvikling er mulig ønsker utvalget å la Vinmonopolet overta driften, at kvoten for alkohol reduseres, at duty-free-områdene på flyplassene nedtones og nedskaleres slik at de ikke er en «naturlig del» av passasjerenes ferd gjennom flyplassen, og at markedsføringen minimeres (Arbeiderpartiet 2015:18).

Argumentene for å legge ned duty-free-ordningen spenner fra helse- og klimahensyn til argumenter om urettferdighet, og at duty-free-ordningen er en subsidie til de som har råd til å reise utenlands.

Med utvidelsen av kvotene samt en økning i antall butikker som selger duty-free-varer på norske lufthavner er det flere som mener dette har sitt direkte motsvar i redusert omsetning hos Vinmonopolet. Torgeir Michaelsen og Ruth Grung fra Arbeiderpartiet har ved flere anledninger uttalt i media at vårt moderate forbruk av alkohol, og at det omsettes på en spesiell måte, har vært suksessfaktorer ved norsk alkoholpolitikk, men at omfanget av duty-free-salget nå er i ferd med å ødelegge Vinmonopolets posisjon i samfunnet. Andre ser ikke konsumet i seg selv som et problem ved duty-free-ordningen, men mener det er uheldig at staten går glipp av store avgiftsinntekter. Alternativet som foreslås, blant annet på lederplass i Dagens Næringsliv, er en avvikling av duty-free i

kombinasjon med generelle lettelser i alkoholavgiftene (Dagens Næringsliv 2014).

1.2 Oslo Economics' mandat

Travel Retail Norway AS (TRN) har gitt Oslo Economics i oppdrag å utrede hvilken effekt et bortfall/endring av duty-free-ordningen vil ha for etterspørselen etter alkohol i Norge.

1.3 Scenarier for endringer i duty-free-ordningen

Avhengig av hva man mener med nedleggelse av duty-free-ordningen kan dette ha ulike konsekvenser for etterspørselen etter alkohol. Vi har i denne rapporten vurdert konsekvensene i to ulike scenarier:

1. Duty-free-ordningen avvikles
2. Duty-free-ordningen avvikles sammen med kvoteordningen for innførsel av alkohol i Norge.

Det er også mulig å se for seg varianter av disse scenariene, for eksempel ved at man lar Vinmonopolet ta over, eller legger bånd på butikkens størrelse, plassering og markedsføring. Konsekvenser av å la Vinmonopolet overta salget uten konkurranse er drøftet i Oslo Economics-rapport 2015-7.

1.4 Organisering av rapporten

I kapittel 2 sammenligner vi prisene på alkohol ved duty-free-butikkene på Oslo Lufthavn med prisene på Vinmonopolet og utvalgte utenlandske lufthavner. Videre ser vi på hvordan prisene vil endre seg i tre hypotetiske scenarier med avgiftsøkninger. Kapittel 3 drøfter sammenhengen mellom pris, tilgjengelighet og etterspørsel etter alkohol fra et teoretisk perspektiv, og viser til tidligere studier av de nevnte sammenhenger. I kapittel 4 presenteres funnene fra en spørreundersøkelse gjennomført for å avdekke folks holdninger til kjøp av alkohol og deres atferd etter et bortfall av duty-free-ordningen. Basert på funnene i spørreundersøkelsen drøfter vi i kapittel 5 konsekvensene et bortfall av duty-free-ordningen vil kunne ha for alkoholetterspørsel og innkjøp.

2. Prisforskjeller på alkohol

Salg av alkohol ved norske flyplasser er fritatt for særavgift og merverdiavgift. De norske avgiftene på alkohol er høye sammenlignet med de fleste andre land. Avgiftsfritaket bidrar dermed til at virksomheter kan betale betydelige beløp for retten til å selge duty-free varer, og samtidig være konkurransedyktige på pris. Travel Retail Norway AS (TRN), selskapet som driver duty-free butikkene ved Avinors største lufthavner, bidro eksempelvis med drøye 2,2 milliarder kroner til Avinors inntekter i 2013.

Vi skal i dette kapitlet sammenligne alkoholprisene ved Oslo lufthavn med innenlandske priser og priser hos konkurrerende lufthavner i utlandet.¹ Vi ser på prisene både før og etter eventuelle endringer i duty-free-ordningen, og som gjennomgangen vil vise er norske duty-free-priser i dag konkurransedyktige med lufthavner i utlandet, men sårbare for endringer i avgiftsregimet.

2.1 Dagens avgifter på alkohol

Merverdiavgiften for alkohol er i 2015 på 25 prosent, mens særavgiftene varierer avhengig av alkoholprosent og type.

Særavgifter er en skatt som legges på innførsel, produksjon eller innenlandsk omsetning av nærmere angitte varer og tjenester. I dag har Norge særavgift som legges på salg av blant annet alkoholholdige drikkevarer. I 2015 er følgende avgiftssatser gjeldene (Regjeringen 2015):

- Brennevinsbaserte drikkevarer over 0,7 volumprosent = 7,13 kroner per volumprosent og liter
- Vin (fra 4,7 til og med 22 volumprosent) = 4,64 kroner per volumprosent og liter
- Øl (fra 3,7 til og med 4,7 volumprosent) = 20,77 per liter

Det betales også miljøavgift og emballasjeavgift, men i den videre analysen inkluderes ikke disse avgiftene.

2.2 Dagens priser på alkohol

For å gjøre prissammenligninger har vi tatt utgangspunkt i to prisundersøkelser gjennomført av TRN. I den ene undersøkelsen har TRN kartlagt prisene på en rekke produkter i kategoriene brennevin, tobakk og vin i perioden januar 2013 til februar 2014. Det er gjennomført fire observasjoner per produkt og utarbeidet indekser som representerer prisnivået på TRNs utsalgssteder mot konkurrerende

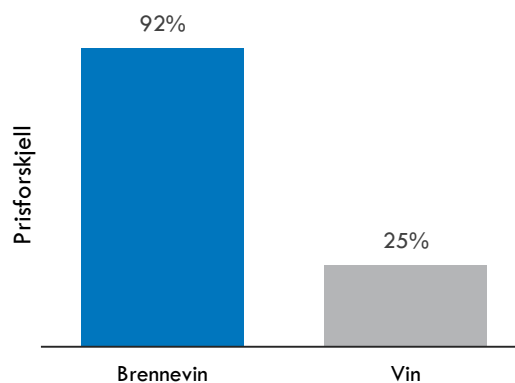
forhandlere, samt innenlandske markeder. I den andre undersøkelsen har TRN samlet prisinformasjon om produkter innenfor de samme kategoriene på Gardermoen (Oslo), Schiphol (Amsterdam), Arlanda (Stockholm), Heathrow (London), Frankfurt og København lufthavn. I denne undersøkelsen er prisene observert to ganger i løpet av 2014.

Totalt er det samlet inn prisinformasjon for 48 produkter av brennevin og 53 produkter vin. I beregningene bruker vi avgiftssatsene fra 2014, da prisundersøkelsene i hovedsak er gjennomført dette året (Regjeringen 2014b).

2.2.1 Oslo lufthavn versus innenlandske utsalgssteder

Figur 2-1 viser prisforskjell mellom Vinmonopolet og TRNs butikker på Oslo lufthavn.

Figur 2-1: Høyere priser på Vinmonopolet enn på Oslo lufthavn



Kilde: TRN

Den største prisforskjellen finner vi for brennevin. For denne varegruppen er prisene 92 prosent lavere på Oslo lufthavn enn på tilsvarende utsalgssteder innenriks. Prisene på vin er 25 prosent billigere hos TRN enn hos Vinmonopolet.

2.2.2 Oslo lufthavn versus utenlandske flyplasser

Duty-free-salget på utenlandske lufthavner er for utenlandsreisende et alternativ til duty-free-butikkene på Oslo lufthavn. Passasjerene har mulighet til å kjøpe varer ved utenlandske lufthavner når de reiser tilbake til Norge, og innenfor kvoten kan varene tas med inn i landet uten at en betaler avgifter. På de fleste lufthavner har passasjerene tilgang til duty-free-butikker både ved avgang og ankomst. Basert på TRN sin prisundersøkelse er det gjort en sammenligning av

¹ Se vedlegg 1 for en sammenligning av tobakkspriser.

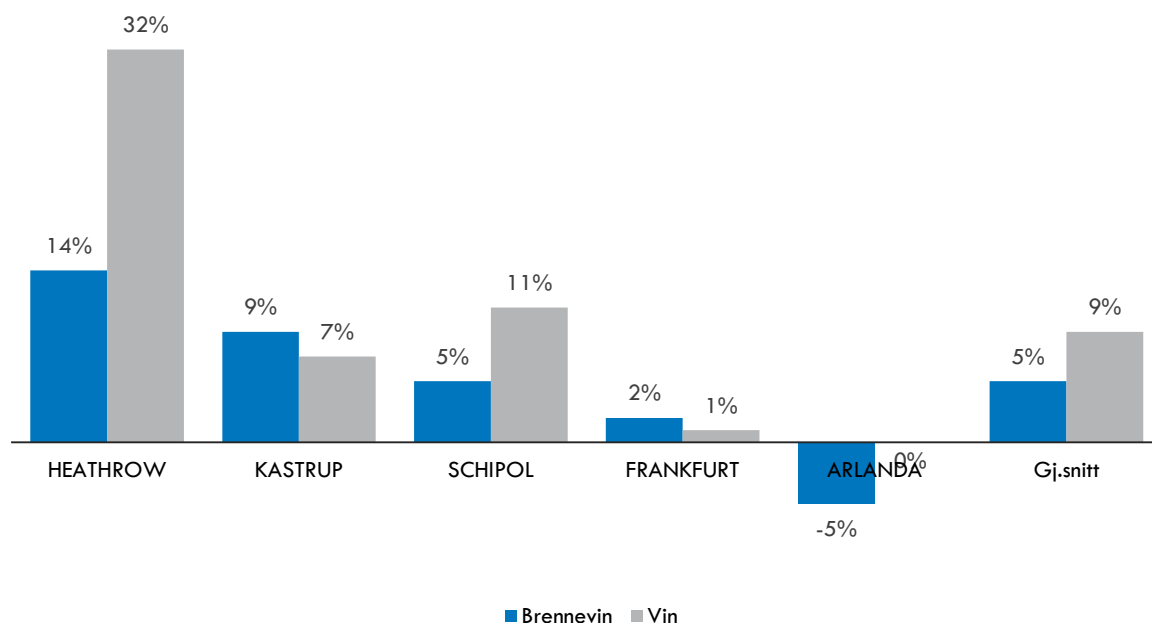
prisnivået på utenlandske lufthavner og prisnivået på Oslo lufthavn. Dette er illustrert i Figur 2-2-

Som vi ser av figuren er prisnivået på utenlandske lufthavner generelt høyere enn på Oslo lufthavn. Unntaket er Arlanda lufthavn i Stockholm, hvor vin har samme prisen som i Oslo, mens brennevin er 5 prosent billigere. I gjennomsnitt har utvalget av utenlandske flyplasser i snitt ca. 5-10 prosent høyere priser enn Oslo lufthavn innenfor de to varegruppene. London,

Heathrow, er lufthavnen med det høyeste prisnivået. Her er prisene på brennevin og vin henholdsvis 14 og 32 prosent høyere enn ved Oslo lufthavn. Valutakurser vil betydning for prisforskjellen mellom de ulike lufthavnene. Det er derfor naturlig å tro at prisforholdet vil variere noe gjennom året. Grunnlaget for

Figur 2-2 er gjennomsnittet av to målinger gjort i 2014, en i uke 36 og en i uke 48.

Figur 2-2: Påslag/avslag i pris ved handel på utenlandske lufthavner fremfor OSL (Et relativt høyere prisnivå på OSL gir negative verdier)



Kilde: Prisundersøkelse TRN

2.3 Konsekvenser for prisene ved bortfall av duty-free-ordningen

Et bortfall av duty-free-ordningen vil medføre en dramatisk endring i rammebetingelsene til TRN og andre virksomheter som driver salg av alkohol ved norske flyplasser. Avtaler om leie av butikklokaler vil trolig måtte reforhandles, men hva utfallet av slike forhandlinger blir, og hvordan dette vil påvirke utsalgsprisene er vanskelig å forutse.

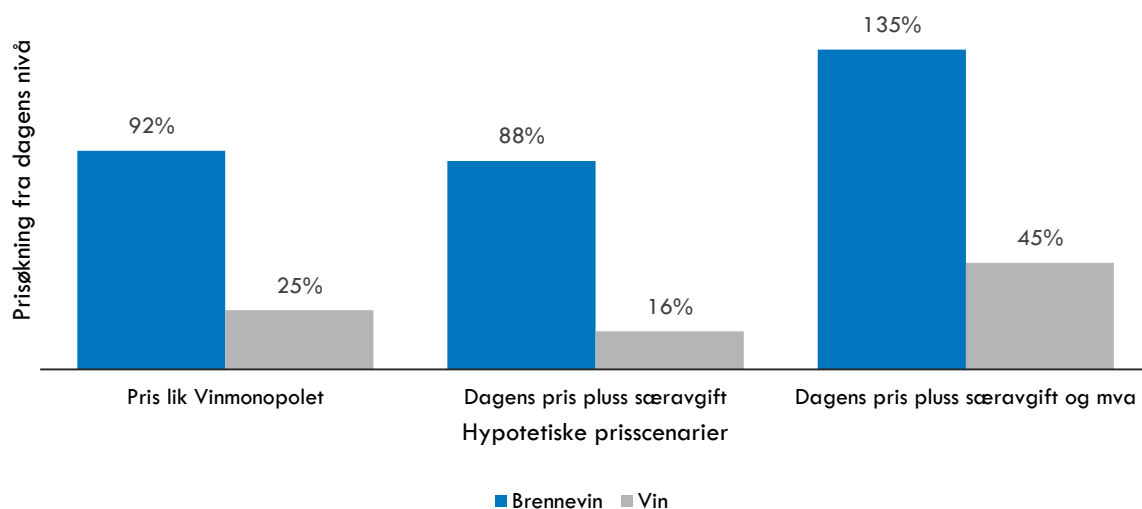
Vi har derfor estimert tre hypotetiske prisnivå ved duty-free-butikken på Oslo lufthavn etter en økning i avgiftene. I det første legger vi til særavgifter på

dagens priser, i det andre legger vi til både særavgifter og merverdiavgift, og til slutt legger vi til grunn at prisene vil være de samme som på Vinmonopolet.

