

ØF-rapport nr.: 14/2004

Nordmenns grensehandel i 2003

av

Birgitta Ericsson

Østlandsforskning

er et forskningsinstitutt som ble etablert i 1984 med Oppland, Hedmark og Buskerud fylkeskommuner samt Kommunaldepartementet som stiftere, og har i dag 29 ansatte.

Østlandsforskning er lokalisert i høgskolemiljøet på Lillehammer. Instituttet driver anvendt, tverrfaglig og problemorientert forskning og utvikling.

Østlandsforskning er orientert mot en bred og sammensatt gruppe brukere. Den faglige virksomheten er konsentrert om to områder:

Regional- og næringsforskning
Offentlig forvaltning og tjenesteyting

Østlandsforsknings viktigste oppdragsgivere er departement, fylkeskommuner, kommuner, statlige etater, råd og utvalg, Norges forskningsråd, næringslivet og bransjeorganisasjoner.

Østlandsforskning har samarbeidsavtaler med Høgskolen i Lillehammer, Høgskolen i Hedmark og Norsk institutt for naturforskning. Denne kunnskapsressursen utnyttes til beste for alle parter

ØF-rapport nr.: 14/2004

**Nordmenns grensehandel i
2003**

av

Birgitta Ericsson

Tittel: Nordmenns grensehandel i 2003

Forfattere: Birgitta Ericsson

ØF-rapport nr.: 14/2004

ISBN nr.: 82-7356-548-3

ISSN nr.: 0809-1617

Prosjektnummer: K0217

Prosjektnavn: Oppdatering av grensehandel

Oppdragsgiver: Finansdepartementet

Prosjektleder: Birgitta Ericsson

Referat: Rapporten inneholder en oppdatering av størrelsen av nordmenns grensehandel, samt grove anslag for nordmenns tax-free-handel i forbindelse med ferie- og forretningsreiser til utlandet, gjeldende for året 2003.

Den store veksten som har vært registret i grensehandelen er stoppet opp siste år. I 2003 var nordmenns samlede handel (bilbasert) bragt inn til Norge i medhold av reisegodsforskriften (ekskl. tax-free) ca 4,5 mrd. NOK. Av dette var ca 3,3 mrd. NOK grensehandel (dvs. rent handelsbetinget handel).

Grensehandelen er svært konsentrert til Strömstad som handelsdestinasjon. Når det gjelder nordmenns grensehandel, blir hele to tredjedeler av samlet grensehandel (Sverige, Danmark og Finland) lagt igjen i Strömstad.

Sammendrag:

Emneord: Grensehandel, tax-free, detaljhandel, alkoholomsetning, grensepasseringer

Key words:

Dato: November 2004

Antall sider: 56

Pris: 90,-

Utgiver: Østlandsforskning
Serviceboks
N-2626 Lillehammer
Telefon 61 26 57 00
Telefax 61 25 41 65
e-mail: oef@ostforsk.no
<http://www.ostforsk.no>

⌈ Dette eksemplar er fremstilt etter KOPINOR, Stenergate 1 0050 Oslo
1. Ytterligere eksemplar fremstilling uten avtale og strid med
åndsverkloven er straffbart og kan medføre erstatningsansvar.

Forord

Denne rapporten inneholder en oppdatering til 2003 fra tall for 2000 om nordmenns grensehandel, tax-free-handel og annen bilbasert handel i utlandet.

Det har ikke vært rom for egne undersøkelser - oppdraget tilsvarer en arbeidsinnsats på 1,5-2 månedsverk - og tallene er derfor kun basert på sekundærkilder, med de styrker og svakheter dette medfører. Dette betyr bl.a. at tallene vi bruker er svært nøyaktige registreringer til sine formål, men at de samtidig kun er indikatorer på grensehandel, som ikke blir registrert noen steder.

Derfor er vi også mange velvillige personer stor takk skyldig for å ha fått tilgang til tall som normalt ikke fins offentlig tilgjengelig. Det gjelder spesielt Systembolaget i Sverige og Arne Rideng, TØI. Statens Vegvesens regionale kontorer har bistått med alle trafikktelegningene, og brukt mye tid på kjøring tilpasset våre spesielle krav. Odd Skarstad, FIN, har vært oppdragsgivers kontaktperson, og har kommet med gode poenger og nyttige innspill undervegs. Peter Vonlanthen har bidratt til mange gode diskusjoner og prinsipielle innspill til arbeidet. Takk til samtlige!

Lillehammer november 2004

Birgitta Ericsson
prosjektleder

Ståle Størdal
forskningsleder

<i>Innholdsfortegnelse</i>	<i>side</i>
Forord	
Innholdsfortegnelse	7
Tabell- og figurfortegnelse	9
1. Innledning	11
1.1. Norsk grensehandel, eksisterende kunnskap	11
1.2. Grensehandel og/eller turistkonsum	13
2. Metode og kilder	17
2.1. Kilder og tilgjengelig datagrunnlag	17
2.2. Kildevurdering	18
2.3. Vårt utgangspunkt	20
3. Nærmere om indikatorenes utvikling 2000-2003	21
3.1. Grensepasseringer foretatt med personbil	21
3.2. Detaljhandelsomsetning i tre svenske kommuner	25
3.3. Utvikling i omsetningen ved Systembolaget	29
4. Framskrivning av nordmenns handel i Sverige	33
4.1. Nordmenns handel i utlandet: Omfang og utvikling fra 2000	35
4.2. Grensehandelens struktur 2003	39
4.3. Avgiftsfri handel	41
5. Oppsummering	42
6. Skisse til et opplegg for å følge utviklingen i handelsmotivert (grensehandel) og ikke handelsmotivert handel (på ferie- og forretningsreiser i utlandet)	43
Referanser	45
Vedlegg	

Tabell- og figurfortegnelse

side

Tabellfortegnelse

Tab. 2.1.	Registrert vekst i prosent etter ulike trafikkmål, detaljhandelsomsetning og omsetning på systembolaget. Vekst i prosent samt prosentandel grensehandel i 2000.	16
Tab. 3.1.	Trafikkutvikling ved Svinesund, Ørje, Magnor og Teveldal etter retning, tidspunkt og nasjonalitet. Personbiler 2000 og 2002.	29
Tab. 4.1.	Samlet bilbasert handel inn til Norge og grensehandel i Sverige, Finland og Danmark (ekskl. tax-free). 2000, 2002 og 2003. Mill. NOK/DKK, løpende priser.	36
Tab. 4.2.	Grove anslag over nordmenns tax-free-handel i forbindelse med flyreiser fra utlandet og fergetrafikk fra Danmark. 2003.	40

Figurfortegnelse

Fig. 1.1.	Prinsippforskjeller mellom grensehandel og andre reiser til utlandet.	14
Fig. 3.1.	Personbiltrafikkens fordeling på grenseovergangene med Sverige. ÅDT 2003. Prosent.	22
Fig. 3.2.	Utvikling i grensepasseringer av personbiler begge veier. Svinesund, Ørje, Magnor og Teveldal. ÅDT 1995-2003.	22
Fig. 3.3.	Utvikling i grensepasseringer av personbiler inn i Norge pr. uke. Svinesund, Ørje og Magnor. Antall personbiler kl.11.00-20.00 2000 og 2003.	24
Fig. 3.4.	Utvikling i detaljhandelsomsetningen i Strömstad, Årjäng og Eda kommuner samt i Sverige i alt. 1997-2003. Indeks: 1997=100. Løpende priser.	26
Fig. 3.5.	Utvikling i detaljhandelsomsetningen i Strömstad, Årjäng og Eda kommuner. 1997-2003. Mill. SEK ekskl. moms. Løpende priser.	27
Fig. 3.6.	Utvikling i detaljhandelsstrukturen i Strömstad, Årjäng og Eda kommuner. Omsetning i mill. SEK ekskl. moms 2003, og vekst i prosent 2000-2003 basert på løpende priser.	28
Fig. 3.7.	Varefordeling ved Systembolagene i Sverige samlet. Liter vare solgt 1994-2003.	30
Fig. 3.8.	Varefordeling ved Systembolagene i Strömstad, Årjäng og Eda samlet. Liter vare solgt 1994-2003.	30

Fig. 3.9.	Omsetning ved Systembolagene i Strömstad, Årjäng, Eda og Åre. Mill. SEK 1998-2003. Løpende priser inkl. punktavgifter og moms.	32
Fig. 3.9.	Omsetning ved noen Systembolag i grensekommuner mot Norge. Mill. SEK1998-2003. Løpende priser inkl. punktavgifter og moms.	32
Fig. 4.1.	Samlet handel i Sverige, Finland (2000 og 2003) og Danmark (2003) fordelt etter varestruktur. Prosent, basert på løpende priser.	38
Boks 4.1.	Arbeidstrinn, beregningsmåter og vurderinger for grensehandlestimatene	34

1. ***Innledning***

I forlengelsen av grensehandelsutvalgets arbeid (NOU 2003:17), og i Finansdepartementets notat "Omfanget av grensehandelen" er det registrert behov for å foreta en oppdatering til 2003 av tall fra 2000 for norsk grensehandel. Det er ønskelig å

- a) kartlegge/anslå omfang og sammensetning av nordmenns grensehandel i Sverige, samt gjennomføre grove anslag for nordmenns grensehandel i Danmark/ Finland, for 2003
- b) lage anslag over omfanget av nordmenns tax-free-kjøp av alkohol og tobakksvarer for 2003
- c) lage forslag til opplegg for å kunne følge utviklingen i omfang og sammensetning av grensehandel og tax-free-kjøp for de kommende år

Bakgrunnen for prosjektet er usikre og varierende anslag på grensehandelen, den offentlige interessen for grensehandel og behovet for data i arbeidet med modellen "Konsum G". (Jfr. NOU 2003:17)

1.1. ***Norsk grensehandel, eksisterende kunnskap***

I 2000 ble det gjennomført en "fullskala" undersøkelse, Grensepasseringsundersøkelsen 2000, av Østfoldforskning (Ericsson 2001) for kartlegging av grensehandelen med Sverige. I denne undersøkelsen ble et tilfeldig, tilnærmet representativt utvalg av norske biler stoppet på veg inn i Norge over de fire største grenseovergangene, nemlig Svinesund, Ørje, Magnor og Tevel-dal, og spurt om handel i Sverige. På disse fire overgangene foregår om lag 80% av alle grensepasseringer foretatt med personbil mellom Norge og Sverige. (Statens Vegvesen, Ericsson 2001) Undersøkelsen dekket altså det alt vesentlige av norsk biltrafikk fra utlandet, og en enda større andel av den rene grensehandelen. Dette bekreftes av norske og svenske tall for både trafikk-, bosettings- og detaljhandelsstruktur.

Et viktig mål for "Grensepasseringsundersøkelsen 2000" var å kartlegge *all* bil- og bussbasert *handel* i Sverige, samt *formålet* med reisen. Det er den første undersøkelsen gjennomført i Norge, som gir oversikt over hvor mange av grensepasseringene som er direkte avhengig av prisforskjeller mellom landene, og følgelig er å betrakte som "ekte" grensehandel. Undersøkelsen ga dermed også grunnlag for å bruke *forskjellige definisjoner* på grensehandel samtidig som den ga et estimat for nordmenns samlede handel i Sverige.

Særlig i de tilfeller en er opptatt av å styre tiltak etter størrelsen på grensehandel, eller påvirke omfanget av grensehandelen, er det viktig å ha kunn-

skap om den reelle motivasjonen for utenlandsreiser. Hvis nordmenns handel i f.eks. Sverige foregår i forbindelse med ferieturer og forbrukes i Sverige, er det a) ikke å betrakte som grensehandel, og b) lite avhengig av endringer i norsk avgiftsnivå. I det største grensehandelsområdet på svensk side, Strömstad kommune, er denne problemstillingen helt reell. I tillegg til omfattende grensehandel er området svært populært for norske ferierende så vel i egne fritidsboliger og båter som i kommersielle overnattingstilbud av forskjellig type (f.eks. campingplasser og utleiehytter). Det er derfor lite trolig at nordmenns bruk av nordre Bohuslän som ”nærmeste ferieområde” vil påvirkes nevneverdig av endringer i norsk avgiftsnivå. Det er altså først gjennom å avdekke folks formål med turene til Sverige, at en kan få fram motivet for at turistene evt. også velger å handle der. Særlig viktig vil det være å få vite hvor stor andel som faktisk er påvirkelig gjennom tiltak, og i tilfelle hva slags tiltak som bør iverksettes. Omfanget av utenlandseiser med annet formål enn grensehandel vil for eksempel neppe kunne reduseres med utgangspunkt i det norske særavgiftsnivået. (Jfr. også NOU 2003:17)

I den foreliggende rapporten har det vært et hovedanliggende å oppdatere tallene for handel over grensa fra år 2000 til år 2003, dvs. både grensehandel og handel i forbindelse med andre typer reiser. Definisjonen av grensehandel er den samme som grensehandelsutvalget brukte i sin rapport (NOU 2003:17), og som er gjengitt nedenfor.

”Grensehandel omfatter varer som innføres avgiftsfritt til Norge i medhold av Reisegodsforskriften i forbindelse med handelsmotiverte reiser. Varene får avgiftsfritak i Norge, men er avgiftsbelagt i innkjøpslandet.”
(NOU 2003:17, s. 74)

Denne definisjonen utelukker tax-free-handel pga. avgiftskravet. Svært mye av tax-free-handelen foregår i forbindelse flyreiser mellom Norge og utlandet der formålet med reisen enten er forretnings- eller feriebetinget. Vi har likevel laget et estimat for samlet omfang av tax-free-handel, basert på passasjertall på norske flyplasser fra Avinor og TØI. (Avinor 2003, Lian 2003)

Selve grensehandelsbegrepet er reservert til å omfatte handel som omfattes av definisjonen gjengitt ovenfor. Den øvrige handel som foretas i utlandet av personer bosatte i Norge, omfattes ikke av vår definisjon av grensehandel, men omfanget av denne handelen¹ er også estimert.

I rapporten fra ”Grensepasseringsundersøkelsen” og NOU 2003:17 er andre estimater på norsk grensehandel referert og vurdert, og det henvises til disse publikasjonene for nærmere omtale. Etter den tid er det gjennomført ytterligere en undersøkelse, i regi av GfK², gjengitt i Lavik (2003). Denne under-

¹ Handel i utlandet som blir konsumert i utlandet er rent turistkonsum, og er ikke regnet med her. ”Annen handel” i utlandet er handel i utlandet der varene blir brakt hjem i medhold av reisegodsforskriften fra ikke handelsbetingede reiser. Andre varer enn tax-free-kjøp foretatt av ferie- og forretningsreisende som ikke ankommer Norge med bil er likevel ikke stipulert.

² Growth from Knowledge, et større internasjonalt konsulentfirma med hovedområde innrettet mot forbruk og forbruksdata (www.gfk.com).

søkelsen er basert på dagbokføring av et representativt utvalg av norske husholdninger. Tallene er ikke direkte sammenliknbare verken med "Grensepasseringsundersøkelsen" eller andre undersøkelser av grensehandel gjennomført i Norge. En oppblåsing av resultatene fra denne GfK-undersøkelsen viste en handel i Sverige i 2002 på om lag 2,5 mrd. NOK. Dette tallet omfatter også handel på turer som ikke er handelsbetingede, men ikke innkjøp på ferie- eller forretningsreiser av "lengre" varighet.³ Dersom en beregner samlet handel med hjemførte varer med utgangspunkt i at registreringene er anslått til å omfatte ca 60%, kommer en fram til et anslag for nordmenns samlede handel i utlandet på 4 til 4,3 mrd. NOK i 2002.