2.3.1 Økning fra dagens prisnivå

Figur 2-3 illustrerer økningen i pris i de tre hypotetiske prisnivåene. Alternativet hvor vi legger til både særavgiften og merverdiavgiften til dagens priser gir den største prisøkningen for alle varegruppene. Prisnivået når prisene til TRN harmoneres med prisnivået innenlands vil være noe høyere enn dersom en kun legger til særavgiften på dagens priser.

Figur 2-3: Prisøkning på Oslo lufthavn i tre scenarier for prisutviklingen



Kilde: Prisundersøkelse TRN

2.3.2 Sammenligning med utenlandske utsalgssteder

Duty-free-salg ved utenlandske lufthavner er den største konkurrenten til de som selger alkohol ved norske flyplasser. Dette bekreftes av svarene på spørreundersøkelsen vi presenterer i kapittel 4. Prisnivået på norske lufthavner sammenlignet med utenlandske vil trolig være avgjørende for hvor passasjerene velger å kjøpe alkohol. Dersom duty-free-varene blir pålagt avgifter ved salg på norske lufthavner, er det rimelig å anta at det vil få konsekvenser for de norske duty-free-aktørenes konkurransedyktighet.

I Figur 2-4 har vi illustrert hvordan prisnivået på Oslo lufthavn vil være relativt til utvalgte internasjonale lufthavner de tre hypotetiske prisscenariene:

- Pris lik Vinmonopolet
- Dagens priser pluss særavgift
- Dagens priser pluss særavgift og mva.

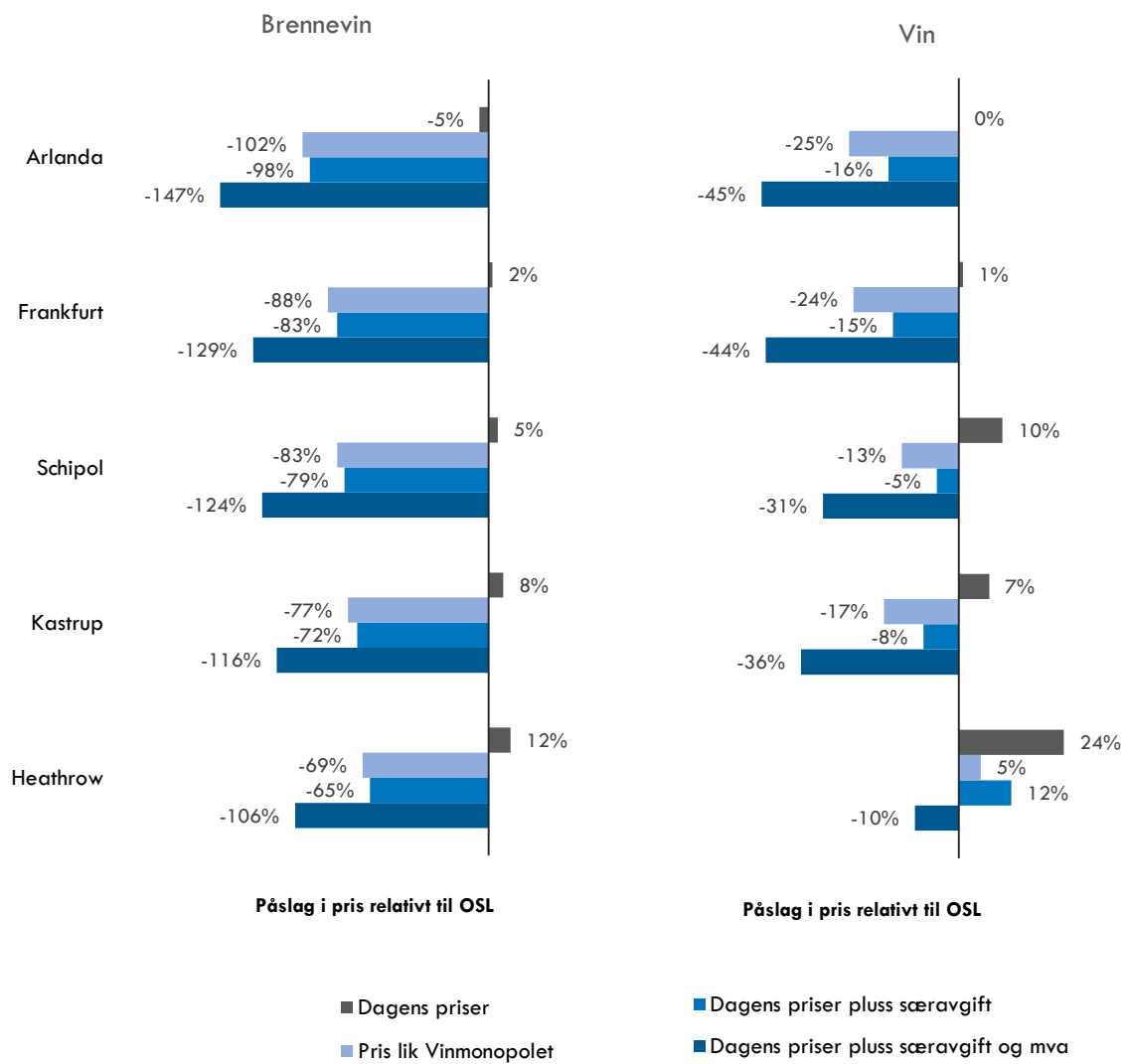
Vi ser at om vi kun legger til særavgifter på dagens prisnivå, så vil prisene på Oslo lufthavn gå fra å være billigere enn de fleste av de utvalgte lufthavnene, til å bli vesentlig dyrere. Eksempelvis vil prisene på Oslo lufthavn for brennevin og vin være henholdsvis 98 og

16 prosent høyere enn ved Stockholm lufthavn, Arlanda. Det er betydelig større utslag i prisen for brennevin enn for vin. Dette skyldes at avgiftene på vin i Norge er relativt lave sammenlignet med avgiftene på brennevin.

Med særavgift vil det fortsatt være billigere å handle vin på Oslo lufthavn enn på London, Heathrow. Ser vi imidlertid på scenariet der vi også legger til merverdiavgiften, vil det ikke være lufthavner i utvalget som har høyere priser enn Oslo lufthavn. Kjøper man vin på Heathrow vil en da få den 10 prosent billigere enn på Oslo lufthavn.

Det kan virke lite sannsynlig at man bare vil legge til avgiftene, uten å justere prisene. Det er imidlertid ikke usannsynlig at prisene vil bli de samme som på Vinmonopolet dersom duty-free-ordningen avvikles. I Figur 2-4 er det også vist hvordan prisene på Vinmonopolet er i forhold til prisene ved de utenlandske lufthavnene. Prisen på brennevin vil da være omtrent den samme som da vi kun la på særavgiften, men vesentlig høyere enn ved de utenlandske lufthavnene. For vin er ikke prisforskjellene mot utlandet like stor som for brennevin, men likevel betydelige, og høyere enn om vi kun legger til særavgiften.

Figur 2-4: Påslag/avslag i pris ved handel på utenlandske lufthavner fremfor OSL (Et relativt høyere prisnivå på OSL gir negative verdier)



Kilde: Prisundersøkelse TRN

3. Sammenhengen mellom pris, tilgjengelighet og etterspørsel etter alkohol i Norge

For de aller fleste varer er det en sammenheng mellom pris og etterspørsel, og det er rimelig å anta at dette også gjelder for alkohol. I forrige kapittel så vi hvordan prisene på alkohol ved Oslo lufthavn i dag er konkurransedyktige, men hvordan de vil kunne påvirkes dersom taxfreeordningen faller bort og vi får en endring i avgiftene. I dette kapitlet ser vi nærmere på hvordan endringer i prisene kan tenkes å påvirke etterspørselen etter alkohol, samt hvilke virkninger andre studier har funnet at et bortfall av taxfreeordningen vil føre med seg.

3.1 Modellapparat for å studere etterspørselen etter alkohol

I NOU 2003:17, Særavgifter og grensehandel, levert av Grensehandelsutvalget i 2003, diskuteres og presenteres to formaliserte uttrykk for etterspørselen etter alkohol. Den ene for etterspørselen etter alkohol på det innenlandske markedet, den andre for etterspørselen etter alkohol i de alternative markedene. Ligningene er vist under som henholdsvis ligning (1) og (2) (NOU 2003:17, s.49).

$$(1) E_1 = f(p_1, p_2, Q_1, Q_2, I, T_1, T_2, t)$$
$$(2) E_2 = g(p_1, p_2, Q_2, T_2, t)$$

Ligning 1 viser at etterspørselen på det innenlandske markedet er en funksjon av prisen på det innenlandske markedet, p_1 , prisen på andre markeder, p_2 , kvaliteten på varer solgt på det innenlandske markedet, Q_1 , kvaliteten på varer solgt på andre markeder, Q_2 , varens tilgjengelighet på det innenlandske markedet, T_1 og tilgjengeligheten til andre markeder, T_2 . Til slutt antas etterspørselen å avhenge av etterspørrens inntekt, I . t er med i ligningen for å ta vare på eventuelle trender. Siden (1) uttrykker etterspørselen på årsbasis, er det ikke tatt med noen variabel for å ta vare på sesongmessige variasjoner (NOU 2003:17).

De alternative markedene er alle representert ved samme ligning, men i praksis vil ethvert marked ha en egen funksjon for etterspørselen etter de varer som tilbys. De relevante alternative markedene når det er snakk om alkohol er markedene for hjemmelaget og innsmuglet sprit, duty-free-varer og grensehandel. Forbruk av alkohol kjøpt på disse markedene omtales ofte som uregistrert forbrukt.

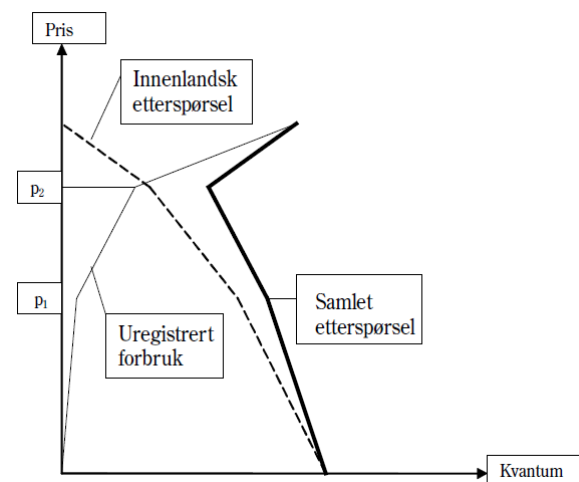
Sammenligner vi de to etterspørselsfunksjonene (1) og (2), ser vi at det antas å være færre forhold som påvirker etterspørselen etter alkohol på de alternative markedene. Med unntak av prisen ser en bort fra

andre kjennetegn ved det legale innenlandske markedet. Grensehandelsutvalget påpeker at dekningen av utsalgssteder for alkohol i Norge nå er såpass god at det ikke er grunn til å tro at manglende tilgjengelighet i særlig grad er årsak til å handle på alternative markeder fremfor i norske butikker. Utover prisen på den innenlandske markedet er det som påvirker etterspørselen på de alternative markedene prisen, kvaliteten og tilgjengeligheten til varene som selges på de respektive markedene (NOU 2003:17).

Etterspørselen etter alkohol vil også avhenge av hvor mange det er som finner det moralsk forsvarlig å kjøpe alkohol på det illegale markedet, det vil si hjemmebrent eller smuglervarer. Som påpekt av Grensehandelsutvalget er en vanlig forutsetning at flere og flere vil begå lovbrudd, desto høyere fortjenesten forbundet med lovbruddet er. Fortjenesten vil være høyere jo større prisforskjellene er mellom den innenlandske og det illegale markedet, og en kan derfor anta at moralen kommer til uttrykk gjennom priselastisiteten. Priselastisiteten forteller hvordan endringer i pris påvirker etterspørselen. En lavere priselastisitet betyr at etterspørselen varierer mindre med prisen. Samfunn med høy moral vil ha en lavere priselastisitet enn samfunn hvor det er større aksept for kjøp av illegal alkohol.

Figur 3-1 viser hvordan Grensehandelsutvalget fremstiller etterspørselen etter alkohol, med kvantum på x-aksen, og prisen på den innenlandske markedet på y-aksen.

Figur 3-1: Etterspørselen etter alkohol



Kilde: NOU 2003:17, s. 50

Den stiplede linjen viser etterspørselen etter alkohol på det innenlandske markedet, og vi ser at denne

øker når prisene på den innenlandske markedet faller. Den tynne heltrukne linjen viser etterspørselen etter alkohol på alternative markeder, såkalt uregistrert forbruk. Vi ser at denne vil øke med prisen på alkohol innenlands. Samlet etterspørsel etter alkohol er representert ved den tjukke heltrukne linjen.

Alle kurvene i grafen har to knekkpunkter. Det første knekkpunktet er der prisene på det innenlandske markedet, p_1 , er lik prisene på den svenske markedet. Et høyere prisnivå i Norge fra dette punktet antas, alt annet likt, å gjøre at relative flere handler alkohol fra alternative markeder, slik at det uregistrerte alkoholkonsumet går opp.

Ved det andre knekkpunktet, for pris lik p_2 antas det at prisene på den innenlandske markedet kommer opp på et så høyt nivå at samfunnsmoralen svekkes, noe som resulterer i en vesentlig økning i etterspørselen etter alkohol på alternative markeder. I grafen skjer dette skiftet for priser høyere enn p_2 .

3.2 Konsekvenser ved et bortfall av duty-free-ordningen

Grønsehandelsutvalget vurderte ikke konsekvensene av å legge ned/svekke duty-free-ordningen, men det er mulig å benytte utvalgets analytiske rammeverk til å gjøre vurderinger av mulige konsekvenser.

Det kan argumenteres for at innføring av avgifter i norske duty-free-butikker vil få samme konsekvens som en økning i den innenlandske prisene. Ved bortfall av avgiftsfritaket er det ikke snakk om å heve avgiftssatsene i Norge, men for de som er vant med å handle alkohol på duty-free-butikker i Norge vil den gjennomsnittlige prisen på alkohol kjøpt i Norge øke. Etterspørselen vil da i tilfelle kunne reduseres. Det mest nærliggende er imidlertid å anta at et bortfall av duty-free-ordningen vil påvirke tilgjengeligheten til de alternative markedene, T_2 , samt moralen.

En reduksjon i tilgjengelighet vil redusere etterspørselen etter alkohol i det aktuelle markedet. Spørsmålet er da hvor mye av den tapte etterspørselen som rettes mot andre kanaler. Etterspørselen på det innenlandske markedet antas å øke når tilgjengeligheten til et annet marked reduseres, men det kan være denne virkningen motvirkes av en økning i etterspørselen rettet mot andre alternative markeder.

Etterspørselen etter alkohol på enkelte av de alternative markedene vil bli påvirket av hvor mange som synes det er moralsk forsvarlig å kjøpe alkohol på det illegale markedet. Det er rimelig å anta at dersom duty-free-ordningen faller bort, vil folks moral knyttet til kjøp av illegal alkohol svekkes.

Det er flere som mener at duty-free-ordningen har funksjon som en ventil som bidrar en generell aksept av høye avgifter, og med det redusert smugling og hjemmebrenning. Dette argumentet ble blant annet trukket frem i Stortingsmeldingen, *Se meg! En helhetlig rusmiddelpolitikk*, som drøfter virkningene av duty-free-ordningen, også de mer negative virkningene (Helse- og omsorgsdepartementet 2012:43).

3.2.1 Virkninger på konsum

Det er vanskelig å si hvordan kvantumeffekten vil være ved et bortfall av duty-free-ordningen. Skal vi forsøke å se det i sammenheng med Figur 3-1, så vil grafen se lik ut dersom alt salg på duty-free skiftes til andre markeder utenlands eller til smugling eller hjemmebrenning. Hvordan moralen til folk påvirkes vil i tilfelle være avgjørende for hvor stor andel som vil kjøpes via illegale kanaler. Samtidig er det ikke sikkert at alt («tapet») fra redusert duty-free-salg vil kompenseres med kjøp i alternative markeder. Kurven for uregistrert forbruk vil da kunne skifte innover, og total alkoholetterspørsel gå ned.

Statens institutt for rusmiddelforskning (SIRUS) gjorde i 2012 et anslag på virkninger av et bortfall av taxfreeordningen. De så da blant annet på hvor stor andel av alkoholen konsumert på flyplasser som ville skifte til avgiftsbelagt kjøp innenlands (Horverak 2012). Basert på forutsetninger om andelen kjøp gjort av nordmenn, samt hvor stor andel av alkohol kjøpt ved ankomst og avreise som konsumeres innenlands, kom studien frem til at følgende andeler av dagens duty-free-salg på flyplasser ville kjøpes innenlands:

- Øl 42 %
- Svakvin 41 %
- Sterkvin 39 %
- Sprit 34 %

Studien sier ikke noe om hvordan utviklingen i alkohol bragt med til Norge fra utlandet vil være. For en nærmere oversikt over hvordan SIRUS sitt regnestykke et satt opp, se vedlegg 2.

3.2.2 Virkninger på statens inntekter

I SIRUS-rapporten regnet de seg frem til at duty-free-salg av alkohol på norske flyplasser kostet staten 537 millioner kroner i tapte avgiftsinntekter. Tallene fra SIRUS-rapporten ble så brukt igjen av Finansdepartementet da opposisjonen høsten 2014 ba de om å regne på hvordan inntektene til staten vil påvirkes av en avvikling av duty-free-ordningen for alkohol og tobakk.

Alkoholsalget ble framskrevet basert på tall for vekst i antall utenlandspassasjerer fra SSB. Med nye avgiftssatser og oppdaterte priser for alkohol fant departementet ut at en fjerning av duty-free-ordningen ville gi staten 1,2 milliarder kroner i økte

inntekter i 2015 (Aftenposten 2014). Disse beregningene inkluderer ikke bortfallet av inntekter til Avinor, og departementet presiserer at det er betydelig usikkerhet knyttet til å beregne provenyvirkningen av å fjerne duty-free-ordningen. Dette skyldes at det er usikkert hvordan folk vil tilpasse seg dersom duty-free-ordningen blir fjernet, noe også SIRUS påpekte da de laget anslagene for den prosentvise avvisning et bortfall av duty-free-ordningen vil gi (Finansdepartementet 2014).

Det finnes også andre måter å bergene «kostnadene» ved duty-free-ordningen (Regjeringen 2014a:300). Avgiftsfritt salg av alkohol ombord på fly, ferger og på flyplasser regnes som en skatteutgift siden all annen omsetning på norsk territorium er avgiftsbelagt og varene alternativt kunne ha vært kjøpt i Norge. Anslaget på skatteutgiften for duty-free-ordningen totalt sett er vist i Tabell 3-1.

Tabell 3-1: Anslag på skatteutgifter og skattesanksjoner ved fiskale særavgifter (MNOK)

	2013	2014
Tax-free kvoter på alkohol og tobakk*	3 600	3 900

* I tillegg er disse varene fritatt fra merverdiavgift, noe som innebærer en ytterligere skatteutgift på i størrelsesorden 1,7 mrd. kroner i 2014.

Kilder: Regjeringen (2014:300)

Det er imidlertid viktig å påpeke at å beregne skatteutgiftene er ikke det samme som å anslå de potensielle inntektene ved bortfall av duty-free-ordningen. Deler av konsumet vi falle bort eller fremskaffes på andre måter enn via avgiftsbelagt salg i Norge.

I neste kapittel ser vi nærmere på en nylig gjennomført spørreundersøkelse som kan bidra til å skape en bedre forståelse for hvordan folk faktisk vil tilpasse sitt konsum dersom duty-free-ordningen faller bort.

4. Resultater fra Oslo Economics' spørreundersøkelse

I de foregående avsnittene så vi på mulige måter å analysere og forstå hvordan folk vil tilpasse seg dersom duty-free-ordningen skulle falle bort. For bedre å kunne bedømme hvordan folk faktisk vil tilpasse sitt innkjøpsmønster, har vi utarbeidet en spørreundersøkelse og fått TNS Gallup til å gjennomføre den på et representativt utvalg av den norske befolkningen.

Spørreundersøkelsen er utformet som en diversjonsrateundersøkelse. Dette er en type undersøkelse som konkurransemyndighetene benytter for å vurdere hvor nære substitutter forskjellige distribusjonskanaler (butikker) er. Undersøkelsen har til hensikt å kartlegge kundenes andrevalg.

I dette kapitlet vil vi gjengi de viktigste funnene fra undersøkelsen. Alle spørsmålene som ble stilt i undersøkelsen, med tilhørende svar er gjengitt i vedlegg 3.

4.1.1 Kort om undersøkelsen

Totalt 1 321 respondenter har besvart undersøkelsen. I henhold til standard praksis ved gjennomføring av slike undersøkelser har TNS Gallup korrigert for eventuelle skjevheter i utvalget gjennom å vekte etter alder, kjønn og geografi. Det det vektete tallet på antall respondenter, som vi benytter i beregningene, er på 1 288 respondenter, hvorav 80 % har vært i utlandet i løpet av de siste 12 månedene.

De aller fleste nordmenn som reiser til utlandet kjøper alkohol med hjem (77 prosent). Videre er fly det mest brukte transportmiddelet, noe som gjør at det mest brukte utsalgsstedet for alkohol blant nordmenn i utlandet er ankomstbutikkene ved norske flyplasser.²

I spørreundersøkelsen har vi sett spesifikt på tre undergrupper av de som handlet alkohol under utenlandsreisen; de som kjøpte alkohol på flyplassen ved ankomst i Norge, de som kjøpte alkohol på fergen, og de som kjøpte alkohol i dagligvarebutikk, systembolag eller lignende i utlandet.

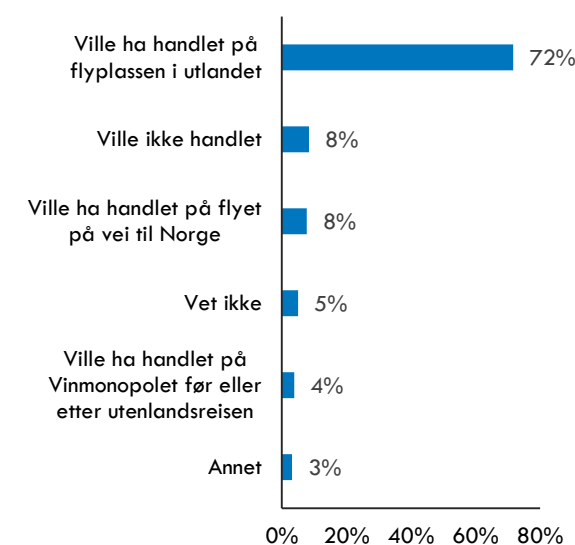
Bakgrunnen for denne inndelingen er at vi da kan se hvordan ulike grupper vil påvirkes av eventuelle endringer i duty-free-ordningen. De som handler alkohol på flyplassen ved ankomst i Norge vil naturligvis påvirkes dersom duty-free-ordningen ved norske flyplasser endres. Men dersom duty-free-ordningen på flyplassene endres er det også naturlig å vurdere om man skal gjøre noe med duty-free-ordningene på ferger som kommet til Norge fra

utlandet. De som handler på butikker i utlandet vil ikke primært påvirkes av endringer i duty-free-ordningen, men det kan tenkes at de som ønsker duty-free-ordningen fjernet også mener at tilpasninger i kvoteregimet vil være nødvendig for å få på plass den alkoholpolitikk man ønsker seg.

4.1.2 Etterspørselsvirkninger for flypassasjerer ved bortfall av duty-free-ordningen

Av de 1036 respondentene som hadde vært i utlandet var det 42 prosent som kjøpte med seg alkohol hjem fra en flyplass i Norge. Figur 4-1 viser hvordan disse ville ha tilpasset sitt alkoholinnkjøp dersom de var kjent med at duty-free-tilbudet ikke lenger eksisterte før de reiste til utlandet.

Figur 4-1: Hva ville du gjort dersom du før du reiste til utlandet var kjent med at du ikke kunne kjøpe alkohol på flyplasser i Norge? (n=437)



Feilmargin +/- 5 %

Kilde: Oslo Economics, TNS Gallup

8 prosent sier de ville avstått fra å handle alkohol på reisen dersom duty-free-ordningen ble fjernet, mens 4 prosent sier de da ville handlet alkoholen på Vinmonopolet isteden. Majoriteten, 72 prosent, sier de ville handlet sin alkohol på flyplasser i utlandet. Andrevalget til de fleste som handler alkohol på ankomstbutikkene i Norge er altså flyplasser i utlandet, ikke Vinmonopolet.

² Av reisende til utlandet benyttet 69 prosent fly, mens 42 prosent handlet alkohol ved ankomstbutikkene på norske flyplasser. Se vedlegg 3 for mer informasjon.