Ytterligere en undersøkelse som gjelder grensehandelen i 3. kvartal 2004 er gjennomført av SIFO (Lavik 2004). Tallene derfra er verken direkte sammenliknbare med tidligere gjennomførte SIFO-undersøkelser eller med "Grensepasseringsundersøkelsen". SIFOs undersøkelse er foretatt i en periode med mye ferietrafikk uten av fotmålet med turen, type reise, eller oppholdslengde utenlands er kartlagt.

1.2. Grensehandel og/eller turistkonsum?

Det kan imidlertid være et spørsmål hvorvidt nordmenns handel av varer som bringes med til Norge i forbindelse med ferieopphold i utlandet avhenger av norsk avgiftsnivå. I tilfelle er det en diskusjon som må gjøres gjeldende for all ferietrafikk til utlandet. Det prinsipielle i en slik diskusjon kan ikke bare gjelde ferierende i Sverige, selv om mange nordmenn reiser til Sverige på ferie.⁴ En grenseoppgang mellom grensehandel og andre reiser til utlandet kan gjøres som i fig. 1.1. på neste side, som viser at både motiv og drivkrefter for grensehandelsreiser er forskjellig fra andre utenlandsreiser.

Nordmenns handel i utlandet utenom grensehandel, vil være relativt liten sammenliknet med nordmenns kjøp av turistreiser og relaterte produkter i utlandet, dvs. turistkonsum i utlandet⁵. Endringer i det norske avgiftsnivået vil ikke ha vesentlig betydning for nordmenns turistkonsum i utlandet, nettopp fordi reise- og oppholdsutgifter i de fleste tilfeller vil utgjøre størsteparten av feriebudsjettet. Enkelte unntak kan være de s.k. "Londonturene" som foretas i forbindelse med julehandelen, der verdien av et par dagers handel fort kan overskride reise- og oppholdskostnader. I et større perspektiv på den samlede ferie- og forretningsbetingede reisetraffikken, er disse reisene volummessig av mindre omfang. Samlet sett vil derfor reise- og oppholdsutgifter fortsatt være den uten sammenlikning største utgiftsposten i et slikt regnestykke.

³ Tallene fra undersøkelsen er gjengitt i vedlegg i Lavik (2003), og omfatter handel på "korte utenlandsopphold eller ved grensehandel" (Lavik 2003:73). GfK anslår registreringene omfatter om lag 60% av innkjøpsverdien brukt i utlandet.

⁴ GfK har utelatt ferie- og forretningsreiser av "lengre" varighet i sine registreringer, mens SIFO (Lavik 2004) har med alle typer reiser.

⁵ Denne posten utgjorde over 30 mrd. NOK i nasjonalregnskapet i 2003. (SSB-NR)

Fig. 1.1. Prinsippforskjeller mellom grensehandel og andre reiser til utlandet.

Type utenlandsreise	Hovedmotiv for reisen	Evt. bi-motiv/ bi-effekt	Avgjørende faktor for reisen (drivkraft)
Grensehandel	handel	tur/utflukt	prisdifferanser, valuta- eller avgiftsbetinget
Ferie- og fritidsbetingede reiser	rekreasjon og opplevelser	handel	destinasjonens samlede tilbud, pris på hele reisen
Yrkes- og forretningsbetingede reiser	møte, montasje, seminar, kurs el. likn.	private goder (delvis) betalt av arbeidsgiver ("spinn-off")	sted gitt, vesentlig uelastisk (pris)

I 2003 foretok nordmenn i alt 5,6 millioner ferieturer⁶, om lag 3 millioner i Norge og 2,6 millioner utenlands. Av utenlandsturene ble 12% (ca 250 000 turer) lagt til Sverige, 88% av utenlandsturene ble lagt til andre utland (Ferieundersøkelsen 2003). Mange av disse andre utlandene har pris- og avgiftsnivåer (til dels langt) lavere enn Norge. Slik sett kan det være mulig å si at reiser til Syden i seg selv kan være grensehandel, hvis en mener at norsk prisnivå er grunnen til ferieturer til Syden. Jo rimeligere Sydenferier, desto flere Sydenturister, og som tar med seg varer hjem. Jo dyrere Sydenferier, desto flere ferierer andre steder. Men da er det framfor alt prisen på hele reisen, der oppholdskostnadene vil utgjøre den største delen av feriebudsjettet, som er av betydning, ikke primært hva varer en kan kjøpe med seg hjem koster. Hvordan konsumentene reagerer på endringer i pris, og hvordan de vurderer kostnader forbundet med innkjøp, syns imidlertid ofte å være avhengig av rammebetingelsene rundt kjøpsituasjonen, så vel som av beløp og opplevde anstrengelser i forbindelse med kjøpet (jfr. eks.vis Tversky og Kahneman 1991).

Folk velger ikke feriemål ut fra hva de kan kjøpe med seg hjem, selv om shopping kan utgjøre en viktig del av ferieaktivitetene (Eks. Haukeland 1993, Lumsdon 1997). Når det gjelder valg av feriemål er det helt andre motiver som er avgjørende, men shopping vil nær sagt uansett reisemål kunne være en vesentlig aktivitet. Tilsvarende vil det neppe være svært mange som velger å legge ferien til Norge isteden for til utlandet på grunn av at norske avgiftsnivået blir lavere. Å endre det norske feriemønsteret krever helt andre tiltak enn endringer i (det norske) avgiftsnivået.

Etter vårt syn vil det være viktig og riktig å *reservere grensehandelsbegrepet* for den rent handelsmotiverte handelen over grensene (dvs. handel på handleturer). Innkjøp på ferie- eller forretningsreiser er da ikke grensehandel, men ferie- og forretningsbetinget turistkonsum i utlandet. Slik vil en også få konsistens i begrepsbruken for grensehandel foretatt i Sverige og innkjøp i forbindelse med andre ikke handelsbetingede reiser.

Alternativt kunne en velge å la "grensehandel" omfatte all handel i utlandet, men det vil etter vår mening tilsløre hva som er de egentlige drivkraftene bak reisene. Kjennskap til motivasjonen bak reisene vil være avgjørende for å kunne estimere følsomheten for evt. tiltak, og evt. hva slags tiltak som bør vurderes (eks.vis endringer i avgiftsnivå). Motivet for å reise vil på samme måte være viktig for å forutsi konsumentenes evt. reaksjoner på prisendringer, der endringer i valutakurser og vekslingsforhold vil være vel så vesentlige som avgiftsendringer i forbindelse med feriereiser. Deler av den rene grensehandelen, og da særlig handel med tobakk og alkohol, er trolig mer direkte følsom for endringer i avgifter.

⁶ Ferietur er definert som tur med minst 4 overnattinger borte fra hjemmet (SSB, NOS Ferieundersøkelsen)

Tab. 2.1. Registrert vekst i prosent etter ulike trafikkmål, detaljhandelsomsetning og omsetning på Systembolaget. Vekst i prosent 2000 til 2003 samt prosentandel grensehandel i 2000.

Overgang/grensekommune	00-03 i %: ÅDT i alt	00-03 i %: Passeringer riktig retning og tid	00-03 i %: Omsetning i detaljhandel i alt	00-03 i %: Omsetning på Systembolaget	Andel handelsbet. handel 2000 (grensehandel)
Svinesund/Strömstad	15,6	13,4	54,6	124,4	0,81
Ørje/ Årjäng	19,6	21,3	14,5	61,3	0,76
Magnor/ Charlottenberg	10,9	13,1	49,1	68,2	0,80
Tevelidal	31,1	--	--	--	0,49
Sandefjord (Strömstad)	18,4	0,6	(54,6)	(124,4)	0,22

Kilder: Statens Vegvesen (Østfold, Hedmark og Nord-Trøndelag)
 Statistiska Centralbyrån: Regionalfordelt detaljhandelsstatistikk 2000 og 2003
 Color Line: Havnefordelt passasjerstatistikk 2000 og 2003
 Systembolaget, økonomiavdelningen: Regionalfordelt omsetningsstatistikk 2000 og 2003
 Ericsson, B (2001): Grensepasseringsundersøkelsen 2000, StØ, Halden 2001

2. Metode og kilder

2.1. Kilder og tilgjengelig datagrunnlag

Det er ikke utelukkende enkelt å basere oppdateringen av tallene fra 2000 på sekundærkilder. Ett vesentlig grunnlagsmateriale for anslag av utviklingen i og størrelsen på grensehandelen er personbiltrafikken over grensa. Som tidligere dokumentert (Ericsson 2001; NOU 2003: 17) er det ingen grunn til å regne med norsk grensehandel av betydning andre steder enn i de tre svenske grensekommunene Strömstad, Årjäng og Eda (Charlottenberg). Spørsmålet er altså hvordan denne handelen har utviklet seg etter 2000, da "Grensepasseringsundersøkelsen" ble gjennomført. (Ericsson 2001).

For å oppdatere tall fra "Grensepasseringsundersøkelsen 2000" uten å gjennomføre en ny storskala undersøkelse, må en altså bruke andre indikatorer på grensehandelen enn oppgaver direkte fra de handlende. De viktigste vil her være omsetningstall fra Systembolaget og detaljhandelen i de aktuelle kommuner på svensk side. Videre må en også trekke inn personbilpasseringer over grensa. Detaljhandelstall er tilgjengelige fra det svenske momsregisteret og trafikk tall registreres kontinuerlig av Vegvesenet på de aktuelle overgangene. Tallene fra Systembolaget er registrert salg i volum og verdi.

Disse kildene er samtlige nøyaktige totalregistreringer, og selve tallene er altså svært pålitelige. Problemet er at ikke all omsetning er grensehandel og ikke all biltrafikk grensehandelstrafikk. Videre vet vi også fra "Grensepasseringsundersøkelsen" at andelen handlende varierer ved de enkelte grenseoverganger. Reliabiliteten i dette sekundære datamaterialet er altså svært høg, mens validiteten er lavere.

Disse tre kildene gir følgelig et 100% pålitelig bilde over utviklingen i detaljhandel, alkoholhandel og vegtrafikk i alt. Spørsmålet er hvorvidt de også kan gi et pålitelig bilde over utviklingen i den grensehandelsbetingede vegtrafikken og omsetningen?

En nærmere granskning av utviklingstallene avslører nemlig store forskjeller i utviklingen avhengig av hvilken indikator en ser på. Variasjonen går fra en økning på 0,6% i biltrafikken på ferga fra Strömstad til Sandefjord, til 124% vekst i omsetningen ved Systembolaget i Strömstad fra 2000 til 2003 (jfr. tab. 2.1.). Dette er nærmere kommentert i neste avsnitt.

2.2. Kildevurdering

Det er altså to hovedprinsipper å ta utgangspunkt i for å framskrive grensehandelstallene fra undersøkelsen i 2000. En kan:

- a) bruke registrerte endringer i biltrafikken over grensa, enten
 - i registrert totaltrafikk (ÅDT) som gir grove anslag (brukt av grensehandelsutvalget i NOU 2003:17), eller
 - i registrerte passeringer i riktig tidsrom og retning⁷
- b) framskrive handelstallene fra 2000 med registrert utvikling i detaljhandelen i de svenske grensekommunene

Gjennom å legge størst vekt på trafikk tallene, kan en unngå kompliserende forhold knyttet til f.eks. endringer i valutakursen. Det vil uansett ikke være rettvise å legge for mye vekt på forholdsvis små forskjeller i valutakurser. Hovedårsaken til dette er, at når handelen gjøres opp i NOK i butikken, noe som forekommer relativt ofte, skjer kursberegningen etter butikens egen vekslingskurs, og ikke etter den offisielle kursen⁸. Dessuten er utgangspunktet fra grensepasseringsundersøkelsen beheftet med de vanlige feilmarginer knyttet til utvalgsundersøkelser. Beregninger på kursendringer med inntil 5% ville følgelig bare tilsynelatende kunne gi mer nøyaktige estimater.

En framskrivning kun på grunnlag av omsetningsutviklingen i Sverige, vil trolig gi det minst etterrettelige estimatet av disse to beregningsmåtene, nettopp fordi en har mer "støy" i disse tallene enn i registrerte grensepasseringer. Særlig gjelder dette hvis en dekomponerer trafikk tallene til kun å omfatte riktig retning og aktuelt tidspunkt. På den andre sida vil trolig endringer i omsetningstallene kunne gi indikasjoner på evt. strukturendringer i grensehandelen. Da tenker vi primært på evt. endringer i handelens innhold. Geografiske endringer fanges naturlig nok best opp gjennom å følge utviklingen i antall grensepasseringer.

Likevel vil et estimat av grensehandel basert på de svenske detaljhandelstallene ikke gi vesentlige forskjeller i resultatene. En beregning av grensehandelen basert på utviklingen i svenske handelstall gir en forskjell i størrelsesorden 150-200 mill. NOK. Selv om det ikke er dramatiske forskjeller i størrelsesorden i anslagene etter de to prinsippene, vil usikkerheten knyttet til et handelsbasert estimat være større enn et som er basert på grensepasseringer, og vår hovedbegrunnelse for å velge grensepasseringer som utgangspunkt. En framskrivning av resultatene fra "Grensepasseringsundersøkelsen" gjøres best med samme grunnlag som selve undersøkelsen ble gjennomført på.

⁷ Dette kan kun gjennomføres ved tellepunkter som har kontinuerlige tellinger. Det fins ved samtlige fire store grenseoverganger.

⁸ Selv som "kunde i banken" kan det være vanskelig å kjøpe penger til oppgitt kurs.

I Strömstad og Charlottenberg har omsetningen i detaljhandelen samlet⁹ økt med om lag 50% i løpet av disse tre åra, vesentlig mer enn i Årjängs kommun. Samtidig har grensepasseringene over Ørje¹⁰ (ved Årjäng) økt mer enn over Svinesund og Magnor. Dette indikerer for så vidt noe selvsagt - at sammenhengen mellom grensehandel og grensepasseringer ikke er proporsjonal. På den andre sida vet en heller ikke helt sikkert hva som ligger til grunn for økningen i detaljhandelen generelt. I prinsippet kan økningen like gjerne skyldes såvel turisme, grensehandel og gjenvunnet handelslekkasje som følge av at lokalt tilbud blir utvidet. Trolig er det kombinasjoner av årsaker som gjør seg gjeldende. Omsetningsøkningen på Systembolaget er preget av at det i løpet av denne perioden igjen ble innført lørdagsåpne butikker i Sverige. I Strömstad, Åre og Årjäng ble butikkene dessuten selvbetjent i perioden¹¹. Lørdagsåpning og selvbetjening øker i seg selv omsetningen, samtidig som kapasiteten og mulighetene for grensehandel med alkohol økes.

Strömstad er en betydelig turistby i Sverige, og det er siden ”Grensepasseringsundersøkelsen 2000” bygget opp en ny ferieby med nær 150 boenheter på Nötholmen¹² basert på nordmenn. Båttrafikken langs kysten vokser sterkt, og Strömstad er et etablert båtmål for nordmenn og svensker.¹³ Turisttrafikk og grensehandel påvirker detaljhandelsomsetningen på prinsipielt samme måte. Det har i dette prosjektet ikke vært rom for å forfølge utviklingen innefor reiselivsbedriftene i kommunen.

For de fleste innbyggere i Eidskog kommune (ca 6 400 i 2003) i Hedmark er Charlottenberg nærmeste handelssted. For de fleste innbyggere i Eidskog er det raskere å kjøre til Charlottenberg enn til Kongsvinger. I slike områder uten avstandsbarrierer av betydning, vil trolig kursutviklingen være viktig premissleverandør for omfanget av grensehandelen også på varer med lav sentralitet, dvs. at ved gunstig kurs handles også basisvarer i Sverige. På den andre sida vil handel på det nærmeste handelsstedet (i Sverige) neppe forlates, til fordel for et sted med lengre reiseavstand (i Norge), for varer med høgre sentralitet, relativt uavhengig av kursutviklingen, så lenge ikke prisene er vesenlig lavere i Norge.