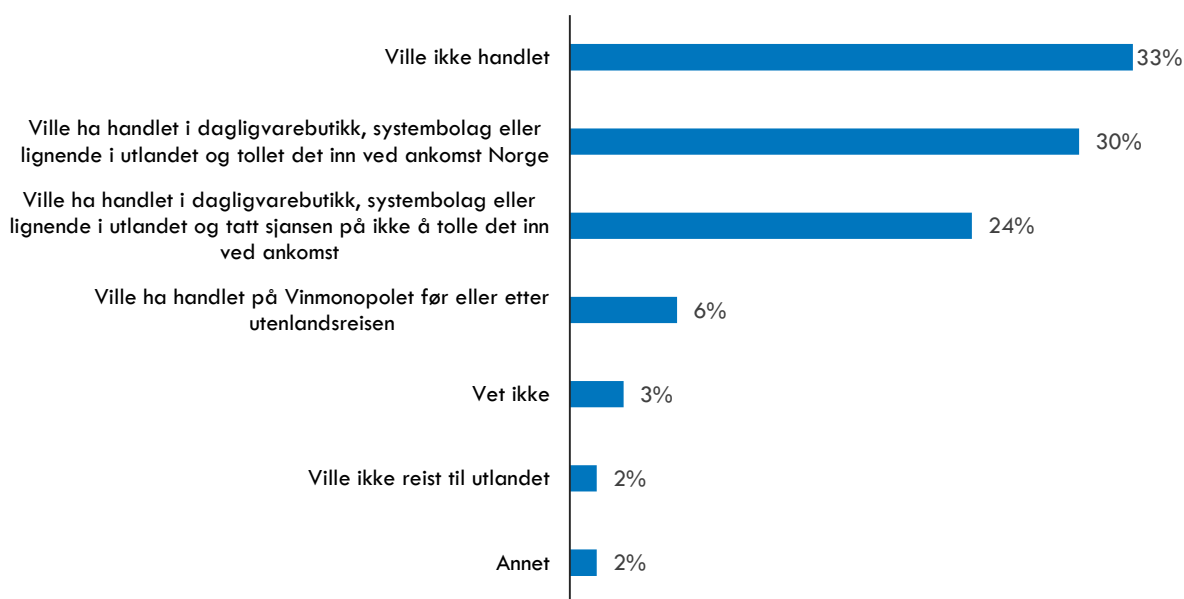
4.1.3 Etterspørselsvirkninger for fergepassasjerer ved bortfall av duty-free-ordningen

Av de 1036 respondentene som hadde vært i utlandet var det 64 (6 prosent) som kjøpte med seg alkohol hjem fra fergen på vei til Norge.

Figur 4-2 viser hvordan disse ville ha tilpasset sitt alkoholinnkjøp dersom de var kjent med at duty-free-tilbudet ikke lenger eksisterte før de reiste til utlandet.

Sammenlignet med de som kjøpte alkohol på norske flyplasser er det flere som sier de ikke ville handlet

Figur 4-2: Hva ville du gjort dersom du før du reiste til utlandet var kjent med at du ikke kunne kjøpe alkohol på ferger til Norge (n=61)*



* På dette spørsmålet er feilmarginen stor grunnet få respondenter.

Kilde: Oslo Economics, TNS Gallup

4.1.4 Etterspørselsvirkninger for de som handlet alkohol på dagligvarebutikk, systembolag eller lignende i utlandet

Av de 1036 respondentene som hadde vært i utlandet var det 208 (20 prosent) som kjøpte med seg alkohol hjem fra dagligvarebutikk, systembolag eller lignende i utlandet.

Figur 4-3 viser hvordan disse ville ha tilpasset sitt alkoholinnkjøp dersom de var kjent med at kvoteordningen ikke lenger eksisterte før de reiste til utlandet. For denne gruppen er det ikke relevant å spørre hvordan de ville reagert ved et bortfall av duty-free-ordningen på flyplasser og ferger, da de ikke benyttet seg av dette tilbudet.

Sammenlignet med de som har kjøpt med alkohol fra ankomstbutikker i Norge og de som kjøpte alkohol på

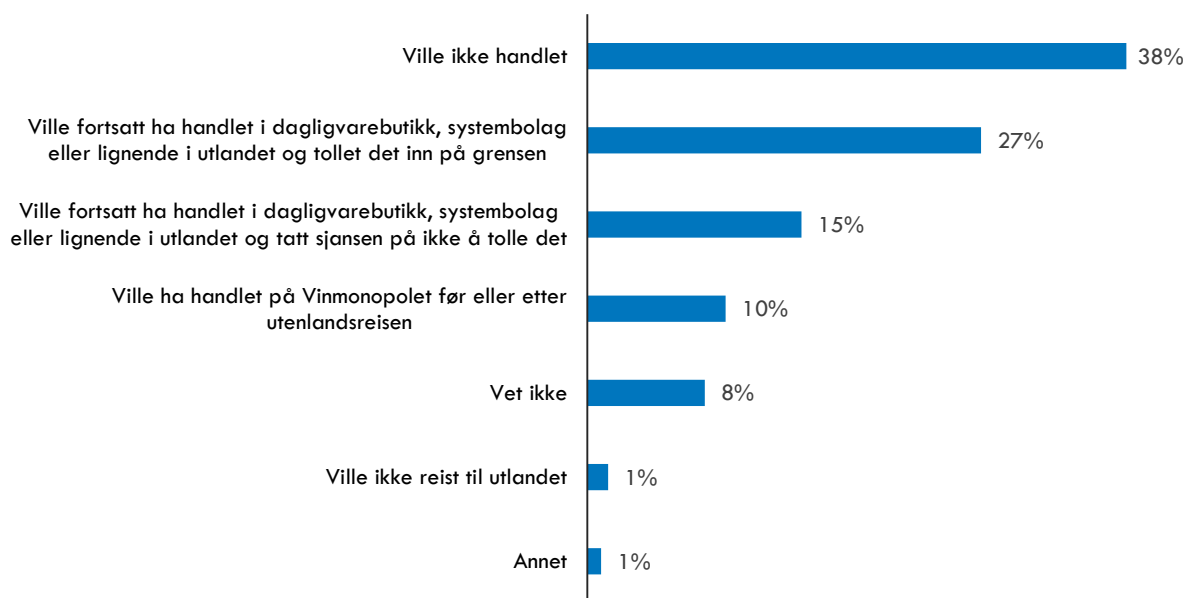
alkohol på reisen om de ikke kunne kjøpe alkohol på fergen.

Det er 6 prosent som sier de ville byttet ut handelen med kjøp på Vinmonopolet, mens de fleste som fortsatt vil kjøpe alkohol tror de ville gjort dette i utlandet. Av de som ville handlet alkohol i utlandet er det en betydelig andel (24 prosent) som sier de ville forsøkt å smugle alkohol, ved ikke å tolle den inn på grensen.

ferger er det flere av de som kjøpte alkohol i butikk sier de ville avstått fra å kjøpe om de måtte betale toll på varene.

Det er få som sier de ville avstått fra å reise til utlandet dersom avgiftene eller kvotene ble endret, og det er relativt få som sier de ville erstattet handelen med kjøp fra Vinmonopolet. Andelen som ville handlet på Vinmonopolet er imidlertid høyest blant de som har handlet alkohol på dagligvarebutikk, systembolag eller lignende i utlandet. Også i denne kategorien finner vi en del som sier de ville forsøkt å smugle alkoholen til Norge ved å ta sjansen på å ikke tolle det inn ved grensen. Andel er på 15 prosent, sammenlignet med 24 prosent for de som handlet alkohol på ferger.

Figur 4-3: Hva ville du gjort dersom du før du reiste til utlandet var kjent med at all alkohol måtte tolles inn på grensen (n=208)



Feilmargin +/- 7 %

Kilde: Oslo Economics, TNS Gallup

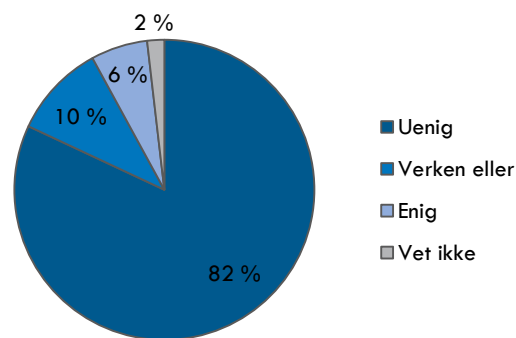
4.1.5 Holdningsendringer ved bortfall av duty-free-ordningen

Vi har skilt mellom tre kategorier av de som kjøper alkohol i utlandet, og blant disse var det mellom 8 og 38 prosent som sa de ikke ville ha handlet alkohol om de var kjent med at duty-free-ordningen eller kvoteordningene ikke lenger eksisterte før de reiste til utlandet.

At en respondent svarer den ikke ville handlet alkohol på den aktuelle utenlandsturen trenger ikke nødvendigvis være synonymt med en reduksjon i alkoholkonsumet. Samtlige respondenter som sa de hadde vært i utlandet ble bedt om å ta stilling til om alkoholkonsumet ville gått ned dersom det verken var duty-free-butikker eller en mulighet til å ta med en kvote avgiftsfri alkohol fra utlandet. Svarene er vist i Figur 4-4.

Som vi ser av figuren er det 6 prosent som sier de er helt enig eller litt enig i at deres alkoholkonsum ville ha gått ned. Dette er en lavere andel enn de som sa de ville avstått fra å handle på flyplassen, på fergene eller i butikker i utlandet dersom duty-free-ordningen falt bort eller kvotene ble fjernet.

Figur 4-4: Dersom det ikke var mulig å kjøpe taxfree-alkohol og ikke var tillatt å ta med seg noe tollfritt, ville alkoholforbruket mitt gått ned (N=1032)*



*Svarkategoriene «Helt uenig» og «Litt uenig» er i figuren slått sammen til «Uenig», og svarkategoriene «Helt enig» og «Litt enig» er slått sammen til «Enig».

Feilmargin +/- 3 %

Kilde: Oslo Economics, TNS Gallup

Hvordan konsumentene vil skaffe seg alkohol nok til at konsumet ikke reduseres om duty-free-ordningen og kvoteordningen forsvinner kan vi ikke si sikkert. Det var relativt få som hadde kjøp på Vinmonopolet som et substitutt til alkoholen de handlet duty-free eller i utlandet. Selv om kjøp på Vinmonopolet ikke ble sett på som et substitutt til alkoholen kjøpt på utenlandsreiser, så kan det likevel være respondentene ville ha handlet på Vinmonopolet ved en senere anledning.

Det kan imidlertid også være at respondentene i større grad vil ty til konsum av illegal alkohol som kompensasjon for at det ikke lenger er mulig å kjøpe billig alkohol på utenlandsreiser. I så tilfelle vil et bortfall av duty-free-ordningen ha påvirket folks moral gjennom holdninger til kjøp og konsum av illegal alkohol.

I undersøkelsen ble alle respondentene som hadde vært i utlandet stilt ulike holdningsspørsmål, hvorav enkelte av de er gjengitt i Figur 4-5 på neste side.

Det første kakediagrammet i Figur 4-5 viser at over en tredel synes det er greit at folk tar med litt mer enn kvoten uten å tolle det inn. Ser vi på kake nummer 2, så er det imidlertid færre som selv har vurdert å ta med mer alkohol enn kvoten uten å tolle det inn. I kake nummer 3 er respondentene bedt om å ta stilling til hva de ville gjort om duty-free- og kvoteordningen ikke eksisterte, og vi ser at det ikke virker å være vesentlig flere som da ville vurdert å ta med alkohol uten å tolle det inn, sammenlignet med i dag.

Ser vi så på holdninger til smuglersprit, så virker de å endre seg med bortfall av duty-free-ordningen. Som

vist i kake nummer 4 er det 3 prosent som i dag er helt enig eller litt enig i at de har vurdert å handle alkohol som er smuglet til landet. Andelen som ville vurdert å handle smuglervarer tredobles, til 9 prosent, dersom det ikke var tillatt å ta med seg noe tollfritt. Dette er vist i kake nummer 5.

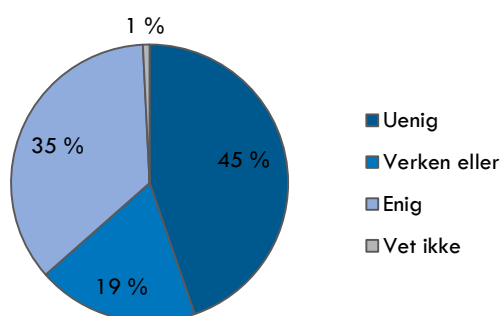
4.1.6 Oppsummering av spørreundersøkelsen

Ankomstbutikkene på flyplasser i Norge er den viktigste salgskanalen for alkohol til nordmenn på utenlandsreiser. Skulle en fjerne tilbudet om salg av alkohol ved norske flyplasser, så virker det som om mesteparten av salget vil flyttes til flyplasser i utlandet, og kun i mindre grad til Vinmonopolet.

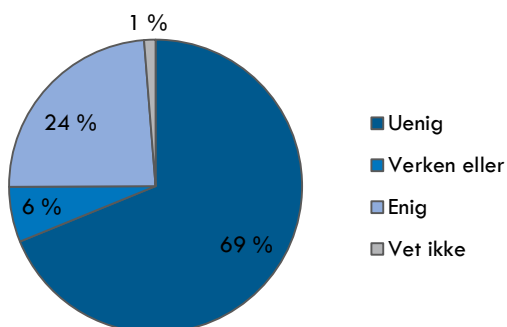
Om en ønsker å få bukt med utenlandshandelen, så kan en også fjerne kvoteordningen. Selv om vi ikke har spurt om det direkte, så er det rimelig å anta at dette vil redusere salg av alkohol kjøpt på lovlig vis i utlandet. Det virker imidlertid ikke å påvirke det totale alkoholkonsumet i særlig grad, mens det endrer folks holdninger til illegal alkohol i retningen av større aksept.

Figur 4-5: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? *

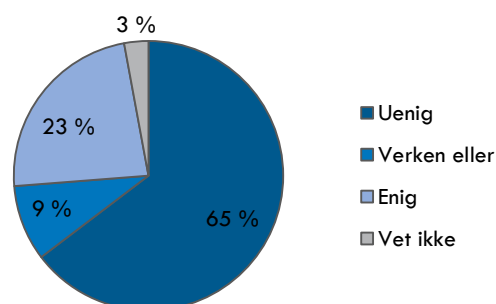
1: Jeg synes det er greit at folk tar med litt mer alkohol enn "kvoten" uten å tolle det inn (N=1034)



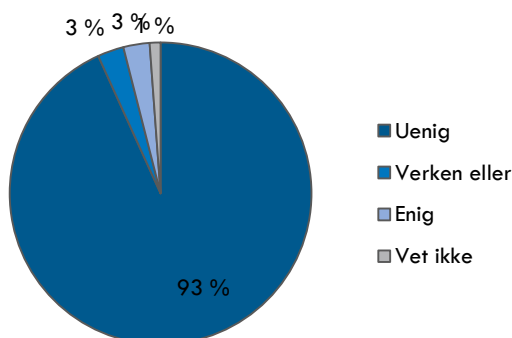
2: Jeg har i løpet av de siste 12 månedene vurdert å ta med mer alkohol enn "kvoten" uten å tolle det inn (N=1033)



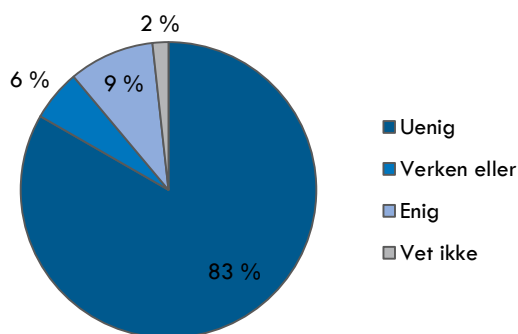
3: Dersom det ikke var mulig å kjøpe duty-free alkohol og ikke var tillatt å ta med seg noe tollfritt, ville jeg vurdert å ta med alkohol uten å tolle det inn (N=1033)



4: Jeg har i løpet av de siste 12 månedene vurdert å handle alkohol i Norge som er smuglet til landet (smuglervarer) (N=1034)



5: Dersom det ikke var mulig å kjøpe duty-free alkohol og ikke var tillatt å ta med seg noe tollfritt, ville jeg vurdert å handle alkohol som er smuglet til landet (smuglervarer) (N=1034)



* Svarkategorien Uenig omfatter svarene Helt uenig og Litt uenig, mens svarkategorien Helt enig omfatter svarene Helt enig og Litt enig. Feilmargin +/- 3 %

Kilde: Oslo Economics, TNS Gallup

5. Konsekvenser av ulike scenarier for bortfall av duty-free

I dette kapitlet vil vi redegjøre for hvordan konsum og innkjøp av alkohol kan påvirkes i tre ulike scenarier for et bortfall av duty-free-ordningen. Vi vurderer konsekvensene av følgende scenarier:

- Scenario 1: Duty-free-ordningen avvikles
- Scenario 2: Duty-free-ordningen avvikles sammen med kvoteordningen

For å si noe om sammenhengen mellom bortfall/ending av duty-free-ordningen og etterspørselen etter alkohol i Norge, er det særlig viktig å få belyst følgende:

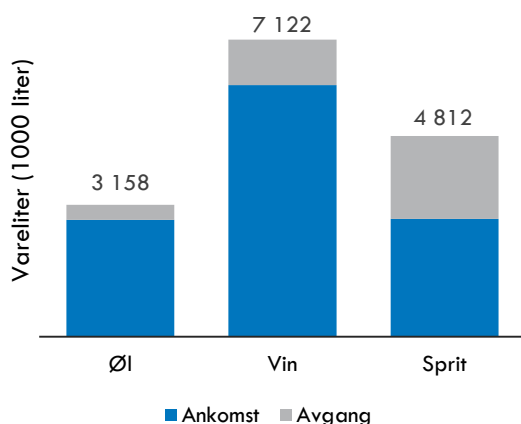
1. Hvordan påvirkes det totale konsumet av alkohol i Norge?
2. Hvor kjøpes den alkoholen som konsumeres?

5.1 Dagens alkoholkonsum

Det er i dag to private selskaper som driver duty-free-salg av alkohol ved norske flyplasser, i tillegg til Avinor; Travel Retail Norway AS (TRN) og Airport Retail Group. Aktørene er pliktet å melde salget sitt til SIRUS, som publiserer statistikk over duty-free alkohol solgt ved norske flyplasser.

I SIRUS sin database RusStat er siste publiserte tall for salg av alkohol på norske flyplasser fra 2011 (SIRUS 2015). For å lage et anslag på dagens alkoholkonsum har vi fremskrevet 2011-salget til 2015-tall ved bruk av Avinors statistikk for utviklingen i antall utenlandsreiser med fly (Avinor 2015). Dette gir følgende antatte fordeling av salget i 2015:

Figur 5-1: Estimert salg av duty-free-alkohol ved norske lufthavner i 2015 (1000 liter)



Kilde: RusStat, Avinor og Oslo Economics

Som Figur 5-1 viser er det ankomstsalg som er det desidert viktigste. Dersom anslagene for 2015

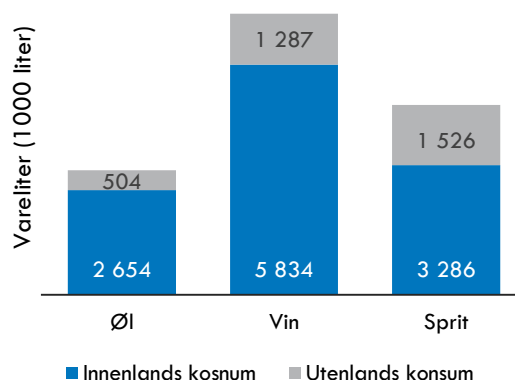
stemmer, vil 89 prosent av ølsalget, 85 prosent av vinsalget og 59 prosent av spritsalget skje ved ankomst.

5.1.1 Fordeling mellom konsum innenlands og utenlands

Det er ikke all alkohol som kjøpes på norske flyplasser for å konsumeres i Norge. Duty-free alkohol kjøpt for å konsumeres i utlandet antas i liten grad å skifte til avgiftsbelagt kjøp innenlands kjøp ved bortfall av duty-free-ordningen.

For å skille mellom salg til innenlands og utenlands konsum benytter vi de samme forutsetninger som SIRUS gjorde i sin rapport fra 2012 (Horverak 2012:3). Fremgangsmåten er dokumentert i vedlegg 2, og gir følgende fordeling av den estimerte salget av alkohol i 2015:

Figur 5-2: Fordeling av innenlands og utenlands konsum av duty-free salget (1000 liter)



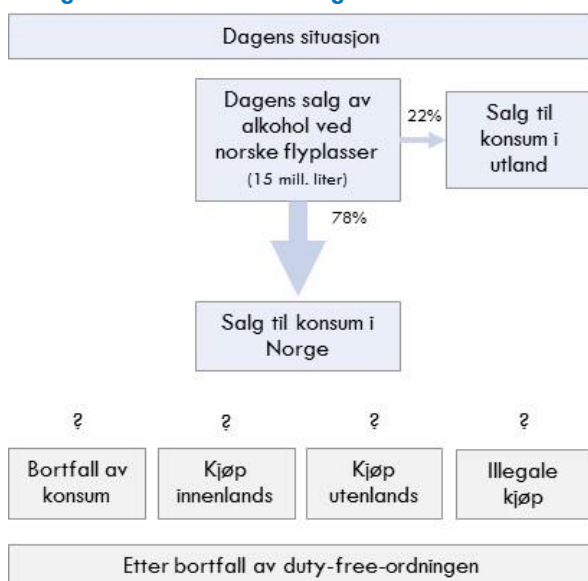
Kilde: RusStat, Avinor og Oslo Economics

Totalt antas det at 78 prosent av salget på drøye 15 millioner liter er ment for innenlands konsum.

5.2 Alternative salgskanaler

Som omtalt i forrige avsnitt er det rimelig å anta at alkohol solgt duty-free for konsum i utlandet vil falle bort med duty-free-ordningen. Spørsmålet er derfor hva som skjer med det resterende salget. Etter bortfall av taxfree-ordningen vil alkohol konsumert i Norge skaffes til veie enten via kjøp innenlands i utlandet, eller via ulovlige kanaler som smugling og hjemmebrenning. Dette er illustrert i figuren nedenfor:

Figur 5-3: Fordeling av alkohol solgt på duty-free, før og etter bortfall av ordningen



Avhengig av hvilket scenario av et bortfall av taxfreeordningen man ser på, vil kjøp innenlands være enten på flyplasser (med avgift), på Vinmonopolet eller i dagligvarebutikker. Det er på denne delen av salget staten vil få avgiftsinntekter.

Kjøp utenlands vil være all kjøp av alkohol i utlandet innenfor gjeldene kvoter for innførsel av alkohol, mens alkohol som smugles inn, eller som brennes vil havne i kategorien illegale kjøp, uavhengig av om man smugler selv eller kjøper av noen som har smuglet.

I SIRUS rapporten, *Avgiftsfritt salg på flyplasser og ferger i utenlandstrafikk*, ble det antatt at 50 prosent av dagens salg til konsum i Norge ville bli kjøpt innenlands ved bortfall av duty-free-ordningen. Det er den samme fordelingen Finansdepartementet har benyttet i sine beregninger av provenyvirkningene et bortfall av duty-free-ordningen vil gi.

Vi skal nå i to ulike scenarier vurdere hvordan konsumet vil fordele seg ved bortfall av duty-free-ordningen. I scenariene ser vi først og fremst på hvordan salget av alkohol ved norske flyplasser vil fordele seg, men kommenterer også andre virkninger på bakgrunn av informasjon vi har fra spørreundersøkelsen.

5.3 Scenario 1 – Duty-free-ordningen avvikes

I dette scenariet vil det ikke lenger være mulig å selge alkohol avgiftsfritt ved norske lufthavner, men de

³ 2,2 milliarder kroner var inntektene Avinor hentet fra TRNs virksomhet i 2013. Overføringene til Avinor har økt hvert år, og forventes å fortsette å øke i tiden fremover.

reisende fortsatt kan ta med seg tollfri alkohol fra utlandet, så lenge det er innenfor gjeldene kvoter.

5.3.1 Virkninger på alkoholetterspørsel

I Figur 4-1 i forrige kapittel viste vi hvordan de som har handlet alkohol ved ankomst på norske flyplasser ville tilpasset seg dersom duty-free-ordningen forsvant. Vi har brukt denne responsen som anslag på hvordan innkjøpsmønsteret til de som handlet alkohol på norske flyplasser vil endre seg dersom dette salget avvikes.³

Som vist i Tabell 5-1 vil de aller fleste da kjøpe alkohol ved utenlandske flyplasser, mens 4 prosent vil velge Vinmonopolet.

Tabell 5-1: Antatt fordeling av dagens salg under scenario 1

	Andel av dagens kjøp
Flyplass i Norge	0 %
Flyplass i utlandet	75 %
Fly på vei til Norge	8 %
Vinmonopolet	4 %
Annet	3 %
Ingen handel	9 %

* Respondenter som har svart «vet ikke» er fordelt på resterende kategorier proporsjonalt med de ulike kategoriernes størrelse.

Kilde: Oslo Economics

Dersom vi grupperer salget i hovedkategorier får vi følgende fordeling:



5.3.2 Provenyvirkninger

Scenario 1 vil påvirke statens inntekter både direkte og indirekte. Direkte gjennom økte avgiftsinntekter, og indirekte gjennom en reduksjon av Avinors inntekter.

Avinors inntekter avhenger av TRNs inntekter. TRN solgte alkohol for drøye 1,6 milliarder kroner i 2013. Dette utgjorde 36 prosent av inntektene til TRN. Resterende inntekter kom fra salg av tobakk, kosmetikk og sukkervarer. Dersom alkoholsalget

forsvinner fra flyplassene, så vil dette få konsekvenser for Avinors inntekter. Ser vi på virkningene for det offentlige, så vil fallet i Avinors inntekter delvis kunne kompenseres ved økte avgiftsinntekter på det salget som flyttes til Vinmonopolet, samt eventuelle overskudd som Vinmonopolet genererer fra dette salget.

For å beregne statens inntekter har vi laget en enkel modell som er dokumentert i vedlegg 2. Provenyvirkningene beregnes da med dagsens avgiftssatser og en antatt gjennomsnittspris for de ulike alkoholtypene solgt på den innenlandske markedet. Salget som flyttes til Vinmonopolet antas å være 4 prosent av dagens salg på flyplassene. Dette ville ifølge våre beregninger øke statens avgiftsinntekter med 81 millioner kroner i 2015, som ikke ville vært nok til å kompensere for bortfallet av inntekter til Avinor. Resultatene er oppsummert i Figur 5-4 i avsnitt 5.5 under.

Videre er det verdt å merke seg at vi i disse beregningene kun tar hensyn til salg av alkohol, men som nevnt tidligere utgjør alkoholsalget kun 36 prosent av TRNs inntekter, og dermed også 36 prosent av de inntekter Avinor får fra TRNs virksomhet. Dersom de resterende deler av TRNs virksomhet også fjernes fra flyplassene, uten at det bygges opp et alternativt butikktilbud, vil det kunne innebære en reduksjon i Avinors inntekter på mer enn 2,2 milliarder kroner i året.⁴

Fortsatt salg på flyplassene

Det er mulig å se for seg at det fortsatt vil selges alkohol ved norske flyplasser, selv om avgiftsfritaket faller bort. Som vist i kapittel 2 vil avgiftene utgjøre til dels en betydelig andel av dagens priser på alkohol i duty-free-butikkene. En avgiftsøkning vil derfor påvirke både prisingen og driftsmarginene til TRN og Airport Retail Group. Hvor stor del av avgiftsøkningen som absorberes av prisøkninger vet vi ikke, men for eksempelets skyld har vi antatt at prisene blir de samme som på Vinmonopolet. Hvordan konsumentene vil tilpasse seg i dette tilfellet er også usikkert, men gitt prisforskjellene mellom Vinmonopolet og utenlandske lufthavner som ble vist i Figur 2-4, er det rimelig å anta at det meste av alkoholsalget vil forsvinne fra norske lufthavner.