⁹ Inkludert ”serviceverksteder, handel med reservedeler, o.l. og bensinstasjoner”, men ekskl. handel med motorkjøretøy.

¹⁰ Dette tellepunktet er nå flyttet noe lengre vekk fra grensa, slik at tallene inneholder også en del lokaltrafikk. Det er ikke mulig å si hvor mye, men doble registreringer for en del år antyder i størrelsesorden 100-200 ÅDT og at det kan være store variasjoner mellom åra. En vet dermed heller ikke hvilke(n) del(er) av trafikken som vokser. (Trafikktallene som oppgis for Ørje er imidlertid fra samme tellepunkt alle år og dermed direkte sammenliknbare).

¹¹ Eda (Charlottenberg) fikk sitt selvbejente utsalg allerede i 1999.

¹² Et stort prosjekt med bygging av en ny bydel (”Kanalbyen”) med fritidsboliger (for nordmenn) i Strömstad. Det er planlagt to byggetrinn - det første på 148 boenheter sto ferdig i juni 2001. (DDG Strömstad AB, www.notholmen.com)

¹³ I jan-sept 2004 er det registrert 10 200 gjestbåtnetter i gjestehavna i Strömstad - det tilsvarer nesten 70 båter pr natt gjennomsnittlig alle netter i mai til og med september. (Hamnkontoret Strömstad)

2.3. Vårt utgangspunkt

Våre estimater er prinsipielt basert på biltrafikken og strukturtall for grensehandel fra ”Grensepasseringsundersøkelsen 2000”. Omsetningstall fra detaljhandelen og Systembolaget i de tre kommunene Strömstad, Årjäng og Eda brukes deretter som kontroll på at størrelse og utvikling i estimatene er rimelige. I boks 4.1. er metodikk og beregninger nærmere beskrevet.

Alle indikasjoner på utviklingen i grensehandelen er forholdsvis entydige, og peker på at grensehandelen har vært igjennom en kraftig vekstperiode fra 1997 og til og med 2002 (jfr. kap. 3.). I 2003 virker veksten imidlertid å ha stoppet opp og utviklingen har (muligens) stagnert¹⁴. Den sterkeste indikatoren på det er biltrafikken over Svinesund som i 2003 var på akkurat samme nivå som i 2002. Den samme utviklingen kan registreres over grensa ved Teveldal, men der er jo både biltrafikken og grensehandelen atskillig mindre. Grenseovergangene ved Ørje og Magnor har hatt noe trafikkvekst på 2-3% i 2003, dvs. noe over landsgjennomsnittet på 1,7%. De øvrige, mindre grenseovergangene kan vise til en forholdsvis stor tilbakegang, ca 15%, fra 2002 til 2003. For grensehandelen totalt betyr imidlertid denne trafikken lite.

En gunstig kronekurs er en viktig drivkraft for å handle i Sverige. Trolig kan mye av trafikkøkningen i 2002 tilbakeføres til kronekursen.¹⁵ Ved en gunstig kronekurs er det ikke nødvendigvis så viktig med detaljkunnskaper om prisene på den andre sida av grensa – valutakursen alene kan være garanti for en gunstig handel. Et vekslingsforhold nærmere pari derimot krever mer detaljert kunnskap om vareutvalg og prisnivå, bedre forberedelser og pris-sammenligninger i butikkene skal en fortsatt kunne tjene penger på handle-turer til Sverige. Jo gunstigere valutakurser, desto større kundeomland vil trolig grensehandelsdestinasjonene ha.

I ”oppgangstider” er det mindre interessant å vite hvordan denne kursge-vinsten tas ut av forbrukerne. Prinsipielt kan en definere fem forskjellige effekter eller måter konsumentene forholder seg til gunstig kurs på. Den åpenbare er at

- 1) flere drar over grensa for å handle framfor å handle hjemme, men også at:
- 2) de handlende kan få med seg mer varer for samme beløp i NOK (volumvekst)
- 3) de handlende kan kjøpe dyrere (i SEK) varer (kvalitetsheving)
- 4) de handlende kan handle de samme varene som før til en lavere pris
- 5) det handles for større beløp i NOK (flere varer er gunstig priset)

¹⁴ Systembolaget i Strömstad melder om en nedgang i salgsverdi på 30% i perioden mai 2003-mai 2004, sammenliknet med mai 2002-mai 2003. (Martin Englund, sjef for Systembolaget i Strömstad, Aftenposten 22.08.2004) Lavik (2004) antyder også nedgang i grensehandelen, men det er for 2004.

¹⁵ Gjennomsnittskurser for årene 2000, 2002 og 2003 var hhv NOK 96, NOK 82 og NOK 88 for SEK 100. Hittil i 2004 har gjennomsnittskursen vært NOK 92 for SEK 100. (Norges Bank)

Grensehandelsutvalget gikk i 2002 ut fra at de handlende i praksis handlet for det samme beløpet i NOK (dvs. pkt. 2) og 3) ovenfor), og veksten i NOK skyldtes at flere dro på handletur. Disse forutsetningene impliserte imidlertid samtidig at nordmennene fikk 18% mer i svensk verdi for dette beløpet i NOK. Dermed vil omsetningstallene på svensk side øke med 18% utelukkende pga. kursendringene dersom nordmennene handler for samme beløp i NOK som i 2000. Estimater for 2002 representerte således en svært stor økning, men utvalget tok nok høyde i anslaget for ikke å underslå verdien av handelen. En volumøkning i denne størrelsesorden representerte en (brutto) priselastisitet på om lag -2 (NOU 2003:17, s.81).

Hvordan konsumentene reagerer i en situasjon med et mer ugunstig vekslingsforhold gjenstår å se. I denne perioden med stadig voksende handel og stort kundegrunnlag, er tilbudet på svensk side vokst vesentlig både i dybden og bredden. Strömstad er nå også på mange måter blitt et fullverdig handelssenter, i tillegg til å være stor turistdestinasjon, og slik sett ytterligere styrket sin attraksjons- og konkurransekraft både i handels- og turistmarkedet, også i forhold til de to andre store grensehandelsdestinasjonene. Dette tilsier at selv med en evt. stagnasjon / tilbakegang i grensehandelen, så vil likevel detaljhandelsomsetningen i Strömstad trolig ligge på et høgre nivå enn den gjorde før den store veksten tok til i 1997. I det følgende vil vi først i gjøre rede for utviklingen i de forskjellige indikatorene vi bruker i framskrivningen.

3. Nærmere om indikatorenes utvikling 2000-2003

3.1. Grensepasseringer foretatt med personbil

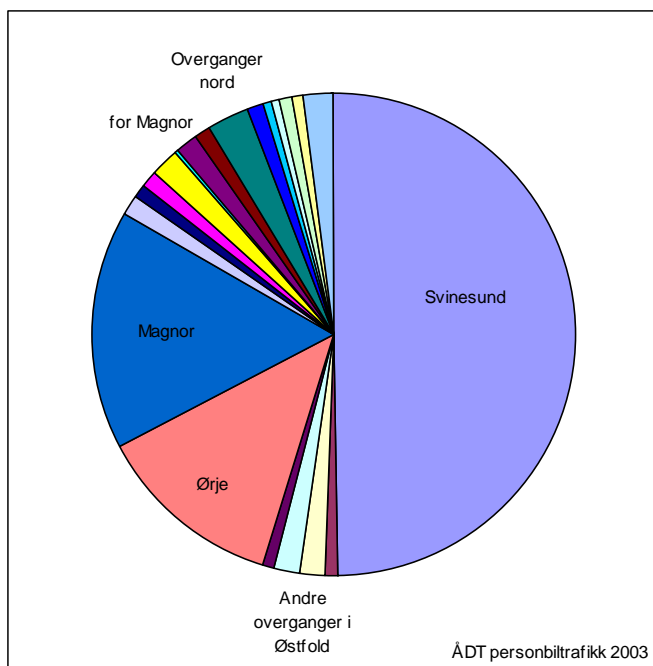
Selv om den norsk-svenske grenselinjen er lang, er det kun tre overganger som har stor trafikk. Grenseovergangene ved Svinesund, Ørje og Magnor står sammen for 78,5% av alle passeringer, legger vi til Teveldal (E14) dekkes vel 81%. Trafikken ut og inn av Norge er altså svært konsentrert, og Svinesund alene står for halvparten av grensepasseringene. (Jfr. fig. 3.1.på neste side) Dette er langt på veg en konsekvens av bosettingsmønsteret i Norge (og Sverige).

Denne fordelingen endrer seg lite fra år til år, bl.a fordi fordelingen er så vidt skjev. Derfor er også prosentandelene forholdsvis like fra år til år, selv om veksten er forskjellig ved de enkelte overgangene. (Jfr. fig. 3.2.)

Ser vi litt lengre tilbake på utviklingen i personbiltrafikken over de fire største grenseovergangene vises to ting klart:

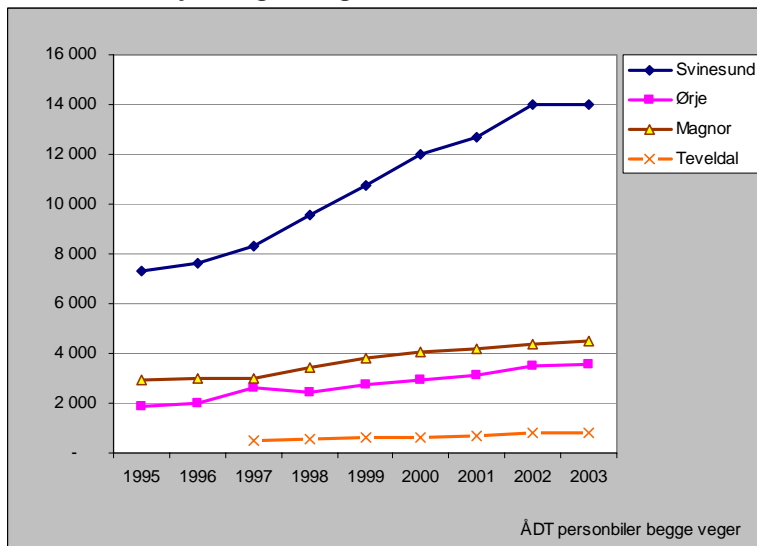
- 1) Svinesund er uten sammenlikning den overgangen som har størst trafikk

Fig. 3.1. Personbiltrafikkens fordeling på grenseovergangene med Sverige. ÅDT 2003. Prosent.



Kilde: Statens Vegvesen, Region Øst og Region Midt

Fig. 3.2. Utvikling i grensepasseringer av personbiler begge veger. Svinesund, Ørje, Magnor og Teveldal. ÅDT 1995 - 2003.



Kilde: Statens Vegvesen, særlig distriktskontorene i Østfold, Hedmark og Nord-Trøndelag

- 2) Trafikkveksten har også vært svært stor over Svinesund målt i absolutt antall personbiler og gjennomsnittlig antall personbiler pr. døgn er fordoblet fra 1995¹⁶

I 2003 ble det registrert en årsmedeldøgntrafikk (ÅDT) på til sammen nær 23 000 personbiler over disse fire overgangene. Det er imidlertid forskjeller i utviklingen på de enkelte overganger. De to minste (Tevelaldal og Ørje) har registrert den største økningen med ca 30%, mens Svinesund har økt med ca 15%, og Magnor med 11% fra 2000. Trafikken over Tevelaldal er imidlertid så liten at sammenliknet med de tre største, at selv ikke en så vidt stor prosentvis trafikkvekst gjør stort av seg i samme diagram.

Det siste året, fra 2002 til 2003, har personbiltrafikken over Svinesund flatet ut. Det er første gangen i de åra vi har data for. Samtidig ser en at veksten for alvor tok til i 1997/-98, og har nå nådd et foreløpig toppunkt med 14.000 personbiler i gjennomsnitt pr døgn gjennom hele året. (Jfr. fig. 3.2.) Det er imidlertid store forskjeller i hvor mange kjøretøyer som passerer etter periode på døgnet, i uka og på året. Sesongsvingningene kommer klart fram i fig. 3.3. på neste side og bekrefter at grensepasseringene er størst i ferieperioder. Det indikerer at mange av grensepasseringene faktisk er ferietrafikk. At mange av grensepasseringene foregår i tilknytning til friperioder, bekreftes også av ukesyklusen i trafikken. Over hele året er trafikken langt større rundt helgene enn tidlig og midt i uka, bortsett fra i ferieperioder, da den er like stor alle dager. (Døgntrafikken er gjengitt i vedlegg III.1¹⁷.)

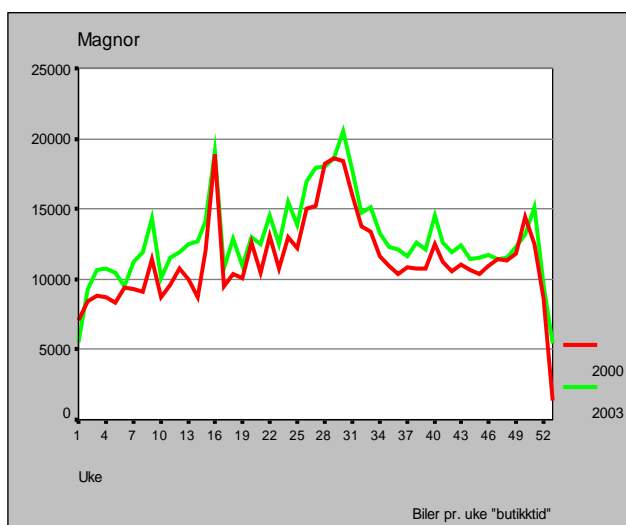
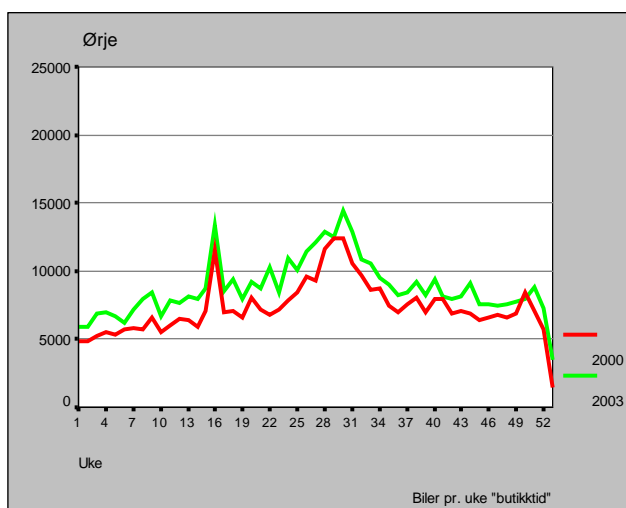
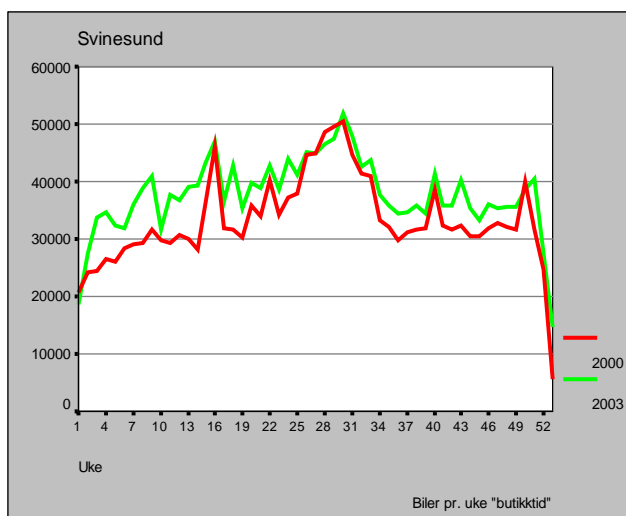
For vårt formål er det viktig å få oversikt over sesongmønsteret. Mye av grensehandelen forgår i områder med betydelig turisme som forkludrer ”resultatene” i detaljhandelsstatistikken på svensk side, da effektene som registreres i statistikken vil være de samme av turisme som av grensehandel (jfr. drøftingen foran i kap.1.2). Dette gjelder framfor alt ved vurderingen av størrelsen på grensehandelen. Hvor mye som faktisk er handletrafikk og hvor mye som er ferietrafikk er ikke mulig å vurdere ut fra disse tallene alene. Tallene fra ”Grensepasseringsundersøkelsen 2000” (Ericsson 2001) gir grunnlag for å estimere sesongfordelt handletrafikk gjennom å bruke variasjonene i andelen av de grensepasserende som faktisk har handlet og formålet med turen. Da forutsetter vi at det ikke er skjedd store endringer i disse andelenene i disse tre åra. (Jfr. tab. 4.1. i kap. 4.)

Den samlede økningen i personbiltrafikken i Norge i fra 2000 til 2003 er i størrelsesorden 7% (Vegtrafikkindeks, Veg- og trafikkfaglig senter). Bortsett fra ved Magnor er altså økningen vesentlig større ved ”våre” overganger. Det alt vesentlige av denne økningen fant sted fram til og med 2002, fra 2002 til 2003 er utviklingen bortimot stagnert, særlig på Svinesund som har regist-

¹⁶ Det er også nesten trafikken over Ørje, men den er altså mindre i utgangspunktet.

¹⁷ F.eks synliggjøres påska og sommerferien klart. I tillegg vises at på de mest trafikkerte dagene over Ørje og Magnor er trafikken der i underkant av den som blir registrert på de minst trafikkerte dagene over Svinesund. Døgntrafikken over Tevelaldal er enda mindre enn det igjen. Trafikken over Tevelaldal viser klart attraktiviteten av vintersportsområdet (Storlien/Åre) på svensk side, da påska har den klart største døgntrafikken.

Fig. 3.3. Utvikling i grenseplasseringer av personbiler inn i Norge pr. uke. Svinesund, Ørje og Magnor. Antall personbiler kl.11.00-20.00 2000 og 2003.



rert en "vekst" i personbiltrafikken siste år på 0,2%. Samlet personbiltrafikk mellom Sandefjord og Strömstad med ferje er økt med om lag 18% fra 2000 til 2003, men hele denne økningen er kommet i trafikken fra Sandefjord. Trafikk fra Sandefjord til Strömstad blir enten registrert i Sandefjord på returen, eller over Svinesund (evt. andre steder) ved alternative ruter over land. De må derfor holdes utenom her for å unngå dobbelttelling. I perioden 2000 til 2003 er grensepasseringene med bil inn over Sandefjord kun økt med 0,6%.

I vår sammenheng er det imidlertid ikke samlet trafikk som er viktig, men den personbiltrafikken som kommer inn over grensa fra Sverige, og, ytterligere presisert, som passerer grensa i "butikktida"¹⁸. Av personbiltrafikken fra Sverige utgjør det hhv 69%, 72% og 77% ved Svinesund, Ørje og Magnor i 2003. Fra dette må trekkes utenlandsk registrerte biler, som ikke skal telles med i grunnlaget for grensehandel. Vegvesenet registrerer ikke kjøretøyenes registreringsland, slik at her må vi basere oss på andre data. Vi har fått tilgang til Transportøkonomisk Institutt's anslag for nasjonalitetsfordelingen over grensepasseringer med personbil (Rideng 2004), som brukes i forbindelse med TØI's turistundersøkelser.¹⁹ I tabell 3.1. er disse reduksjonene gjort rede for.

I oppdateringen til 2003 har vi av ressurshensyn konsentrert oss om å kartlegge trafikktall ved Svinesund, Ørje og Magnor, men utelatt detaljerte tall for Teveldal fordi trafikken der er så pass mye mindre enn ved de tre største overgangene. Ved alle disse tre overgangene er trafikken i butikktida, dvs. på dagtid, større enn utenom. På Svinesund og Magnor vesentlig større, mens differansen ikke er fullt så stor over Ørje.

3.2. *Detaljhandelsomsetning i tre svenske kommuner*

En viktig kilde i denne framskrivningen er omsetningstall for detaljhandelen i de tre svenske kommunene Strömstad, Årjäng og Eda, som er grensekommuner på svensk side ved de tre mest trafikkerte grenseovergangene.

Statistiska Centralbyrån offentliggjør hvert år omsetningstall for detaljhandelen basert på moms-registeret. Vi har tilgang til disse tallene tilbake til 1997 for kommunene nevnt ovenfor. Tallene tyder sterkt på at også grensehandelen blir stadig mer sentralisert til Strömstad. en økning i turismen i Ström-

¹⁸ Her definert til perioden mellom kl. 11.00 og 20.00 alle dager. Det er svært lite av handletrafikken som foregår utenom disse tidspunktene (Ericsson 2001, Statens vegvesen/Vägverket 2001). Det betyr likevel ikke at all trafikk i dette tidsrom er handelstrafikk, eller at ingen handletrafikk foregår til andre tider.

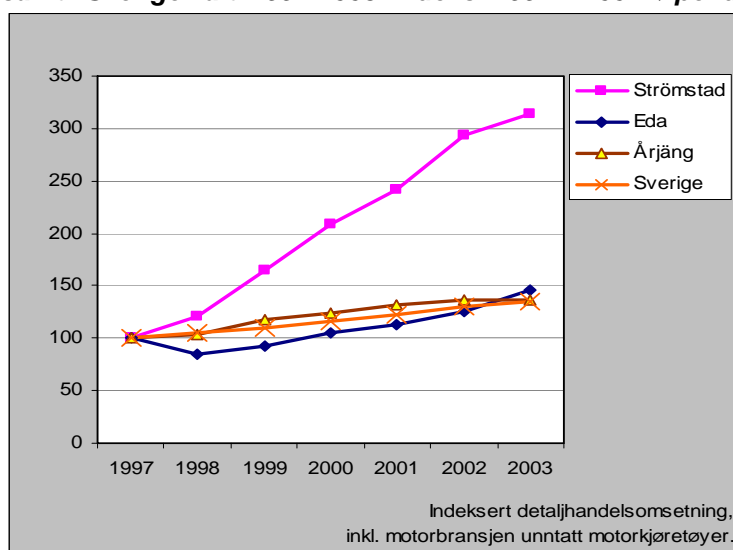
¹⁹ TØI lager anslag over andelen utenlandske biler som kjører ut ved respektive grenseovergang og over hele døgnet. Vi må derfor forutsette at andelen utenlandske kjøretøyer på veg inn er like stor og at det ikke er vesentlige skjevheter over døgnet.

Tab. 3.1. Trafikkutvikling ved Svinesund, Ørje, Magnor og Teveldal etter retning, tidspunkt og nasjonalitet. Personbiler 2000 og 2003.

	2000	2003	Endring i antall biler	Endring %
<i>Svinesund:</i>				
ÅDT begge veger	12 115	14 010	1 895	15,6 %
- antall biler fra Sverige i alt	2 235 938	2 603 151	367 213	16,4 %
- biler fra Sv. før 11.00 el. etter 20.00	471 704	605 644	133 940	28,4 %
- biler fra Sv. mellom 11.00-20.00	1 764 234	1 997 507	233 273	13,2 %
- norskreg. biler fra Sverige 11.00-20.00	1 534 771	1 739 829	205 058	13,4 %
<i>Ørje:</i>				
ÅDT begge veger	2 711	3 546	835	30,8 %
- antall biler fra Sverige i alt	538 256	643 525	105 269	19,6 %
- biler fra Sv. før 11.00 el. etter 20.00	151 231	179 238	28 007	18,5 %
- biler fra Sv. mellom 11.00-20.00	387 025	464 287	77 262	20,0 %
- norskreg. biler fra Sverige 11.00-20.00	284 375	344 965	60 590	21,3 %
<i>Magnor:</i>				
ÅDT begge veger	4 078	4 522	444	10,9 %
- antall biler fra Sverige i alt	796 116	869 222	73 106	9,2 %
- biler fra Sv. før 11.00 el. etter 20.00	192 042	188 867	-3 175	-1,7 %
- biler fra Sv. mellom 11.00-20.00	604 074	680 355	76 281	12,6 %
- norskreg. biler fra Sverige 11.00-20.00	504 711	570 818	66 107	13,1 %
<i>Teveldal:</i>				
ÅDT begge veger	632	829	197	31,2 %
- antall biler fra Sverige i alt				
- biler fra Sv. før 11.00 el. etter 20.00				
- biler fra Sv. mellom 11.00-20.00				
Alle fire ovenstående ÅDT	19 536	22 907	3 371	17,3 %
Norge i alt				7,2 %

Kilde: Statens vegvesen, Veg- og trafikkfaglig senter Trondheim, Transportøkonomisk Institutt

Fig. 3.4. Utvikling i detaljhandelsomsetningen i Strömstad, Årjäng og Eda kommuner samt i Sverige i alt. 1997-2003. Indeks: 1997 = 100. Løpende priser.

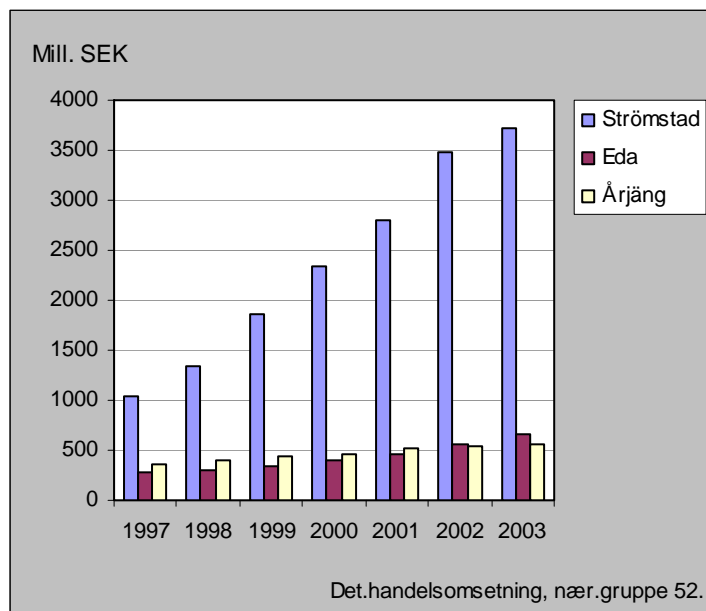


Kilde: Statistiska Centralbyrån: Regionalfordelt omsetningsstatistikk 1997-2003.

stad vil trekke tallene i samme retning. Omsetningen i detaljhandelen²⁰ i Strömstad, er mer enn tredoblet i denne perioden, og det fra et utgangspunkt som var mer enn dobbelt så høgt som både Eda (med Charlottenberg) og Årjäng. Veksten i Eda og Årjäng har i samme periode vært hhv 46% og 37%, dvs. omtrent tilsvarende riksgjennomsnittet på 34%. Dette er likevel trolig forholdsvis høgt for disse kommunene, særlig i Eda som har store egne handelslekkasjer til Arvika. Begge disse kommunene har registrert en reduksjon i egen befolkning i den samme perioden. (Jfr fig. 3.4.) Veksttakten i Strömstad og Årjäng har avtatt det siste året, et trekk som f.ø. også gjelder samlet detaljhandelsomsetning i Sverige.

Ser vi på denne utviklingen i absolutte tall, blir dette bildet om mulig enda tydeligere, og den store forskjellen i nivå mellom Strömstad og de to øvrige kommunene kommer klart fram. Det hører til bildet at det ikke er svært store befolkningsforskjeller mellom disse tre kommunene²¹. Denne konsentrasjonen i detaljhandelen har pågått en tid, og i alle fall siden 1997. (Jfr. fig. 3.5.) Hvorvidt 2003 representerer et brudd på trenden er ennå for tidlig å si (jfr. imidlertid note 12. foran) Det er tydelig at de vekstratene som er registrert i Strömstad ikke gjelder for noen andre kommuner langs grensa, uavhengig av utviklingen i turisttrafikken.

Fig. 3.5. Utvikling i detaljhandelsomsetningen i Strömstad, Årjäng og Eda kommuner. 1997-2003. Mill. SEK ekskl. moms. Løpende priser.

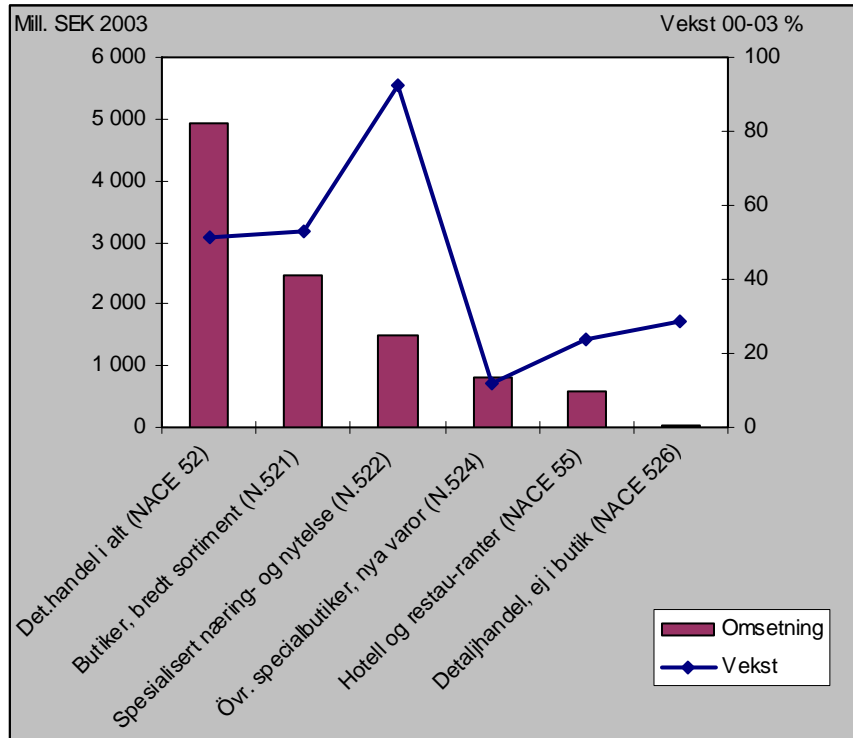


Kilde: Statistiska Centralbyrån: Regionalfordelt omsetningsstatistikk 1997-2003.

²⁰ Detaljhandel (næringsgr. 52 NACE) inkl. nær.gr. 502-505 Motorbransjen ekskl. salg av motor kjøretøyer.

²¹ I 2003 var det ca 11.200 innbyggere i Strömstad, 9.700 i Årjäng og 8.700 i Eda.

Fig. 3.6. Utvikling i detaljhandelsstrukturen i Strömstad, Årjäng og Eda kommuner. Omsetning i mill. SEK ekskl. moms 2003, og vekst i prosent 2000 til 2003 basert på løpende priser.



Kilde: Statistiska Centralbyrån: Regionalfordelt omsetningsstatistikk 2000 og 2003.

Ser en på den bransjefordelte utviklingen er det framfor alt innenfor ”spesialiserte kolonialvarebutikker, sprit og tobakk” (NACE 522) som omsetningen øker, men ”butikker med bredt sortiment, mest næring- og nytelsesmidler” (NACE 521) står imidlertid for nær halvparten av omsetningen, og utviklingen der har dermed mye å si for samlet vekst.