Gitt av det også i dette tilfellet vil være 4 prosent som velger å kjøpe alkoholen sin på Vinmonopolet, jf. Tabell 5-1, så må 29 prosent av de som handler alkohol på norske flyplasser til innenlands konsum fortsette å gjøre det etter at avgifter legges på

prisene, dersom økingen i avgiftsinntekter skal kunne kompensere for fallet i Avinors inntekter.

Innføringen av avgifter på salget av alkohol ved norske flyplasser vil trolig føre til forhandlinger omkring beløpet TRN betaler til Avinor. Utfallet av slike forhandlinger er vanskelig å anslå. Vi har i beregningene lagt til grunn at Avinor fortsatt vil sitte igjen med 50 prosent av inntektene fra TRNs omsetning, Videre antas det at omsetningen til TRN i dette tilfellet vil være 29 prosent av den antatte omsetningen i 2015, gitt at duty-free-ordningen opprettholdes som i dag.

5.3.3 Andre virkninger

Som vi ser av Tabell 5-1 antas det at 9 prosent av de som nå handler på flyplassene verken vil handle alkohol på reisen eller på Vinmonopolet som en erstatning ved bortfall av duty-free-ordningen. Det er likevel ikke sikkert at disse vi redusere sitt alkoholkonsum, siden de kan velge å ty til illegale aktiviteter som smugling og hjemmebrenning for å skaffe seg alkohol. Jamfør diskusjonen i kapittel 3, så er det rimelig å anta at folk vil ha færre moralske betenkeligheter ved kjøp av illegal alkohol dersom duty-free-ordningen faller bort. Som det ble nevnt tidligere i rapporten er det argumentert for at dagens duty-free-ordning er en ventil som gjør at vi aksepterer det strenge norske avgiftaregimet. Fjernes denne muligheten, så er det rimelig å anta at både grensehandel, smugling og hjemmebrenning vil øke.

Grensehandelsutvalget skriver i sin rapport at grensehandel, smugling og hjemmebrenning har samfunnsøkonomiske kostnader ved at personer drar over grensen for å handle, eller involverer seg i illegal virksomhet, som smugling og hjemmebrenning. I tilfellet med grensehandel består det samfunnsøkonomiske tapet i at personer velger å bruke tid og andre ressurser på å skaffe seg varer fra et sted som ligger langt borte fra hjemstedet (NOU 2003:17, s.18). Vi har ikke vurdert de samfunnsøkonomiske kostandene ved økt smugling, hjemmebrenning og grensehandel i denne rapporten, men dette bør med i en helhetlig vurdering av endringer i duty-free-ordningen.

5.4 Scenario 2 – Duty-free-ordningen avvikles sammen med kvoteordningen

I dette scenariet er det ikke tillatt å selge alkohol på norske flyplasser, og det er heller ikke lov å ta med alkohol kjøpt i utlandet til Norge uten å tolle det inn. Duty-free-handen på ferger vil ikke da lenger være

⁴ 2,2 milliarder kroner var inntektene Avinor hentet fra TRNs virksomhet i 2013. Overføringene til Avinor har økt hvert år, og forventes å fortsette å øke i tiden fremover.

mulig, og man vil ikke kunne ta med seg alkohol uten å tolle det inn om man er på handletur til Sverige.

Dette scenariet er i tråd med Særavgiftsutvalget fra 2007 sin prinsipielle anbefaling (Se NOU 2007:8, s. 123 for utvalgets vurderinger).

5.4.1 Virkninger på alkoholetterspørsel

I spørreundersøkelsen ble de som sa de hadde handlet ved dagligvarebutikk, systembolag eller lignende i utlandet bedt om å ta stilling til hva de ville gjort dersom de før de reiste til utlandet var kjent med at all alkohol måtte tolles inn på grensen til Norge (Se vedlegg 3, tabell Q9). Vi har brukt denne responsen for å gjøre anslag på hvordan de som handlet på ankomstbutikkene ved norske lufthavner vil tilpasse seg.

I scenario 2 antas det at 10 prosent ville handlet på Vinmonopolet som et alternativ ved et bortfall av taxfreeordningen. Scenario 2 vil derfor føre til en større økning i Vinmonopolet sitt salg enn scenario 1, gitt måten vi har tolket responsen fra spørreundersøkelsen. Den antatte fordelingen av salget er vist i Tabell 5-2.

Tabell 5-2: Antatt fordeling av dagens salg under scenario 2

	Andel av dagens kjøp
TRN	0 %
Flyplass i utlandet	0 %
Fly på vei til Norge	0 %
Vinmonopolet	10 %
Annet	53 %
Ingen handel	38 %

Kilde: Oslo Economics

Kategorien «Annet» i Tabell 5-2 omfatter her ulike former for handel i utlandet. En del av denne handelen ville trolig forekomme på flyplasser i utlandet, men vi har ikke grunnlag til å si hvor stor andel, så vi beholder utenlandsk salg i «Annet» kategorien.

Dersom vi grupperer salget i hovedkategorier får vi følgende fordeling:



5.4.2 Provenyvirkninger

Med en økning i salget tilsvarende 10 prosent av det salget på duty-free som i dag går til norsk forbruk, så vil statens inntekter øke med 191 millioner kroner. Avinor vil ikke få noen inntekter fra alkoholsalg. Resultatene er oppsummert i Figur 5-4 i avsnitt 5.5 under.

Også her er det relevant å ta med i betraktningene at TRN sitt salg av alkohol og andre varer vil falle vekk, noe som potensielt kan ha store økonomiske konsekvenser for Avinor, jf. diskusjonen under provenyvirkningene til scenario 1.

5.4.3 Andre virkninger

Ekstra kostnader som vil måtte bæres i dette scenariet er de kontrollmessige og administrative konsekvenser som avviking av kvoteordningen vil føre med seg. Dette påpekes også av Actis, i deres notat *Taxfree: Et avvik i norsk alkoholpolitikk*. Actis mener de kontrollmessige kostnadene vil øke med en avviking av kvoteordningen fordi det er grunn til å tro at småsmuglingen vil øke. De administrative kostnadene antas å øke fordi all mindre innførsel av alkohol forutsettes fortollet særskilt. Actis ønsker imidlertid en slik ordning velkommen, og mener et alternativ er forenklet fortolling, ved at eksempelvis fortollingen skjer via automater (Actis 2014:5). Actis har ikke regnet på hvor store kostnadene vil bli.

Svarene fra spørreundersøkelsen kan tyde på at smuglingen vil kunne øke noe ved bortfall av duty-free-ordningen, slik som Actis antar. Sammenligner en kakediagram 4 og 5 i Figur 4-5, så ser en at det er en tredobling i antallet som ville vurdert å handle alkohol som er smuglet til landet dersom duty-free-ordningen forsvinner. Videre viser kakediagram nummer 3 i samme figur at det er nær en fjerdedel ville vurdert å ta med alkohol uten å tolle det inn dersom det ikke lenger var noen kvoteordning eller duty-free-salg.

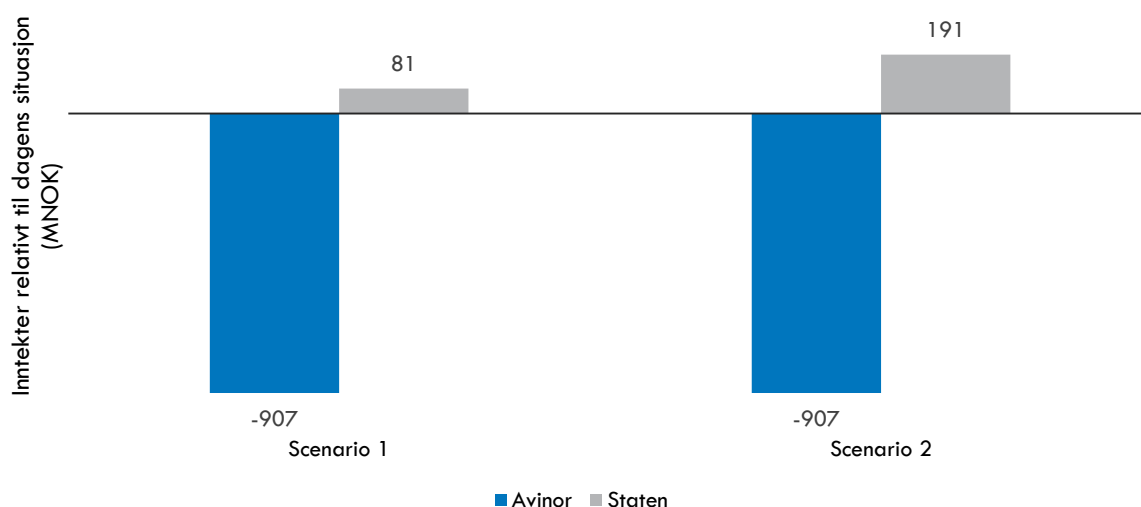
De kontrollmessige og administrative kostnadene ved en slik ordning må derfor antas å bli relativt omfattende.

5.5 Oppsummering – Konsekvenser bortfall av duty-free

TRNs duty-free-salg av alkohol vil i 2015 bidra med 907 millioner kroner til Avinors inntekter. I dette regnestykket antar vi at TRNs inntekter fra alkoholsalg vokser i takt med faktisk og antatt økning i antall utlandspassasjerer.

Bortfall av duty-free-salg av alkohol, gjør at disse inntektene til Avinor faller bort, uten at staten får igjen pengene gjennom økt salg på Vinmonopolet. I Figur 5-4 har vi vist hvordan inntektene til Avinor og staten vil utvikle seg i de to scenariene, med de antatte inntektene Avinor vil motta fra TRN i 2015 som referanseverdi. Vi ser da at avgiftsøkningene via økt salg på Vinmonopolet ikke vil være i nærheten av å kompensere Avinors inntektsbortfall.

Figur 5-4: Virkninger for det offentliges inntekter, relativt til en videreføring av dagens ordning (MNOK)



Kilde: Oslo Economics

Det er stor usikkerhet knyttet til virkningene i de to scenariene. Likevel er det rimelig sikkert at et bortfall av duty-free-ordningen vil medføre store endringer i Avinors inntekter, kombinert med små endringer i Vinmonopolets inntekter, og i totalt alkoholkonsum. Årsaken er at salget verken vil flytte seg til Vinmonopolet eller falle bort, men vil flyttes til utenlandske lufthavner. Å fjerne duty-free-ordningen vil derfor ikke nødvendigvis gi de virkninger en skulle ønske.

Ankomstsalg ble tillatt fra 1. juli 2005, og argumentene for å tillate et slik salg var at det skulle øke salget ved flyplasser i Norge på bekostning av utenlandske flyplasser, og således styrke de norske flyplassenes økonomi (Regjeringen 2004:61). Ankomstbutikkene er i dag den viktigste salgskanalen for duty-free-varer, så med tanke på å generere inntekter har politikken vært en suksess.

6. Kilder

- Actis (2014), *Taxfree: Et avvik i norsk alkoholpolitikk*. Actis-notat 2:2014.
- Aftenposten (2014), *Siv Jensen har fått mer enn 2100 spørsmål fra opposisjonen*. Hentet fra: <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/politikk/Siv-Jensen-har-fatt-mer-enn-2100-sporsmal-fra-opposisjonen-7763086.html>
- Arbeiderpartiet (2015), *En helsepolitikk for vår tid. Forslag til ny og videreutviklet helsepolitikk for Arbeiderpartiet*. Hentet fra: http://arbeiderpartiet.no/file/download/7647/121285/file/AP_helsehefte_net.pdf
- Avinor (2015), *Trafikkstatistikk*. Hentet fra: <https://avinor.no/konsern/flyplass/oslo/om-oss/trafikkstatistikk/#!trafikkstatistikk-7024>
- Dagens Næringsliv (2014), *Morn'a taxfree*. Hentet fra: <http://www.dn.no/meninger/leder/2014/07/02/2155/Leder/morna-taxfree>
- Finansdepartementet (2014), *Korrigert svar på spm. 52 fra Finanskomiteen/Sosialistisk Venstrepartis fraksjon av 16. okt. 2014*. Hentet fra: http://www.statsbudsjettet.no/templates/budsjettspor_smaal.aspx?id=64184&epslanguage=en&parti=&qery=taxfree&sort=desc
- Helse- og omsorgsdepartementet (2012), *Se meg! En helhetlig rusmiddelpolitikk*. Meld. St. 30 (2011-2012). Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/bba17f176efc40269984ef0de3dc48e5/no/pdfs/stm201120120030000dddpdfs.pdf>
- Horverak, Øyvind, SIRUS (2012), *Avgiftsfritt salg på flyplasser og ferger i utenlandstrafikk*. Hentet fra: <http://sirus.no/Avgiftsfritt+salg+p%C3%A5+flyplasser+og+ferger+i+utenlandstrafikk+i+2010.d25-SMRrKOL.ips>
- NOU 2003:17 *Særavgifter og grensehandel*, Finansdepartementet
- NOU 2007:8, *En vurdering av særavgiftene*, Finansdepartementet
- Regjeringen (2004), *St.prp. nr. 1 (2004-2005), Skatte-, avgifts- og tollvedtak*.
- Regjeringen (2014a), *Prop. 1 LS (2014-2015), Skatter, avgifter og toll 2015*. Hentet fra: http://www.statsbudsjettet.no/upload/Statsbudsjett_2015/dokumenter/pdf/skatt.pdf
- Regjeringen (2014b), *Avgiftssatser for 2014*. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/nb/tema/okonomi-og-budsjett/skatter-og-avgifter/avgiftssatser-for-2014/id748049/>
- Regjeringen (2015), *Avgiftssatser 2015*. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/nb/tema/okonomi-og-budsjett/skatter-og-avgifter/Avgiftssatser-2015/id2005679/>
- SIRUS (2015), *Tax-free-handel på flyplasser, alkohol og tobakk*. Hentet 12.03.15 fra: <http://statistikk.sirus.no/sirus/>

Vedlegg 1: Prissammenligning for tobakk

I kapittel 2 ble forskjeller i pris for brennevin og vin mellom TRNs butikk ved Oslo Lufthavn (OSL) og Vinmonopolet samt et utvalg utenlandske lufthavner presentert. I tilsvarende prisundersøkelse som var grunnlaget for sammenligningen kartla også TRN prisene for tobakksvarer (snus og sigaretter). Totalt ble det samlet prisinformasjon for 33 tobakksprodukter.