Når det gjelder bransjemessig utvikling det er det framfor alt matvarebutikkene som vokser, og der gjerne mer spesialiserte butikker innenfor ulike områder. En slik strukturendring er ikke nødvendigvis et uttrykk for at strukturen på handelen i disse kommunene er under endring. Den kan også være et resultat at samlet handel er blitt så vidt omfattende at det er kundegrunnlag (marked) nok til å starte spesialiserte butikker, f.eks. innenfor tobakk, godterier (”konfektyr”) og konfeksjon. Da har disse varene også tidligere blitt solgt, men i butikker med hovedsortimentet i en annen bransje. Her er det tale om terskelverdier. Andre spesialbutikker (NACE 524) enn innenfor nærings- og nytelsesbransjen (NACE 522) kan ikke som helhet vise til særlig stor vekst i perioden.

Fig. 3.6. viser bransjefordelt omsetning i detaljhandelen samlet for de tre kommunene, og vekst fra 2000 til 2003 i hver bransje (Jfr. fig. 3.6.)

3.3. *Utvikling i omsetningen ved Systembolaget*

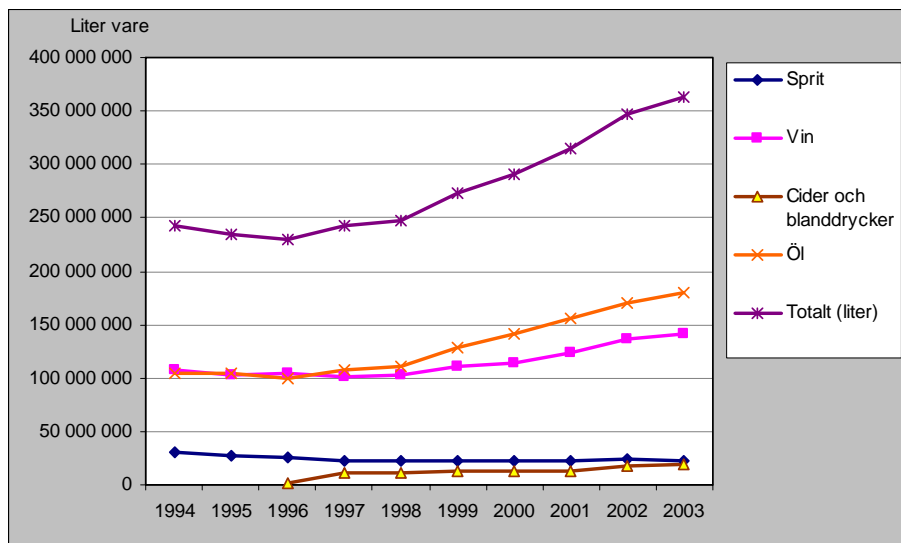
I detaljhandelsstatistikken blir omsetningen ved Systembolaget ikke geografisk fordelt etter faktisk omsetning, men samlet omsetning fordeles etter en nøkkel basert på sysselsettingsfordelingen²². Stort sett vil dette gi et riktig bilde, men i kommuner med store avvik fra gjennomsnittet kan en slik framgangsmåte kunne tilsløre både faktisk utvikling og størrelsesforhold. Vi har innhentet opplysninger direkte fra Systembolaget for omsetningsverdi og varefordeling i volum (liter vare) i de enkelte butikker, i stedet for sjablonfordelte tall fra moms-registeret.

Volumtallene har vi tilbake til tidlig 1990-tall, mens tidsserien for omsetningstallene går tilbake til 1998. I Sverige er det skjedd en endring i konsumstrukturen skal en dømme etter salget fra Systembolaget²³. All økning i alkoholkonsum er kommet i form av alkoholsvakere drikker (særlig øl og vin) på bekostning av sprit. I våre tre grensekommuner er den samme utviklingen registrert, og det har vært en særlig stor volumvekst fra 2000 til 2002 av øl og vin. (Jfr. 3.7.)

²² Dette er et resultat av at momsen betales samlet for alt salg i Systembolagene rundt omkring i landet, slik at omsetningstallene i momsregisteret ikke blir fordelt etter salgskommune/-butikk.

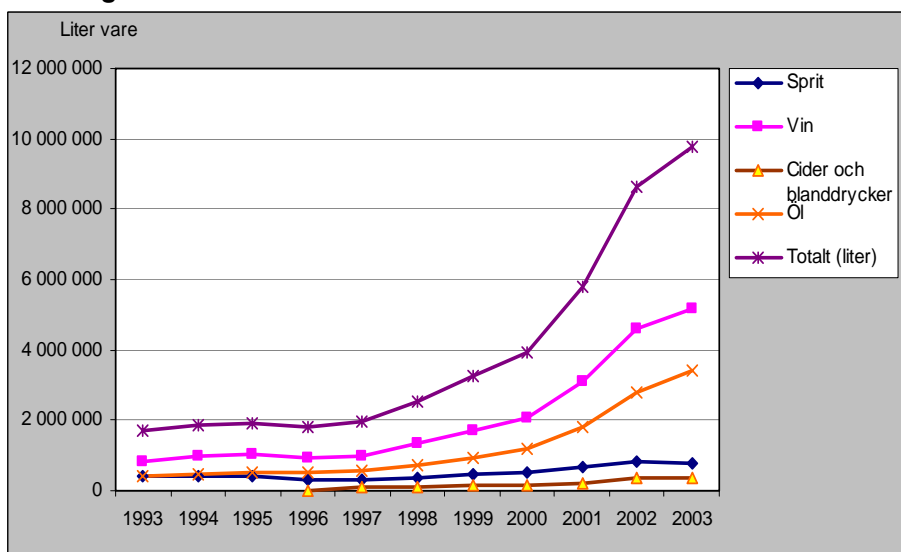
²³ I denne forbindelse har vi ikke tatt hensyn til uregistrert forbruk.

Fig. 3.7. Varefordeling ved Systembolagene i Sverige samlet. Liter vare solgt 1994-2003.



Kilde: Systembolaget (www.systembolaget.se)

Fig. 3.8. Varefordeling ved Systembolagene i Strömstad, Årjäng og Eda samlet. Liter vare solgt 1994-2003.



Kilde: Systembolaget (www.systembolaget.se)

Det samme mønsteret finner vi igjen i volumutviklingen i Strömstad, Årjäng og Eda. Der er det særlig vin- men også øl-omsetningen som har økt. Disse tallene omfatter imidlertid ikke ølsalget i kolonialbutikkene²⁴. Omsetningsøkningen i de tre grensekommunene har vært vesentlig større enn gjennomsnittet i Sverige (jfr. fig. 3.8).

Utviklingsforløpet målt i volum i de tre grensekommunene bekreftes også omsetningsmessig. Særlig har omsetningen ved Systembolaget i Strömstad vist en svært stor vekst fra 2000 til 2002²⁵. Eda tok også del i den, delvis valutakursstyrte, veksten i grensehandelen med alkohol som ble registrert i 2002. Åre kan oppvise en i relative termer forholdsvis stor prosentvis vekst, men med lavt utgangspunkt blir dette noe misvisende. Sammenliknet med særlig Strömstad, men også Eda, er omsetningen på Systembolaget i Åre liten. (Jfr. fig. 3.9. på neste side.)

I alle grensekommuner mot Norge på svensk side (fra nord til sør) er omsetningen ved Systembolaget forholdsvis liten sammenliknet med Strömstad og Eda, og mer på linje med Åre. Heller ikke utviklingen andre steder kan vise en kurve som indikerer stor grensehandel med alkohol. I figuren nedenfor har vi anskueliggjort det gjennom å vise omsetningsutviklingen i Åre, som også er med i figuren ovenfor, opp mot andre grensekommuner. Åre skiller seg klart ut blant disse, og økningen gjelder særlig 2001 til 2002. I 2003 er omsetningen flatet ut. Sälen og delvis Torsby kan vise til en viss vekst, men i likhet med Åre kompliseres tolkningen også der av turismen. Ingen av de øvrige grensekommunene har kunnet registrere en tilsvarende vekst i denne perioden som disse fire. Heller ikke ved Systembolaget i Järpen, der utleveringene²⁶ i Storlien blir registrert. (Jfr. fig. 3.10.) At Storlien skal være Sveriges største utleveringssted bekrefter dermed også at vin- og brennevinshandel utenom systembolagsbutikkene ikke er utbredt, følgelig heller ikke grensehandel på denne måten. Järpen registrerte en samlet omsetning på under 40 mill. SEK i 2003 (i egen butikk og utlevering).

Samtlige tidsserier vi har hatt tilgang til indikerer at den virkelige veksten i grensehandelen ikke tok til før i 1997²⁷, for så å eskalere i 2001 og 2002. Den er begrenset til få kommuner på svensk side, og særlig intensiv i Strömstad. Indikatorene tilsier en utflatning av norsk handel i Sverige/grensehandel i 2003, men bl.a. utviklingen i valutakurser vil avgjøre hvorvidt dette vil være en varig endring.

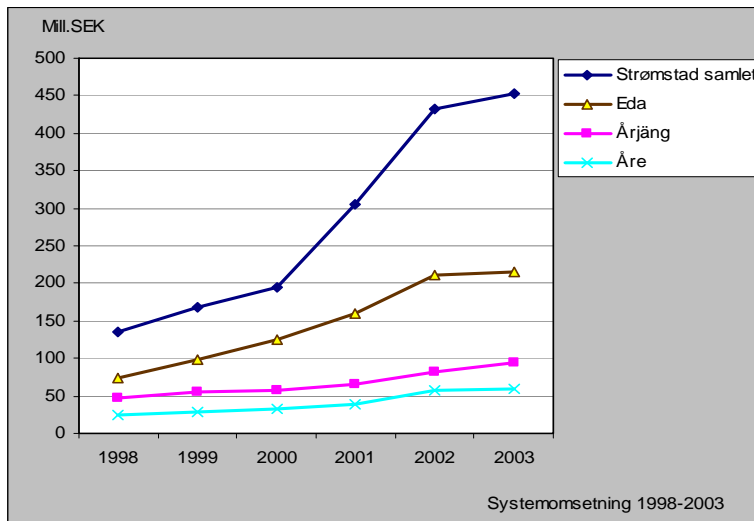
²⁴ I kolonialbutikkene selges øl med alkoholprosent inntil 3,5%, sterkere øl omsettes via Systembolaget.

²⁵ I denne perioden ble det gjeninnført lørdagsåpne butikker i hele Sverige. I Strömstad, Åre og Årjäng ble selvbetjening innført i denne perioden hhv. 2001, 2002 og 2002. Dette ble innført allerede 1999 ved Systembolaget i Charlottenberg (Eda).

²⁶ Systembolaget har en rekke ombud utenom sine egne butikker. Der kan en bestille varer fra Systemets liste, og dermed få utlevert varer andre steder enn hvor Systembolaget har sine egne butikker.

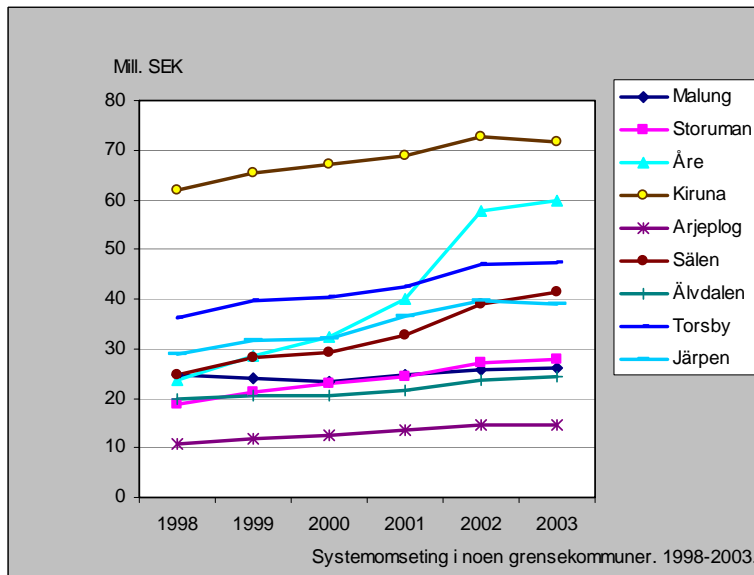
²⁷ Veksten i fra 1997 kan trolig settes i sammenheng med den rekordlave kursen fra sommeren 1995, den påfølgende mediefokuseringen og at grensene for avgiftsfri innførsel i medhold av Reisegodsforskriften ble utvidet ved årsskiftet 1996/97. I 1996 ble også det første større og moderne kjøpesenterområdet basert på grensehandel åpnet på svensk side. I 1999 fulgte så åpningen av "det nye Svinesundsområdet" betydelig utvidet og modernisert.

Fig. 3.9. Omsetning ved Systembolagene i Strömstad, Årjäng, Eda og Åre. Mill. SEK 1998-2003. Løpende priser inkl. punktavgifter og moms.



Kilde: Systembolaget, hovedkontoret Stockholm.

Fig. 3.10. Omsetning ved noen Systembolag i grensekommuner mot Norge. Mill. SEK 1998-2003. Løpende priser inkl. punktavgifter og moms.



Kilde: Systembolaget, hovedkontoret Stockholm.

4. **Framskrivning av nordmenns handel i Sverige**

Våre indikatorers utvikling og geografiske fordeling indikerer to ting. Det ene er at veksten i nordmenns grensehandel i Sverige for alvor tok til i siste halvdel av 90-åra (1997-1998), og det andre er at grensehandelen er geografisk konsentrert. Det er særlig Strömstad og Eda, samt til en viss grad Årjäng, kommuner på svensk side har grensehandel av betydning. Konsentrasjonen til Strömstad blir dessuten stadig sterkere, og Strömstad styrker stadig sin konkurranseposisjon, delvis som en følge av dette. Det norske bosetningsmønsteret vil også bidra til å favorisere Strömstad framfor Eda og særlig Årjäng. Med et mer ”regionalt” blikk inngår på mange måter Strömstad i et regionalt handelssystem som også omfatter store deler av Østfold. (Jfr. Grooss og Holt 1997; Ericsson 1996)

Hvis den stagnasjonen/nedgangen i grensehandelen som nå kan registreres vedvarer, kan dette slå ut på to måter for handelen i Strömstad. Fordi de fleste konsumentene som er tilkommet på grunn av valutakursen tydeligvis har valgt Strömstad, kan det hende at også nedgangen vil merkes tydeligst der. På den andre sida har tilbudet vokst både i bredden og dybden i løpet av denne vekstperioden, slik at området i kraft av sitt tilbud trolig har styrke til å holde på en vesentlig del av kundegrunnlaget. Den siste kjøpesenterutvidelsen på Nordby har dessuten trolig bidratt til at området også er vesentlig mer attraktivt også for svenske kunder i regionen, noe som ytterligere befester Strömstads posisjon. En slik utvikling vil være et gode for kjøpmenn og investorer²⁸, men til bryderi for analyser av grensehandelen - en økning av svensk handel i Strömstad vil nemlig ytterligere forkludre detaljhandelsstatistikken som indikator på norsk grensehandel.

I hvilken grad den utviklingen i nordmenns handel i Sverige som er registrert til nå i 2003 faktisk vil vedvare, vil i stor grad være avhengig av utviklingen i valutakursene framover.

I denne framskrivningen av handelstallene fra 2000, har vi primært basert oss på grensepasseringer til Sverige med personbil. Biltrafikken sammen med strukturtall fra Grensepasseringsundersøkelsen 2000 er utgangspunktet for estimatene. Dessuten brukes omsetningstall fra detaljhandelen og Systembolaget i de tre kommunene Strömstad, Årjäng og Eda som kontroll på at størrelse og utvikling i estimatene er rimelige. I boks. 4.1. er det gjort nærmere rede for beregningsmåter, avvegninger og vurderinger som er foretatt undervegs.

Som nevnt innledningsvis ville et estimat i sin helhet basert på detaljhandlestall ikke gitt vesentlig forskjellig resultat (et avvik på i størrelsesorden 150-200 mill. NOK), men være beheftet med større usikkerhet.

²⁸ Som stor grad er norske.

Boks 4.1. Arbeidstrinn, beregningsmåter og vurderinger for grensehandlestimatene

Det er gjennomført et omfattende beregningsarbeid for å komme fram til tallene i våre estimater. Utgangspunktet er bilpasseringer over grensa i absolutte tall etter retning kjørt (inn eller ut av Norge), dag- og timefordeling (dag og klokkeslett for passering av grensa). Tallene registreres automatisk av Vegvesenet, men foreligger ikke i et format som kan eksporteres til andre program. Før videre bearbeidning kunne ta til, måtte de 52 600 enkeltobservasjonene overføres manuelt til et adekvat data-format.

Antallet biler på veg inn til Norge i tidsrommet kl.11.00 til 20.00 er plukket ut og fordelt i tre sesonger (jan-april, mai-sept og okt-des). Deretter er andelen utenlandskregistrerte biler (fra TØ1) trukket fra. Tilbake er et gitt antall biler fordelt på tre sesonger ved de tre største overgangene. Kostnads-nyttevurderinger gjorde at vi denne gangen utelot å legge inn og beregne detaljerte tall for Teveldal – trafikken ved denne grenseovergangen er marginal og kunne ikke forsvare merkostnadene.

Etter å ha skilt ut tallet på relevante grensepasserte biler, er det også nødvendig å kvantifisere tallet på grensepasserte norske biler som faktisk hadde kjøpt med seg varer på turen. Til dette formålet brukes resultatene fra "Grensepasseringsundersøkelsen 2000". Det forutsettes at andelen "handlende biler" i de ulike sesongene er lik den for året 2000.

Fra "Grensepasseringsundersøkelsen 2000" hentet vi også gjennomsnittsbetrag for handelen, dvs.ett maksimumstall og ett minimumstall. Handelstallene er korrigerert med prisstigningen i Sverige i fra 2000 til 2003 (6,7% i konsumprisindeksen). Sesongtall for samlet handel ble summert til et *intervall (min-maks betrag)* for hver overgang. I dette ligger en forutsetning om at faktisk handlebetrag pr. handlende bil-enhet ikke har endret seg vesentlig fra 2000. I hvert intervall har vi laget et punktestimert, som stort sett er midtpunktet av intervallet. Dette punktestimert er grunnlag for nordmenns samlede handel i Sverige og grensehandel i Sverige.

Intervallet, som er betrag inklusive moms og avgifter, er sammenholdt med detaljhandelsstatistikken (i betrag ekskl. moms) for de svenske kommunene ved disse grenseovergangene. Med delte moms-satser for matvarer og andre varer, vil den endelige salgsfordelingen avgjøre hvor stort påslaget skal være. Vi har regnet med et påslag på 18% i matbutikker med bredt vareutvalg (mat-momsen er 12%, andre varer 25%), selv om vi antar at det er et svært stort innslag av varer med lav momssats. At vi gjør dette på denne måten skyldes delvis at regnestykkene blir enkle/håndterbare og delvis for ikke å komme i skade for å underestimere omfanget av handelen.

Fordi omsetningen på Systembolaget i moms-registeret er sjablongfordelt (etter de enkelte butikkens andel av samlet antall årsverk i hele Systembolaget), mens vi har tilgang til den faktiske omsetningen i hver butikk, må detaljhandelsstatistikken korrigeres for realisert "systemomsetning". Fordi butikkene i Strömstad, Eda og Årjäng samtlige er selvbetjente og har stor omsetning, blir omsetningen underestimert i moms-registret. Når alkohol er en vesentlig grensehandelsvare, og viktig for vurderinger av provenyeffekter, er det viktig å ta utgangspunkt i de riktige tallene for alkoholomsetningen. For å få riktige tall for "systemomsetningen" må derfor det årsverksbaserte omsetningsestimert skiftes ut med den reelle omsetningen.

I bransjen "Spesialiserte nærings- og nytelsesmiddelbutikker" (NACE 522) som omfatter Systembolaget, er i de fleste grensekommuner, også i Strömstad, Eda og Årjäng, for få butikker til å gi omsetningstall på 4-siffernivå (konfidensialitetshensyn krever minst tre butikker pr bransje og kommune). Den sjablongfordelte omsetningen for Systembolaget er heller ikke kjent, og må beregnes på linje med de øvrige delbransjene. Da omsetningen for de andre butikkene i NACE 522 heller ikke kan offentliggjøres, må også den beregnes før vi kan foreta denne utskiftningen. Beregningene av omsetning i disse øvrige bransjene (på 4-siffernivå) er basert på gjennomsnittlig omsetning pr. innbygger i Sverige multiplisert med antall innbyggere i disse kommunene i de respektive år. Resultatet er korrigerert for størrelsen på samlet omsetning pr innbygger i aktuell kommune og år i forhold til landsgjennomsnittet. Dvs. at dersom samlet omsetning pr. innbygger i Eda var 126% av samlet omsetning i Sverige, er det forutsatt at det samme forholdstallet gjelder for bransjer det ikke er oppgitt omsetningstall for.

En slik korreksjon for faktisk Systembolagsomsetning førte til at samlet omsetning i detaljhandelen i Strömstad, Eda og Årjäng økte med hhv. 226, 177 og 54 millioner SEK i 2003. Utslaget var således størst for Eda sett i forhold til registrert omsetning, og styrker dermed reliabiliteten til "Grensepasseringsundersøkelsen 2000", da den estimerte grensehandel over Magnor virket svært stor i forhold til den registrerte detaljhandelsomsetningen i Eda. Korreksjonen opphever dette inntrykket. Derfor er også det grovere anslaget i NOU 2003:17 for handel over Magnor i 2002 justert noe opp.

Grensehandelens innhold, strukturen, er beregnet ved hjelp av samlet omsetningsvekst pr. bransje fra 2000 til 2003 for de tre kommunene. Denne veksten er brukt på de bransjefordelte handelstallene fra 2000, og gir slik en veid bransjefordeling for 2003. Bransjefordelingen er utgangspunktet for å fordele det samlede estimert basert på grensepasserende biler for 2003 på bransjer. Sikkerheten i de bilbaserte handlestimatene trolig er bedre enn utviklingen alene i detaljhandelsomsetningen, da omsetningstallene inneholder mer "støy".

Vi har dessuten gjort noen grove forsøk på å estimere tax-free-handel for utenlands flytrafikk. Disse tallene er *svært usikre*, og basert på hhv. Reisevaneundersøkelsen med fly fra TØI og passasjerstatistikk fra Avinor. Estimater over tax-free handel om bord på fergene til Danmark er gjort med utgangspunkt i beregninger av endagsturismens betydning i Danmark foretatt av Institutt for Grænseregionsforskning for Danmarks Turistråd, og det danske Skatteministeriets rapport om grensehandel i 2001.

4.1. Nordmenns handel i utlandet 2003: Omfang og utvikling fra 2000

I 2003 er nordmenns samlede handel over grensene estimert til 4,5 mrd. NOK. Det er en økning med i ca 1 mrd. NOK (ca 30%) fra 2000. Grensehandelen (dvs. handelen i forbindelse med rene grensehandelsreiser, jfr. fig. 1.1.) er i 2003 estimert til 3,3 mrd. NOK, en økning på drøye 40% fra 2000. Det er forskjeller mellom grenseovergangene, størst har økningen vært over Magnor (ca 50%) og Svinesund (ca 40%). Det har også vært noe økning over Ørje. En vekst på over 40% over Svinesund representerer en betydelig økning, først og fremst fordi godt over halvparten²⁹ av all handel over grensa foregår der. Økningen vil være noe større målt i verdi, fordi kronekursen i 2003 var 8-10% gunstigere enn i 2000, selv om den likevel ikke var så gunstig som i 2002. Hvor mye av denne kursdifferansen som egentlig kommer de norske kundene til gode har vi ikke oversikt over. Mange butikker beregner sin egen kurs når kundene betaler i NOK, og slik tar kjøpmennene ut en del av kursgevinsten selv.

Et forhold som kompliserer vurderingen av anslagene over grensehandel er nemlig valutakursene og endringer i disse. Grensehandelsutvalget foretok en framskrivning av handelstallene fra Grensepasseringsundersøkelsen 2000 til år 2002, og anslo en verdiøkning i NOK på om lag 15% (basert på gjennomsnittlig økning i grensepasseringer). I denne perioden hadde imidlertid vekslingsforholdet mellom den norske og svenske krona endret seg, og ført til at norske forbrukere fikk vesentlig mer varer for pengene. Veksten målt i volum ble beregnet til i størrelsesorden 35%. Denne volumveksten fra 2000-2002 ble altså delvis til gjennom a) at flere nordmenn dro på grensehandels-turer og b) at de som dro i 2002, fikk kjøpt mer varer for like mange NOK.

Når en nå skal framskrive tallene fra 2002 til 2003, har økningen registrert i SEK i detaljhandelsstatistikken fortsatt men med lavere vekstrate siste året enn før. Samtidig er vekslingsforholdet endret i norsk disfavør, dvs. at norske forbrukere ikke lengre får så mye varer som året før for samme pengemengde i NOK. Dette betyr at for samme beløp i NOK får forbrukerne 12-15% mindre varevolum (tilsvarende kursreduksjonen siste år). En økning i

²⁹ Antakelig så mye som ca 60% selv om en regner med handel i Danmark og Finland.

Tab. 4.1. Samlet bilbasert handel¹⁾ inn til Norge og grensehandel i Sverige, Finland og Danmark (ekskl. tax-free). 2000, 2002 og 2003. Mill. NOK/DKK, løpende priser.

Grenseovergang	2 000: i alt	handels- betinget	2 002: i alt	handels- betinget	2 003: i alt	handels- betinget
Svinesund	1787	1447	2500	2025	2500	2025
Ørje	311	236	350	266	393	299
Magnor ²⁾	452	362	600	480	680	544
Teveldal	98	48	130	64	115	56
Sandefjord	100	25	118	29	101	25
Andre mot Sverige	273	134	300	147	261	128
I Danmark ("på land")	(500)	(55)	(534)	(133)	453	244
Mot Finland	i.e.	i.e.	50	25	51	25
I alt (inkl. moms)	3520	2306	4581	3169	4554	3 347
Eksklusive Danmark	3020	2251	4048	3036	4101	3 102

i.e. Ikke estimert

Tallene for Danmark i 2000 og 2002 er basert på svært få enheter, og mer usikre enn 2003-estimatene.

¹⁾ Tallene for Danmark inkluderer passasjerer uten bil. Estimatene for øvrig er basert på samlede handelstall fra 2000 blåst opp med trafikkvekst etter overgang og utvikling i svensk konsumprisindeks (kpi +6,7% 2000-2003), komplettert med enkelte skjønnsmessige anslag basert på utvikling i detaljhandel/Systembolag på svensk side.

²⁾ Tallene gjeldende for Magnor er noe oppjustert f.o.m. 2000, pga. korreksjoner av den sjablongfordelte omsetningen ved systembolaget.

Kilder: Ericsson (2001): Grensepasseringsundersøkelsen 2000, StØ

Statens Vegvesen, Østfold og Hedmark

Vägverket Konsult trafik, Borlänge (Sverige).

Statistiska Centralbyrån (2004): Regionalfordelt detaljhandelsstatistikk, 1997 - 2003 (Strömstad, Årjäng og Eda kommuner)

Systembolaget, økonomiavdelingen: Regionalfordelt omsetningsstatistikk 1997-2003.

Dansk Skatteministerium: Grænsehandelsrapport 2000 resp. 2001

Dansk Turistråd/IFG (2004): Endagsturisme: Undersøgelse af den danske endagsturisme i Danmark 2003. Color Line passasjerstatistikk 2003.

den samlede grensehandelen målt i SEK på inntil om lag 15% fra 2002 til 2003 indikerer altså nedgang eller stagnasjon i volum fra året før i NOK.

Vi har ikke regnet med økning i handel eller grensehandel over Svinesund fra 2002 til 2003. Hovedbegrunnelsen for det er at trafikken over grensa er gått noe tilbake i aktuelt tidsrom, og at kronekursen er gått opp³⁰. Det er dermed ikke så gunstig å handle som i 2002. Vi har likevel ikke estimert en nedgang i nordmenns handel i Strömstad for 2003, framfor alt fordi omsetningen i detaljhandelen i Strömstad fortsatt viste en liten økning i 2003. Det skyldes trolig at utviklingen på tilbudssiden har gitt et vesentlig bedre handelstilbud, men tallene sier ikke noe om hvilke kundegrupper som evt. øker.

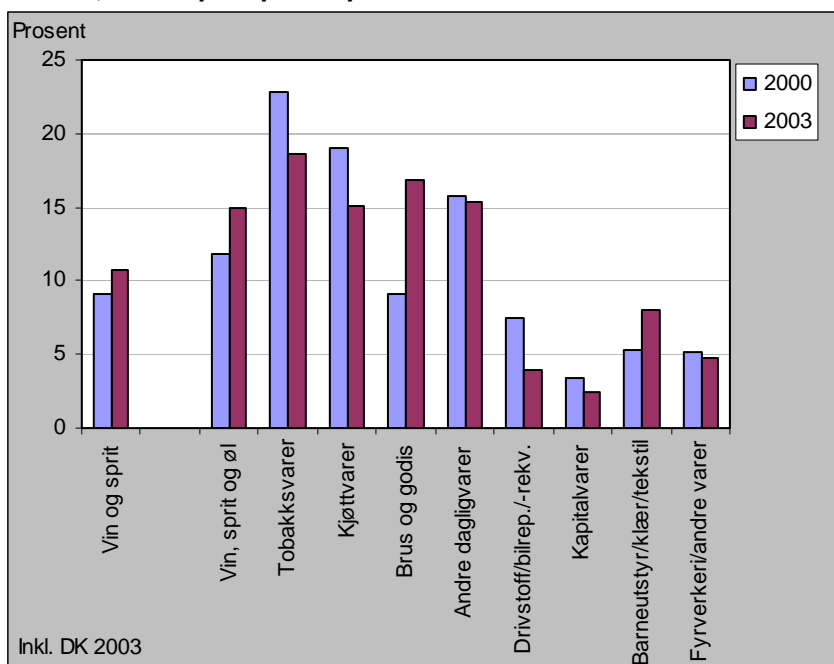
I det store og hele er det kun ved disse tre store grenseovergangene det foregår handel av betydning på landsbasis. Dessuten har biltrafikken ved de mindre overgangene mot Sverige gått tilbake. Vi vet verken hvordan denne trafikken var sammensatt i 2000 eller hva endringen skyldes. En ikke urimeelig tolkning vil likevel være at grensehandelen neppe har økt. Et handelsestimert for ”andre grenseoverganger” basert på grensepasseringer er dermed noe lavere enn i 2000.