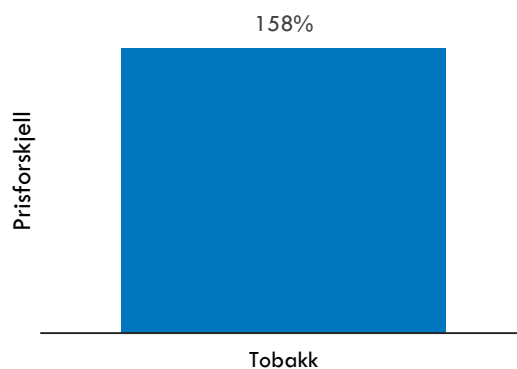
Siden prisinformasjonen ble samlet inn i 2014 benytter vi 2014-nivået for avgifter på tobakk (Regjeringen 2014b).

- Sigaretter = 239 kroner per 100 stk.
- Snus = 97 kroner per 100 gram

I det videre presenteres figurer som illustrerer henholdsvis prisforskjellen på tobakk mellom OSL og innenlandske utsalgssteder, prisforskjellene på tobakk mellom OSL og utenlandske lufthavner, prisøkningen på tobakk ved OSL i tre ulike prisscenarier og prisforskjellene på tobakk mellom OSL og utenlandske i de tre ulike prisscenariene.

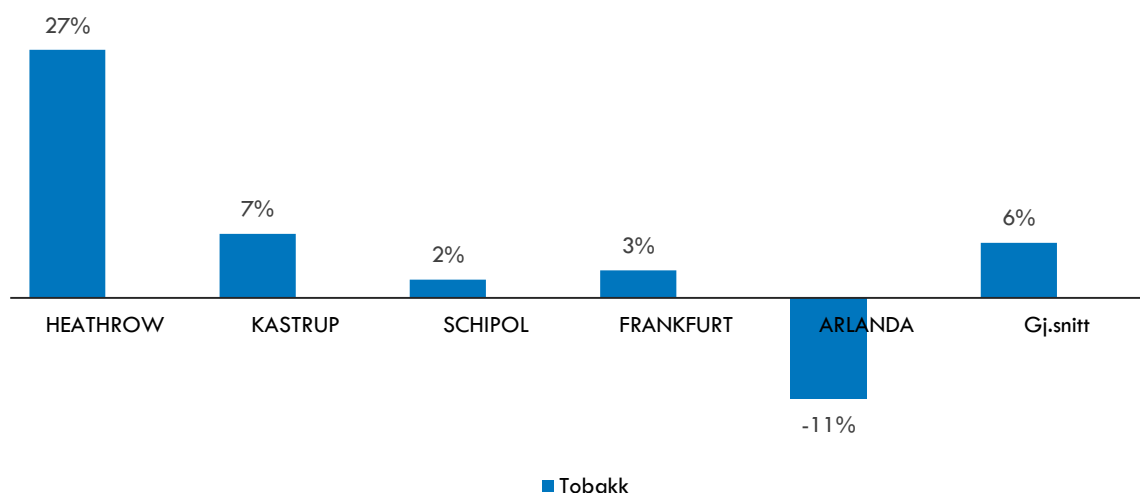
For en nærmere diskusjon om beregningsmetodikk og innholdet i de ulike prisscenariene vises det til kapittel 2.

Figur 0-1: Høyere priser ved innenlandske utsalgssteder enn ved Oslo Lufthavn



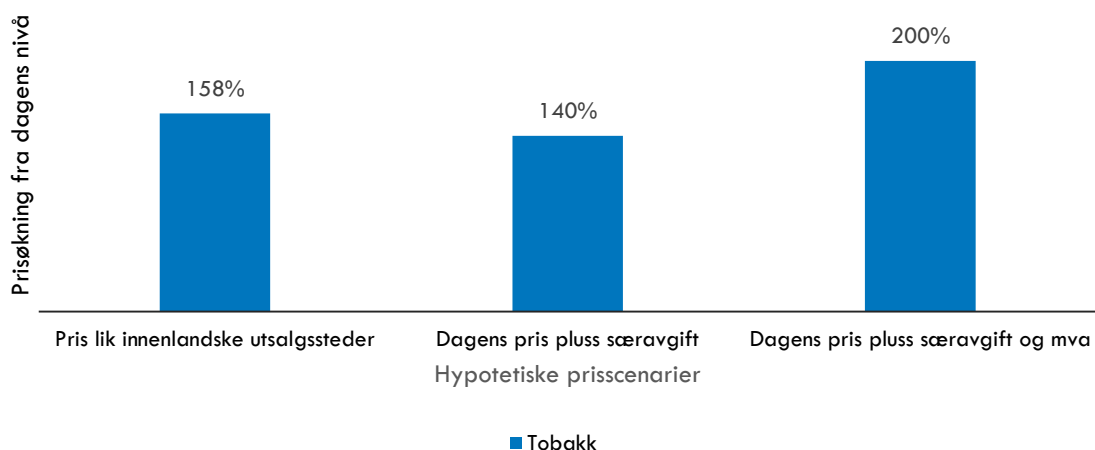
Kilde: Prisundersøkelse TRN

Figur 0-2: Påslag/avslag i pris ved handel på utenlandske lufthavner fremfor OSL (Et relativt høyere prisnivå på OSL gir negative verdier)



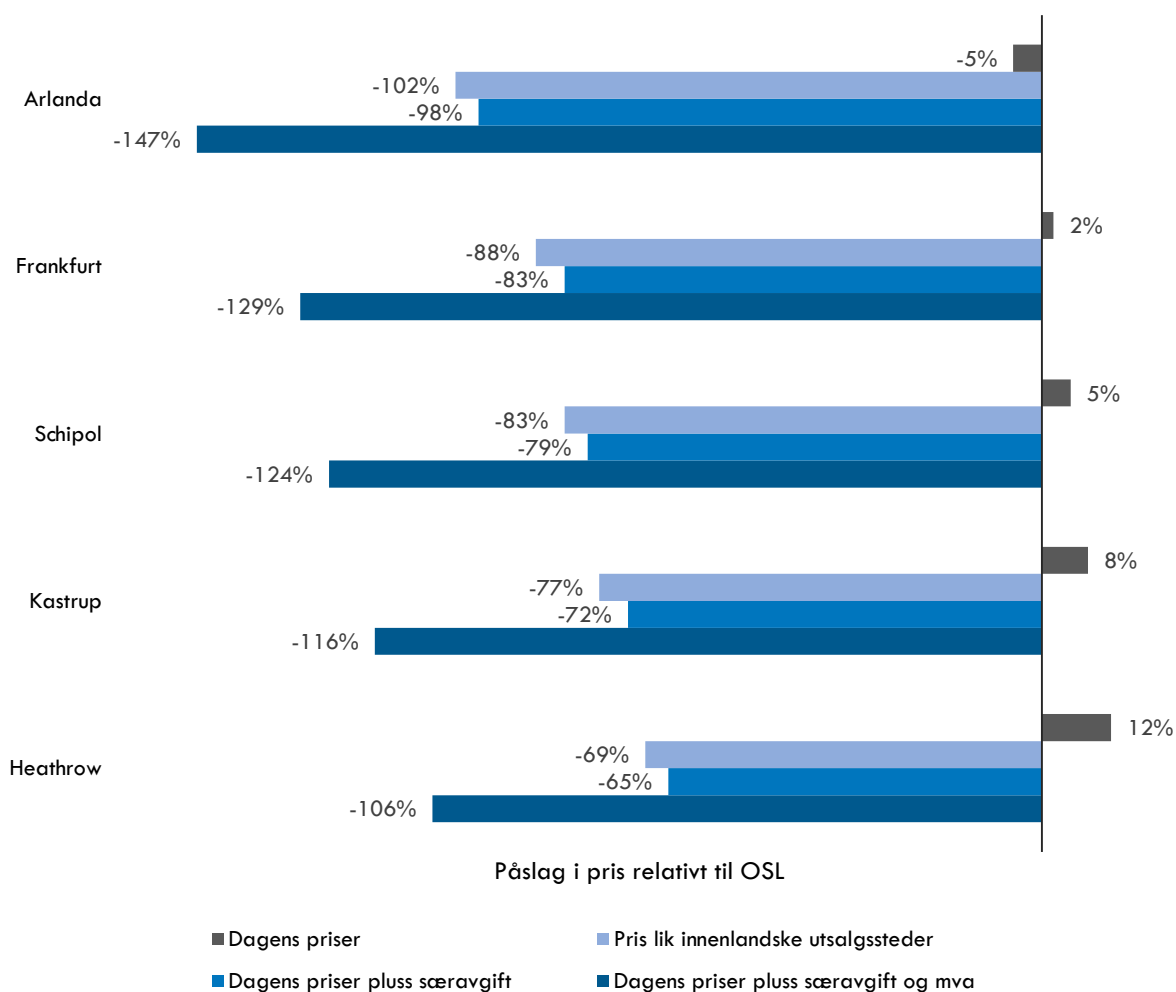
Kilde: Prisundersøkelse TRN

Figur 0-3: Prisøkning for tobakk på Oslo lufthavn i tre scenarier for prisutviklingen



Kilde: Prisundersøkelse TRN

Figur 0-4: Påslag/avslag i pris ved handel på utenlandske lufthavner fremfor OSL (Et relativt høyere prisnivå på OSL gir negative verdier)



Kilde: Prisundersøkelse TRN

Vedlegg 2: Metode for beregning av proveny

Når en skal vurdere hvordan et bortfall av taxfreeordningen vil kunne påvirke statens avgiftsinntekter er man nødt til å ta en rekke forutsetninger, både om dagens alkoholkonsum og – innkjøp og konsum og innkjøp i den hypotetiske situasjonen der taxfreeordningen ikke lenger eksisterer.

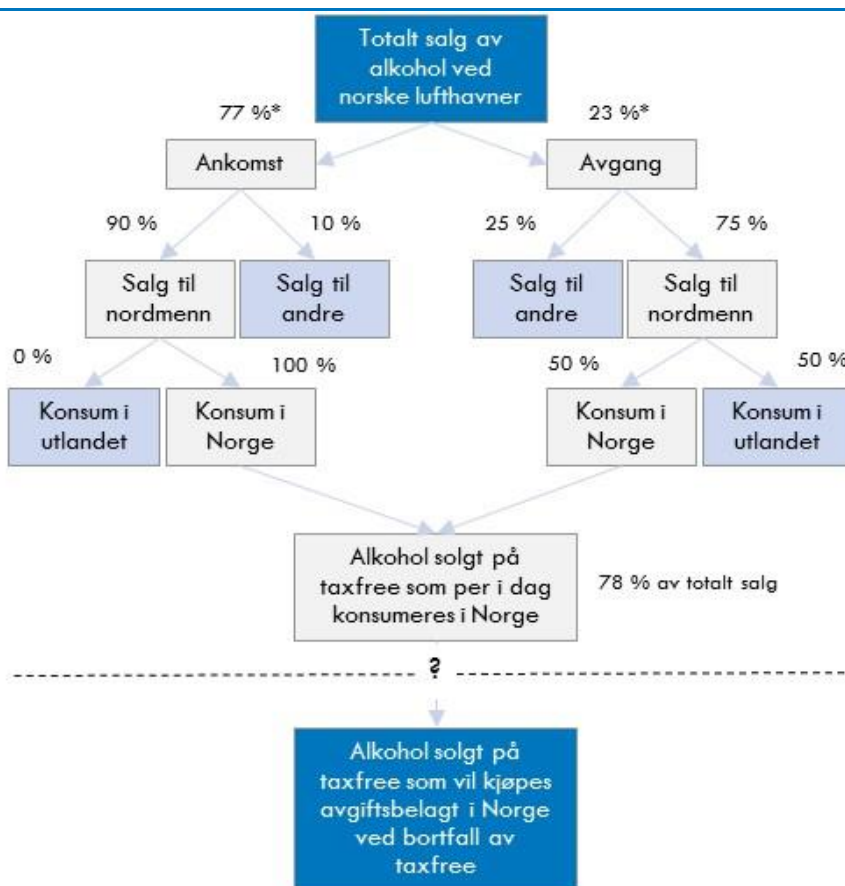
SIRUS gjorde i 2012 et forsøk på å anslå provenyvirkningen et bortfall av taxfreeordningen ville gi (Horverak 2012). De samme forholdstallene er benyttet av Finansdepartementet i deres beregninger av proveny, se Finansdepartementet (2014).