Tallene for handel i Danmark er vesentlig høyere i 2003 enn i 2000. Hvorvidt dette skyldes en reell økning i handelen eller er et resultat av en ny undersøkelsesdesign i de danske undersøkelsene vi baserer beregningene på er uklart. (Danmarks Turistråd 2004) Tallet for 2003 er vesentlig mer pålitelig enn de foregående. I alt er ca halvparten av fergeturene til Danmark innkjøpsbetingede, men dette motivet er mest framtrødende i desember (75%), og minst i juni/juli (22%). (Danmarks Turistråd 2004) Biltrafikken fra Strömstad til Sandefjord er økt ubetydelig (0,6%) i aktuelt tidsrom (2000-2003), og det er liten grunn til å tro at den handelsbetingede trafikken har økt mer enn dette.

I handelen i Finland har vi ikke funnet grunn til å gjøre endringer i de tallene som ble estimert til Grensehandelsutvalgets rapport i 2003 (NOU 2003:17). Dette er både fordi den er så liten at selv ikke relativt store endringer vil påvirke de samlede tallene for grensehandelen av betydning, og fordi det ikke er foretatt nye vegtrafikktegninger i forhold til tilgjengelige tellinger i 2002. (Jfr. tab. 4.1.)

³⁰ Samlet økning i detaljhandelen i Strömstad fra 2002 til 2003 er 15%.

Fig. 4.1. Samlet handel i Sverige, Finland og Danmark (2003) fordelt etter varestruktur. Prosent, basert på løpende priser.



Kilder: Ericsson, B (2001): Grensepasseringsundersøkelsen 2000, StØ
 Dansk Turistråd/IFG (2004): Endagsturisme: Undersøgelse af den danske endagsturisme i Danmark 2003.
 Statistiska Centralbyrån: Regionalfordelt detaljhandelsstatistikk, 2000 og 2003 (Strömstad, Årjäng og Eda kommuner)
 Systembolagets omsetningsstatistikk 2000 og 2003.

4.2. Grensehandelens struktur 2003

I ”Grensepasseringsundersøkelsen 2000” ble de handlende spurt om hvor mye de handlet for, og hva de hadde handlet. Nyere tall for strukturen på grensehandelen fåes ikke uten å gjennomføre en ny kartlegging. Med utgangspunkt i den svenske regionalfordelte detaljhandelsstatistikken, er det imidlertid mulig å ekstrapolere omsetningstalltall på bransjenivå ut fra utviklingen 2000 til 2003 i de enkelte bransjer. Vi har gjennomført en slik ekstrapolering med en inndeling lik den varegrupperingen som ble brukt i ”Grensepasseringsundersøkelsen 2000”. Denne framgangsmåten vil speile utviklingen på tilbudssida vel så mye som etterspørselssida³¹, men det er det beste vi har. Det er dessuten forskjeller i butikkstrukturen på svensk side mellom de ulike kommunene, slik at en bransjefordeling vil vise litt forskjellig varestruktur avhengig av butikkstrukturen. Vi har beregnet utviklingen i de forskjellige bransjer for alle de tre kommunene Strömstad, Årjäng og Eda samlet. På grunn av Strömstads dominans vil tallene være sterkt preget av hva som skjer der.

Andelene er ikke direkte sammenliknbare, 2003-tallene inkluderer nemlig det bransjefordelte salget også fra Danmark³². I 2000 ble det estimert bransjefordeling kun for grensehandel i Sverige. Da fantes ikke slike tall tilgjengelige for Danmark. Bransjeinndelingen av handelen i Sverige og handelen i Danmark er noe forskjellig på grunn av at tallene er hentet fra forskjellige undersøkelser og ikke basert på faktiske registreringer. Nordmenns handel i Danmark utgjør imidlertid kun mindre andeler innefor hver bransje og totalt, slik at fig. 4.1. trolig gir et forholdsvis riktig bilde av handelens struktur likevel.

Den største forandringen er den sterke veksten i brus- og konfektsalget. Dette skyldes framfor alt nyetableringer i Strömstad, og så godt som hele økningen er registrert i Strömstad. Det er ikke grunnlag for å si noe om hvor mye som er reell økning, og hvor mye som skyldes registreringstekniske forhold.

Økte andeler kan vi også registrere i handelen med alkoholholdige drikker samt barneutstyr og konfeksjonsvarer. Særlig stor tilbakegang har det vært innenfor motorbransjen, der det er registrert en tilbakegang i absolutte tall³³. Det er framfor alt salg ved bensinstasjoner som er gått tilbake. Det kan både skyldes at det ikke er store forskjeller i bensinpriser³⁴ og at tilleggsalg, f.eks. tobakksvarer, er flyttet over på spesialbutikker.

³¹ Det er ikke sikkert at innholdet i handelen egentlig har endret seg så mye som tallene kan gi uttrykk for. Det kan være at det i enkelte bransjer er etablert nye spesialforretninger som gjør at handel med f.eks. godterier plutselig blir registrert som dét og ikke lenger inngår i omsetningstallene for butikkhandel med bredt vareutvalg.

³² Gjelder kun salget på land, dvs. unntatt varekjøp ombord i fergene og tax-free.

³³ Tall for bilbransjen *unntatt* salg av motorkjøretøyer.

³⁴ Det er lite som tyder på at det har foregått utstrakt grensehandel med drivstoff, men mange passet på å fylle drivstoff på svensk side av grensa da kursen gjorde dette gunstig.

Tab. 4.2. Grove anslag over nordmenns tax-free-handel i forbindelse med flyreiser fra utlandet og fergetrafikk fra Danmark. 2003.

Grovt estimat over tax-free handel a) PÅ FERGENE TIL DANMARK (2003)
b) PÅ FLY (rute og charter) 2003

	I alt	Antall inn til Norge	Nordmenn over 18 år	Kroner
Norsk tax-free (dagsturisme) på fergene (DKK)				329 389 667
<i>På fly 2003:</i>				
Ant. pax til/fra utl.-03, rute	6 779 971	3 389 986	1 678 043	1 174 629 976
Ant.pax charter til/fra utl.-03	1 763 258	881 629	573 059	401 141 195
I alt NOK				1 575 971 211

Kilder: Danmarks Turistråd/Institut for Grænseregionsforskning (2004): Endagsturisme: Undersøgelse af den udenlandske endagsturisme i Danmark 2003.
Avinor/TØI, Jon Inge Lian (2003): Utenlandstrafikken med fly i 1. og 2. tertial 2003, TR1207/2003.

Dansk Skatteministerium (2001/2002): Grænsehandelsrapport 2000, resp. 2001.

De øvrige bransjene kan registrere seg med en mindre andel i 2003 enn i 2000. Det kommer primært av den store økningen i konfekt- og godteri-salget, ikke en reell tilbakegang for andre bransjer enn motorbransjen, og muligens restposten ”andre varer”. (Jfr. fig. 4.1. og vedlegg IV.1.)

4.3. Avgiftsfri handel

Avgiftsfri handel (tax-free) er egentlig ikke grensehandel i følge den definisjon vi har brukt. Der forutsettes at innkjøpene for så vidt er fritatt for norske avgifter, men til gjengjeld avgiftsbelagt i innkjøpslandet. Avgiftsfri handel er ikke avgiftsbelagt verken her eller der. Dessuten vil disse innkjøpene i svært mange tilfeller foregå på ikke handelsmotiverte reiser, som også er en forutsetning i grensehandelsdefinisjonen. De langt fleste reiser med fly vil f.eks. være enten forretningsreiser eller feriereiser, og formålet med turen ikke handelsbetinget. Dette er reiser, og dermed innkjøp, som i liten grad kan påvirkes gjennom (mindre endringer i) norske avgifter.

Det avgiftsfrie salget på fergene mellom Norge og Sverige/Danmark, kommer slik sett i en gråson. Denne handelen er ikke avgiftsbelagt, men er utvilsomt en del av den rent handelsmotiverte handelen, særlig mellom Sandefjord og Strömstad.

For det avgiftsfrie salget på fergene til Danmark og på Kastrup kjøpt av nordmenn, har vi brukt tall for 2003 fra en undersøkelse foretatt av Danmarks Turistråd. Estimater over annet tax-free-salg, dvs det som foregår i forbindelse med andre flyreiser enn dem over Kastrup, er svært usikkert. Grunnlaget er passasjerstatistikk fra Avinor over innkommende internasjonale flypassasjerer både i rute- og charterflyvinger. Andelen nordmenn er anslått på bakgrunn av TØI/Avinors spesialbearbeidning av reisevaneundersøkelsen 2003 for utenlandske flypassasjerer (Lian 2003). Det gjennomsnittlige handelsbeløpet er hentet fra Dansk Skatteministeriums Grænsehandelsrapport 2001, oppskrevet med prisutvikling (dvs. til NOK 700,-). Hvordan vi har truffet med dette er ikke mulig å si, da det ikke er noen kontrollpunkter tilgjengelige³⁵. Tallene for avgiftsfritt salg i forbindelse med flyreiser er altså meget usikkert. Det kan også være fare for at nordmenns kjøp på Kastrup er talt to ganger. Vår vurdering tilsier at tallet muligens kan utgjøre en øvre grense.

³⁵ Min personlige vurdering er at dette tallet trolig er svært høyt som gjennomsnittstall, og det er usikkert hvordan en innkjøpsstruktur i tax-free-butikken på fergene kan overføres til andre trafikksegmenter, som også bruker andre transportmidler.

5. Oppsummering

I rapporten er det gitt estimater for nordmenns varehandel i utlandet (dvs. ekskl. tax-free) enten den er handelsmotivert (grensehandel) eller ikke handelsmotivert (foregår i forbindelse med på ferie- og forretningsreiser i utlandet). Vi er kommet til at nordmenns handel i utlandet, enten på bilreiser³⁶ eller (med eller uten bil) via fergene til Danmark, beløper seg til om lag 4,5 mrd. NOK. Av dette er rundt 3,3 mrd. NOK handelsbetinget, og å definere som grensehandel.

Grensehandelen er svært konsentrert til Strömstad som handelsdestinasjon. Halvparten av nordmenns handel i utlandet (ekskl. tax-free) foregår i Strömstad, og bortimot to tredjedeler av den handelsbetingede handelen (grensehandelen).

Denne konsentrasjonen er blitt alt mer tydelig i løpet av de siste fem, seks åra. Det skyldes dels utviklingen på tilbudssida, som er utvidet både i bredden og i dybden i løpet av denne siste vekstperioden i grensehandelen. Medvirkende til Strömstads dominans er bosettingsmønsteret på norsk side, med det tett befolkede Østfold som naboregion. Utbyggingen av handelstilbudet styrker trolig også byens posisjon som handelssenter for svensker i regionen, og dermed ytterligere sin konkurranseposisjon.

Det avgiftsfrie salget som foregår i forbindelse med ferie- og forretningsreiser er det svært vanskelig å finne gode tall for størrelsen på. Der er det ingen egentlige holdepunkter for gode estimater. Vi har foretatt en enkel beregning med et gjennomsnittstall tatt fra et usikkert materiale gjeldende andre transportmidler (fergene fra Danmark), som kan *antydde* en størrelsesorden. Det er imidlertid viktig å være klar over at ikke alt tax-free-salg er handel med alkohol og tobakk, men at en ikke uvesentlig del utgjøres av parfyme og annen kosmetikk, samt sjokolade. Det er dessuten usikkert hva som vil skje med denne handelen, og hvorvidt den vil bli overført til Norge eller andre land, dersom mulighetene for tax-free-handelen blir borte, eller prisene enda mer utjamnet³⁷.

Vårt meget usikre anslag for norsk tax-free-kjøp i utlandet utgjør om lag 1,5 mrd. NOK. Det alt vesentlige av dette handles ikke i form av grensehandel, men i forbindelse med ferie- eller forretningsreiser til utlandet.

Vi har vist at det kan være vanskelig å finne gode estimat kun ut fra sekundærkilder, ikke bare for det avgiftsfrie salget. Også for grensehandelen er usikkerheten ikke ubetydelig, selv om vi har brukt flere ulike kilder og avstemt resultatene etter rimeligheten i forhold til andre kontrollerbare størrelser.

³⁶ Så vel ferie- som forretningsreiser som handelsbetingede reiser.

³⁷ Store deler av den handelen som i prinsippet er avgiftsfri er likevel ikke alltid så rimelig som et bortfall av norske avgifter skulle tilsi, og prisen varierer mellom de enkelte ruter.

Ett hovedproblem har vært at det kun er gjennomført én ”fullskala” grensepasseringsundersøkelse tidligere, og at det i tida etter den er skjedd forholdsvis store forandringer i rammebetingelsene for grensehandelen. Bildet kompliseres også av at utviklingen har var svært forskjellig avhengig av hvilken av våre indikatorer (jfr. tab. 2.1.) en velger å se på, og de er til dels motstridende³⁸. Særlig er det usikkerhet knyttet til innhold og sammensetning av handelen etter den siste store vekstperioden (1997/-98 til 2002). Vi mener likevel at vi har endt opp med et relativt robust estimat, i alle fall når det gjelder størrelsesorden, og at anslaget over den handelsmotiverte handelen er rimelig godt.

6. Skisse til et opplegg for å følge utviklingen i handelsmotivert (grensehandel) og ikke handelsmotivert handel (på ferie- og forretningsreiser) i utlandet

Det er nå mye som tyder på at Grensepasseringsundersøkelsen 2000 er i ferd med å gå ut på dato. Usikkerheten om dens fortsatte gyldighet er framfor alt knyttet til det faktum at det kun er gjennomført én slik undersøkelse og en har derfor ingen systematisk empirisk erfaring med hva som påvirker grensehandelen eller hvordan den evt. påvirkes av endringer i forskjellige faktorer.

Biltrafikken virker å være en god indikator på svingningene i handelen, men også der gis det motstridende signaler på utviklingen for de forskjellige grensepasseringspunktene. Det kan imidlertid også være et tegn på at det ikke nødvendigvis er så omfattende grensehandel ved enkelte av disse overgangene. Selv om biltrafikken synes å speile svingningene godt, skjer ting så fort på tilbudssiden at det er vanskelig å vite hvor gyldige bransjetallene fortsatt er. Veksten i detaljhandelen på svensk side antyder muligens at selve handlebeløpet også kan ha endret seg.

Våren 2005 åpnes den nye Svinesundsbrua, og representerer ytterligere en faktor som kan bidra til å påskynde foreldelsen av ”Grensepasseringsundersøkelsen 2000”.

Hvis en skal få bedre og sikrere tall til bruk i Konsum-G og FINs egne beregningsmodeller bør en vurdere å gjennomføre en ny strukturundersøkelse etter samme lest som ”Grensepasseringsundersøkelsen 2000”. Erfaringene en har så langt tilsier at en kan, og bør, gjennomføre enkelte modifiseringer i selve undersøkelsesdesignen. Det bør likevel ikke gjøres så store endringer at en mister ett av hovedpoengene med en ny strukturundersøkelse, nemlig sammenlikningsmuligheter med resultatene fra 2000.

³⁸ Det har dessuten vist seg vanskelig å få kjøpmennene ”i tale” på en systematisk måte.

- 1) Det er neppe nødvendig å ha tung innsats på grensa annet enn ved Svinesund, samt muligens Magnor og Ørje. Da vil en dekke det alt vesentlige av den handelsmotiverte handelen.
- 2) En kan trolig konsentrere undersøkelsesperiodene uten å miste svært mye av utsagnskraften i materialet. Da mener vi en i stedet for å spre undersøkelsesdagene jamt utover året at en kan trekke enkelte uker og konsentrere innsatsen også tidsmessig (eks. to-trinns stratifisert utvalg).
- 3) I tillegg, for å få bedre tall for ikke handelsmotivert handel i forbindelse med flyreiser fra utlandet, bør en utvide intervjuområdet til også å sikre data fra flyplasser med internasjonal trafikk. Hvordan dette konkret kan gjøres må vurderes nærmere, slik at en unngår et uhåndterlig opplegg.
- 4) En bør søke å etablere bedre kunnskap om sammenhengene mellom grensehandel og indikatorene vi nå har brukt, og hvordan indikatorene faktisk påvirkes ved endringer i grensehandel. Kanskje er det mulig å komme fram til enkle simuleringsmodeller, som kan brukes i periodene mellom litt større ”ankerfester” for kalibrering av omfang og struktur. Dette vil antakelig ikke overflødiggjøre strukturundersøkelser som ankerfester, men kan bidra til å gi sikrere vurderinger av *når* og *hvorfor* slike evt. må gjennomføres, dvs. forbedre deres gyldighetstid.
- 5) Åpningen av den nye Svinesundsbrua kan bety at rammebetingelsene igjen endres vesentlig. En ny strukturundersøkelse bør derfor gjennomføres etter at brua er åpnet, og lagt til en periode når brua er kommet ordentlig i drift og derfor ikke lenger representerer noen attraksjon i seg selv.
- 6) Skal en kunne bruke sekundærdata som detaljhandelsstatistikk og salgsstatistikk fra Systembolaget over utviklingen på svensk side som triangulerings- og kontrollpunkter og må undersøkelsesperioden gjelde et helt kalenderår. Dvs. at tidligste undersøkelsesår kan være 2006. Det innebærer planleggingsstart i 2005 og behandling/rapportering i 2007.

Referanser

Avinor (2003):

Passasjerstatistikk fra Avinor lagt ut på Internet
www.avinor.no > Trafikk > Statistikk > År 2003
http://www.avinor.no/Norsk/Statistikk/filestore/03-TB8_Passasjerer.xls

Color Line: *Havnefordelt passasjerstatistikk 2000 og 2003*

Dansk Skatteministerium (2001/2002): Grænsehandelsrapport 2000, resp. 2001 og 2004.
(www.skat.dk)

Englund, Martin: sjef for Systembolaget i Strömstad, *Aftenposten* 22.08.2004

Ericsson, Birgitta (2001):

Grensepasseringsundersøkelsen 2000, OR-rapport 15.01, Institutt for offentlig økonomi, Stiftelsen Østfoldforskning, Halden.

Ericsson, Birgitta (1996):

Detaljhandelen i grensehandelsområdet: Forretningstilbud og bransjestruktur, AR-rapport 21.96, Institutt for offentlig økonomi, Stiftelsen Østfoldforskning, Halden.

Grooss, Bent-Ole og Øivind Holt (1997):

Grensehandel i tre svenske kommuner: Struktur og forbrukervaner, OR-rapport 05.97, Institutt for offentlig økonomi, Stiftelsen Østfoldforskning, Halden.

Haukeland, Jan Vidar (1993):

Den norske feriedrømmen, TØI-rapport 164/1993, Transportøkonomisk Institutt, Oslo.

Lavik, Randi (2003).

Prisforskjeller og grensehandel mellom Norge og Sverige - Sammenlignende prisundersøkelse av utvalgte grensehandelsvarer, kjente merkevarer og alkohol 2002 og ulike grensehandelsundersøkelser, Statens institutt for forbruksforskning, Oslo.

Lavik, Randi (2004):

Grensehandel Sverige og Danmark 2004: 3.kvartal juli, august og september 2004, oppdragsrapport nr 9-2004, Statens institutt for forbruksforskning, Oslo.

Lian, Jon Inge (2003):

Reisevaneundersøkelsen med fly, Utenlandstrafikken med fly i 1. og 2. tertial 2003, Arbeidsdokument av 12.11.2003, Transportøkonomisk institutt/Avinor, Oslo.

Lumsdon, Les (1997):

Tourism Marketing, Intntl. Thomson Business Press, Alden Press, Oxford.

NOU 2003:17: *Særagifter og grensehandel*, Finansdepartementet, Oslo.

Rideng, Arne (2004):

Andel utenlandskregistrerte personbiler utreist fra Norge i prosent av alle utreiste biler, pr. sesong. Tall fra *Gjestestatistikken 2003*. TØI, Oslo.

Statens Vegvesen, Region Øst og Region Midt (2004):

Trafikktall fra Østfold, Hedmark og Nord-Trøndelag

Statens vegvesen/Vegdirektoratet:

Vegtrafikkindeksen, Veg- og trafikkfaglig senter i Trondheim:

http://www.vegvesen.no/trafikant/vegvesen-Page-SVVsubSideInnholdMal_1069340878781.html

Statens vegvesen/Vägverket (2001)

Internasjonell personbiltrafik på väg E6 år 2000

Statistiska Centralbyrå: Regionalfordelt detaljhandelsstatistikk 1997-2003, (fra momsregisteret)

Statistisk Sentralbyrå:

Ferieundersøkelsen 2003: <http://www.ssb.no/emner/00/02/20/ferie/>.

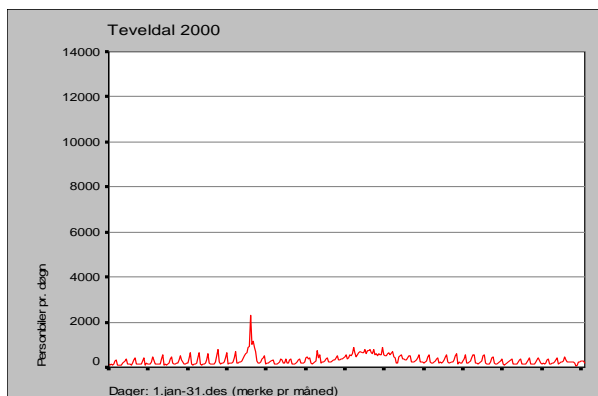
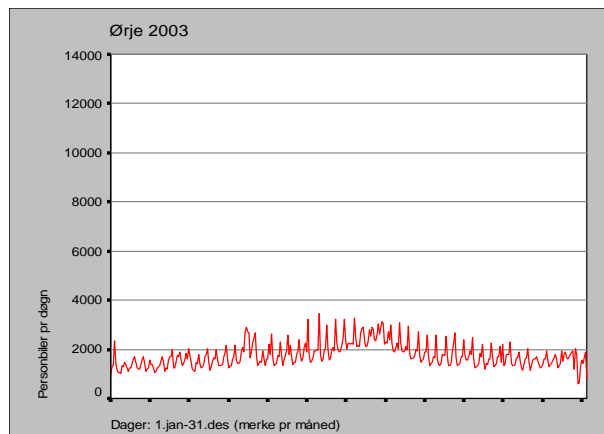
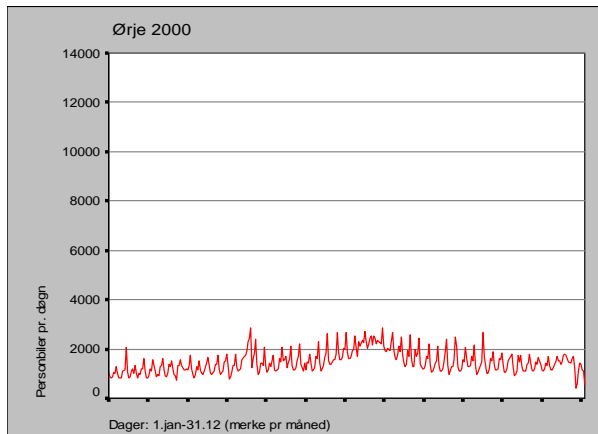
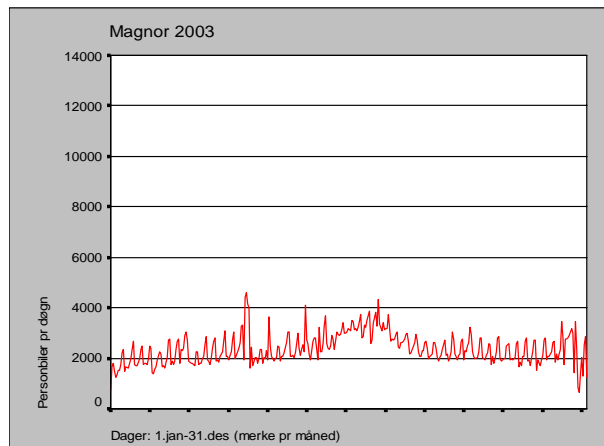
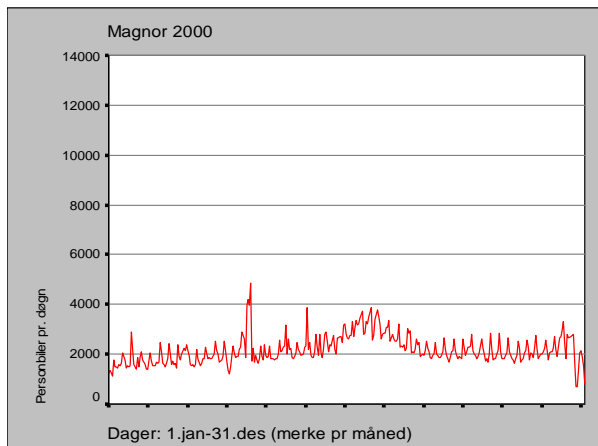
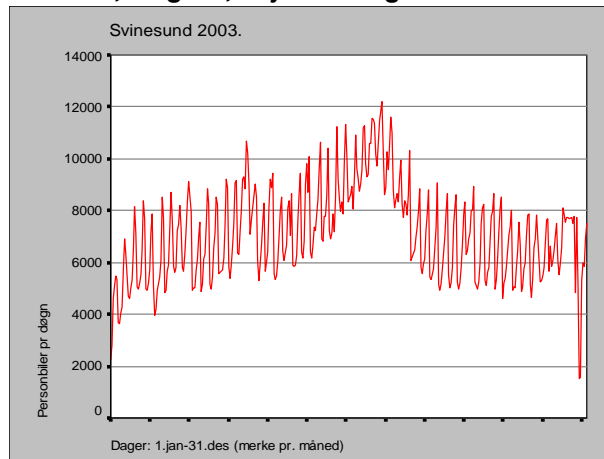
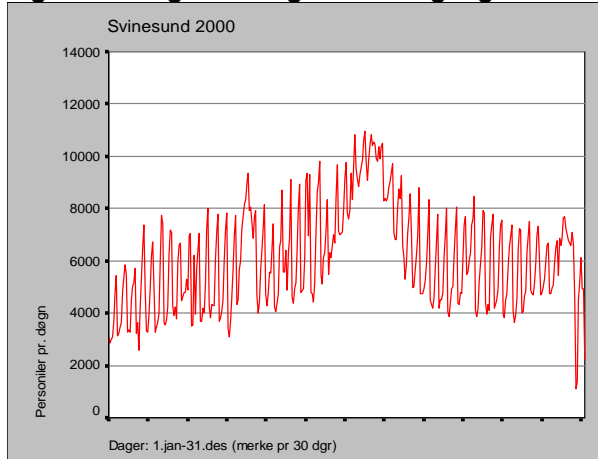
Systembolaget, økonomiavdelningen: *Regionalfordelt omsetningsstatistikk 1998-2003*

Tversky, Amos and Daniel Kahneman (1991):

The Framing of Decisions and the Psychology of Choice, in (eds) Kassarijan, Harold H, and Thomas S Robertson: *Perspectives in Consumer Behavior* (4th ed.), Prentice Hall, Engelwood Cliffs, New Jersey.

Vedlegg III.1.

Fig. III.1. Døgntrafikk grenseovergangene ved Svinesund, Magnor, Ørje 2000 og 2003. Teveldal 2000.



Vedlegg IV.1.

Samlet egeninnført handel over Norges grenser (ekskl. tax-free) fordelt etter bransje. Prosent, basert på løpende priser.

Fordelingsendringer 2000 til 2003 beregnet etter bransjevis vekst i perioden.

	min. 2000	max. 2000	min. 2003	max. 2003	2000 gjennomsnitt	2003 gjennomsnitt
Vin og sprit	0,095	0,088	0,110	0,105	0,091	0,107
Vin, sprit og øl	0,125	0,114	0,144	0,137	0,119	0,140
Tobakkvarer	0,255	0,207	0,222	0,187	0,228	0,202
Kjøttvarer	0,182	0,196	0,157	0,176	0,190	0,168
Brus og godis	0,102	0,083	0,204	0,174	0,091	0,187
Andre dagligvarer	0,157	0,158	0,136	0,142	0,157	0,139
Drivstoff/bilrep./-rekv.	0,057	0,090	0,032	0,052	0,075	0,043
Kapitalvarer	0,040	0,031	0,030	0,024	0,035	0,027
Barneutstyr/klær/tekstil	0,049	0,057	0,052	0,064	0,054	0,059
Fyrverkeri/andre varer	0,033	0,065	0,022	0,045	0,051	0,035
I alt	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

Kilder: Ericsson, Birgitta (2001): Grensepasseringsundersøkelsen 2000, Institutt for offentlig økonomi, StØ, Halden

Statistiska Centralbyrån (2004): Regionalfordelt detaljhandelsstatistikk, 2000 og 2003 (Strömstad, Årjäng og Eda kommuner)

Samlet egeninnført handel over Norges grenser (ekskl. tax-free) fordelt etter bransje 2000 og 2003. Mill. NOK, løpende priser (Inkl. punktavgifter og moms), samt andel grensehandel etter bransje og grenseovergang.

Bransje/varegruppe	Ca mill. NOK, løpende*:		Andel handelsbetinget omsetning, %, over:			
	2000	2003	Svinesund	Magnor	Ørje	Teveldal
Vin og sprit	320	489	0,700	0,774	0,851	0,559
Vin, sprit og øl	418	639	0,735	0,761	0,761	0,547
Tobakkvarer	802	921	0,819	0,829	0,851	0,680
Kjøttvarer	668	764	0,846	0,779	0,872	0,639
Brus og godis	322	853	0,794	0,811	0,876	0,592
Andre dagligvarer	554	634	0,819	0,811	0,848	0,598
Drivstoff/bilrep./-rekv.	265	197	0,634	0,507	0,681	0,335
Kapitalvarer	122	121	0,891	0,599	0,557	0,086
Barneutstyr/klær/tekstil	188	267	0,528	0,546	0,820	0,112
Fyrverkeri/andre varer	181	157	0,699	0,696	0,541	0,299
I alt, mill.NOK	3 520	4 554	0,786	0,766	0,794	0,561

* Beregningen er basert på gjennomsnittstall for de to åra (se foregående tabell), og utgjør ett enkelt punkttestimat for et intervall. Tallene må sees som angivelse av størrelsesorden.

Andelen handelsbetinget omsetning (dvs. grensehandel) er beregnet ut fra tall fra Grensepasseringsundersøkelsen 2000, og representerer andeler i 2000. Også disse andelene er beregnet på gjennomsnittstall innenfor et intervall, og representerer også størrelsesorden.

Nordmenns grensehandel i 2003

Rapporten inneholder en oppdatering av størrelsen av nordmenns grensehandel, samt grove anslag for nordmenns tax-free-handel i forbindelse med ferie- og forretningsreiser til utlandet, gjeldende for året 2003. Den store veksten som har vært registret i grensehandelen er stoppet opp siste år. I 2003 var nordmenns samlede handel (bilbasert) bragt inn til Norge i medhold av reisegodsforskriften (ekskl. tax-free) ca 4,5 mrd. NOK. Av dette var ca 3,3 mrd. NOK grensehandel (dvs. rent handelsbetinget handel).

Grensehandelen er svært konsentrert til Strömstad om handelsdestinasjon. Når det gjelder nordmenns grensehandel, blir hele to tredjedeler av samlet grensehandel (Sverige, Danmark og Finland) lagt igjen i Strömstad.

ØF-rapport nr. 14/2004
ISBN nr. 82-7356-548-3