I SIRUS-rapporten antas det at den alkohol som selges på taxfree i Norge, og som faktisk konsumeres innenlands er det naturlige utgangspunktet for

beregninger av provenyvirkninger. Salg av alkohol til andre enn nordmenn, og til nordmenn som antas å konsumerer alkoholen i utlandet antas uansett å forsvinne sammen med taxfreeordningen. Det antas at 90 prosent av salget ved ankomst går til nordmenn, og at 100 prosent av dette salget konsumeres innenlands. For kjøp på avgangsbutikkene antas det at 75 prosent av slaget går til nordmenn, og at 50 prosent av det som kjøpes av nordmenn ved utreise konsumeres hjemme i Norge. Dette er illustrert i Figur 0-1.

Om vi benytter fordelingen av salg mellom ankomst og avgang fra 2011, det seneste året vi har oppdaterte tall for, og bruker SIRUS sine forutsetninger om hvem som kjøper alkohol og hvor det konsumeres, finner vi at 78 prosent av det totale salget ved taxfreebutikkene konsumeres innenlands.

Figur 0-1: Forutsetninger brukt beregninger av andel alkohol solgt på taxfree i Norge som går til norske konsumenter



*Disse prosentene vil variere noe avhengig av om man ser på salg av vin, brennevin eller øl. Se SIRUS (2015) for nøyaktige tall
Kilde: Horverak (2012), SIRUS (2015)

Når en skal beregne provenyvirkningen er det sentralt å finne svar på avvisningen som taxfreesalget fører med seg. Med avvisning menes i hvor stor andel av den alkohol solgt på per i dag selges på taxfree og

konsumeres innenlands som ville har blitt kjøpt avgiftsbelagt i Norge ved et bortfall av taxfreeordningen. I SIRUS-rapporten denne andelen å

være på 50 prosent. Finansdepartementet bruker i sine beregninger den samme andelen.

Basert på mengden alkohol som man antar vil kjøpes innenlands kan man gjøre provenyberegninger om man har en antatt gjennomsnittspris for henholdsvis vin, øl, og sprit.

Tabell 0-1 oppsummerer hvordan vi har beregnet provenyvirkningene av 1 liter solgt av de respektive alkoholtypene. Sammen med de antatte gjennomsnittspriser og alkoholprosent bestemmes de totale provenyvirkningene av det antall liter alkohol man antar vil skifte fra kjøp på taxfree til kjøp innenlands ved et bortfall av taxfreeordningen.

Tabell 0-1: provenyberegninger for ulike alkoholtyper

Alkohol-type	Volum-prosent	Avgift		Særavgift (pr liter)	Snittpris (pr liter)	Mva.	Avgiftstap (pr liter)
Øl	-	20,77	pr. liter	20,77	50	10,0	30,8
Vin	12	4,64	pr vol.pst.	55,68	280	55,9	111,6
Sprit	38	7,13	pr vol.pst.	270,94	548	109,5	380,5

Kilde: Regjeringen (2015), Oslo Economics

Vedlegg 3: Spørreundersøkelsen

Om undersøkelsen

Spørreundersøkelsen ble gjennomført av TNS Gallup i februar 2015 (uke 7). Undersøkelsen ble sendt ut til et web-panel med et landsrepresentativt utvalg av personer over 18 år.

Vekting av svarene

Ved landsrepresentative utvalg vektet responsen med alder, kjønn og geografi for å jevne ut eventuelle skjevheter i utvalget. Hvis for eksempel de yngste i mindre grad har svart enn de middelalderne, kompenseres det for dette ved å vekte opp de yngste i nettoutvalget slik at de representerer sin naturlige andel av totalen.

Undersøkelsen hadde et nettoutvalg på 1 321 respondenter, noe ble til et bruttoutvalg på 1 288 etter vektingen. Av bruttoutvalget på 1 288 respondenter er det svarene til de 1 036 som hadde vært i utlandet i løpet av de siste 12 månedene vi har brukt i analysene.

Feilmargin

Det er 95 prosent sikkert at dersom *alle* personer i Norge over 18 år som har vært i utlandet i løpet av de siste 12 månedene hadde svart på undersøkelsen, så ville svarene falle innenfor +/- 3 % av svarene i vår undersøkelse når svarene fra alle 1 036 respondenter benyttes.

Usikkerhetsmarginen vil stige dersom utvalget reduseres. Når vi ser på de 437 som har handlet alkohol ved ankomstbutikkene til norske flyplasser antas feilmarginen å være på +/- 5 %, når vi ser på de 208 som har handlet alkohol ved dagligvarehandel, systembolag eller lignende i utlandet øker feilmarginen videre til +/- 7 %.

Fordelingen av svar fra små undergrupper er imidlertid mer usikre. Vi kan for eksempel ikke si noe sikkert om hvordan svarene fordeler seg mellom personer innenfor enkelte fylker.

Spørsmål og svar

I det videre presenteres samtlige spørsmål i spørreundersøkelsen med tilhørende respons.

Q1: Har du vært i utlandet i løpet av de siste 12 månedene (n=1288)?

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Ja	1036	80 %
2	Nei	252	20 %

Q2: Tenk tilbake til sist gang du var i utlandet. Hvilket transportmiddel benyttet du da du passerte grensen tilbake til Norge? (n=1036)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Bil/lastebil	225	22 %
2	Buss	6	1 %
3	Tog	12	1 %
4	Ferge/båt	80	8 %
5	Fly	710	69 %
6	Annet	3	0 %
7	Vet ikke	0	0 %

Q3: Kjøpte du alkohol som du hadde med deg hjem? Dersom du handlet alkohol på flere steder, så velg stedet der du handlet mest (n=1036)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Ja, i dagligvarebutikk, systembolag eller lignende i utlandet	210	20 %
2	Ja, på flyplassen i utlandet	66	6 %
3	Ja, på flyplassen ved ankomst i Norge	437	42 %
4	Ja, på flyet	16	2 %
5	Ja, på fergen	64	6 %
6	Ja, på annet sted	6	1 %
7	Nei, kjøpte ikke alkohol	235	23 %
8	Vet ikke	2	0 %

Q4: (hvis 1-6 i Q3 Hva er de viktigste årsakene til at du valgte å handle alkohol akkurat der? (n=799)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Beliggenhet	348	44 %
2	Produktutvalg	140	18 %
3	Pris	497	62 %
4	Kvalitet på produktene	46	6 %
5	Kundeservice/fagkunnskap	14	2 %
6	Annet, noter...	40	5 %
7	Vet ikke	10	1 %
8	Enkelt/ lettvtint/ mest praktisk	18	2 %
9	Kortest vei/ slapp å bære/ transportere	20	3 %
10	Vil ikke/ orket ikke dra det med på flyet/ problematisk i håndbagasje (overvekt, flybytte, osv.)	8	1 %

Q5: (hvis 3 i Q3) Hva ville du gjort dersom du før du reiste til utlandet var kjent med at du ikke kunne kjøpe alkohol på flyplasser i Norge? (n=437)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Ville ha handlet på flyplassen i utlandet	314	72 %
2	Ville ha handlet på flyet på vei til Norge	34	8 %
3	Ville ha handlet på Vinmonopolet før eller etter utenlandsreisen	17	4 %
4	Annet	14	3 %
5	Ville ikke handlet	37	8 %
6	Vet ikke	22	5 %

Q6: (hvis 5 i Q30) Hva ville du gjort dersom du før du reiste til utlandet var kjent med at du ikke kunne kjøpe «taxfree» alkohol på flyplasser i Norge, men måtte betale ordinære norske priser? (n=433)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Ville ha handlet på flyplassen i utlandet	275	64 %
2	Ville ha handlet på flyet på vei til Norge	29	7 %
3	Ville ha handlet på Vinmonopolet før eller etter utenlandsreisen	42	10 %
4	Annet	15	3 %
5	Ville ikke handlet	60	14 %
6	Vet ikke	11	3 %

Q7: (hvis 5 i Q3) Hva ville du gjort dersom du før du reiste til utlandet var kjent med at du ikke kunne kjøpe alkohol på ferger til Norge? (n=61)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Ville ha handlet i dagligvarebutikk, systembolag eller lignende i utlandet og tollet det inn ved ankomst Norge	19	30 %
2	Ville ha handlet i dagligvarebutikk, systembolag eller lignende i utlandet og tatt sjansen på ikke å tolle det inn ved ankomst	15	24 %
3	Ville ha handlet på Vinmonopolet før eller etter utenlandsreisen	4	6 %
4	Ville ikke handlet	21	33 %
5	Ville ikke reist til utlandet	1	2 %
6	Annet	1	2 %
7	Vet ikke	2	3 %

Q8: (hvis 1 i Q3) Hva ville du gjort dersom du før du reiste til utlandet var kjent med at du ikke kunne kjøpe «taxfree» alkohol på ferger til Norge, men måtte betale ordinære norske priser? (n=64)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Ville ha handlet i dagligvarebutikk, systembolag eller lignende i utlandet og tollet det inn ved ankomst Norge	10	16 %
2	Ville ha handlet i dagligvarebutikk, systembolag eller lignende i utlandet og tatt sjansen på ikke å tolle det inn ved ankomst	12	19 %
3	Ville ha handlet på Vinmonopolet før eller etter utenlandsreisen	10	16 %
4	Ville ikke handlet	26	41 %
5	Ville ikke reist til utlandet	1	2 %
6	Annet	2	3 %
7	Vet ikke	3	5 %

Q9: (hvis 1 i Q3) Hva ville du gjort dersom du før du reiste til utlandet var kjent med at all alkohol måtte tolles inn på grensen til Norge (ingen kvote)? (n=208)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Ville fortsatt ha handlet i dagligvarebutikk, systembolag eller lignende i utlandet og tollet det inn på grensen	57	27 %
2	Ville fortsatt ha handlet i dagligvarebutikk, systembolag eller lignende i utlandet og tatt sjansen på ikke å tolle det	31	15 %
3	Ville ha handlet på Vinmonopolet før eller etter utenlandsreisen	20	10 %
4	Ville ikke handlet	78	38 %
5	Ville ikke reist til utlandet	3	1 %
6	Annet	2	1 %
7	Vet ikke	17	8 %

Q10_1: Jeg synes det er greit at folk tar med seg litt mer alkohol enn "kvoten" uten å tolle det inn (n=1034)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Helt uenig	315	30 %
2	Litt uenig	147	14 %
3	Verken enig eller uenig	194	19 %
4	Litt enig	177	17 %
5	Helt enig	192	19 %
6	Vet ikke	8	1 %

Q10_2: Jeg har i løpet av de siste 12 månedene vurdert å ta med mer alkohol enn "kvoten" uten å tolle det inn (n=1033)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Helt uenig	624	60 %
2	Litt uenig	87	8 %
3	Verken enig eller uenig	63	6 %
4	Litt enig	141	14 %
5	Helt enig	105	10 %
6	Vet ikke	13	1 %

Q10_3: Jeg har i løpet av de siste 12 månedene vurdert å handle alkohol i Norge som er smuglet til landet (smuglervarer) (n=1034)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Helt uenig	920	89 %
2	Litt uenig	43	4 %
3	Verken enig eller uenig	29	3 %
4	Litt enig	11	1 %
5	Helt enig	18	2 %
6	Vet ikke	12	1 %

Q10_4: Dersom det ikke var mulig å kjøpe taxfree alkohol og ikke var tillatt å ta med seg noe tollfritt, ville alkoholforbruket mitt gått ned (n=1032)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Helt uenig	724	70 %
2	Litt uenig	121	12 %
3	Verken enig eller uenig	104	10 %
4	Litt enig	33	3 %
5	Helt enig	30	3 %
6	Vet ikke	19	2 %

Q10_5: Dersom det ikke var mulig å kjøpe taxfree alkohol og ikke var tillatt å ta med seg noe tollfritt, ville jeg vurdert å ta med alkohol uten å telle det inn (n=1033)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Helt uenig	571	55 %
2	Litt uenig	97	9 %
3	Verken enig eller uenig	94	9 %
4	Litt enig	141	14 %
5	Helt enig	100	10 %
6	Vet ikke	30	3 %

Q10_6: Dersom det ikke var mulig å kjøpe taxfree alkohol og ikke var tillatt å ta med seg noe tollfritt, ville jeg vurdert å handle alkohol som er smuglet til landet (smuglervarer) (n=1034)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Helt uenig	802	77 %
2	Litt uenig	61	6 %
3	Verken enig eller uenig	58	6 %
4	Litt enig	60	6 %
5	Helt enig	37	4 %
6	Vet ikke	18	2 %

Q10_7: Dersom det ikke var mulig å kjøpe taxfree alkohol og ikke var tillatt å ta med seg noe tollfritt, ville jeg vurdert hjemmebrent (n=1034)

	Svaralternativ	Antall	Andel
1	Helt uenig	841	81 %
2	Litt uenig	40	4 %
3	Verken enig eller uenig	52	5 %
4	Litt enig	52	5 %
5	Helt enig	33	3 %
6	Vet ikke	16	2 %

oslo**economics**

www.osloeconomics.no

post@osloeconomics.no
Tel: +47 21 99 28 00
Fax: +47 96 63 00 90

Besøksadresse:
Dronning Mauds Gate 10
0250 Oslo

Postadresse:
Postboks 1540 Vika
0117 Oslo