

Konsekvenser for handelen med norsk sjømat ved innføring av midlertidig nasjonal grensekontroll i Schengen-området

Utredning finansiert av Fiskeri og Havbruksnæringens Forskningsfond

Ukontrollert migrasjon inn til Schengenområdet har skapt problemer innad i EU/Schengen med krav om etablering av nasjonal grensekontroll.

Utredningen drøfter mulige konsekvenser for Norges eksport av sjømat til EU / Schengelandene ved en slik endring i Schengenområdet.

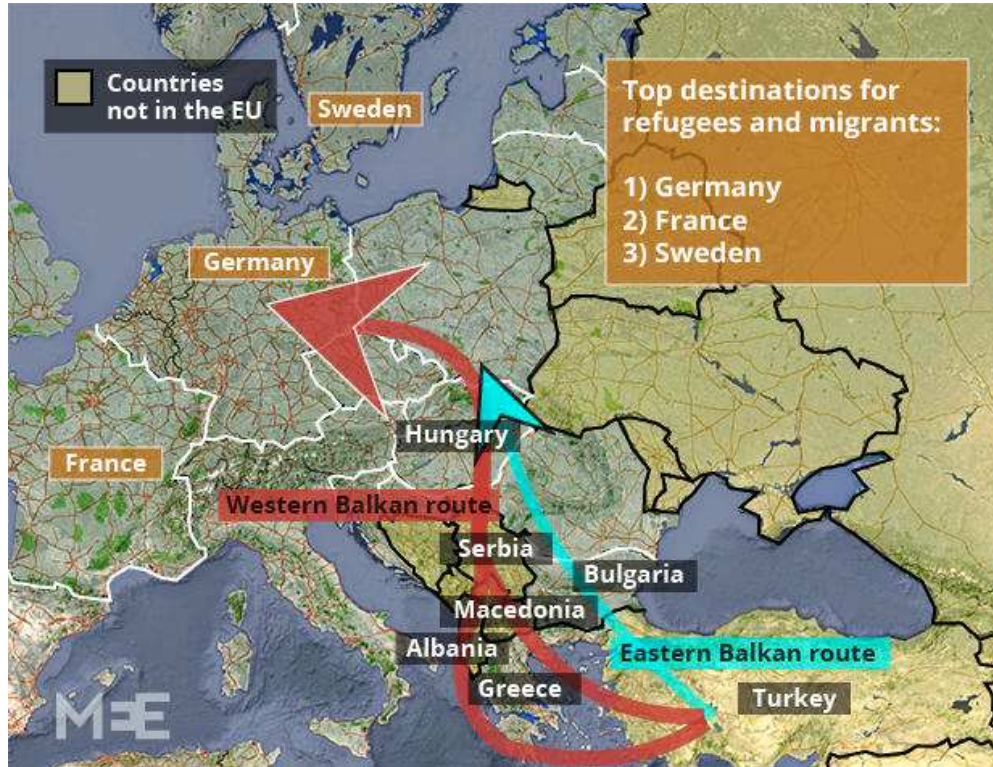
Arbeidet vil i første rekke se på hvordan eksporten av ferske sjømatprodukter til de viktigste sjømatmarkedene vil kunne bli påvirket.

Bakgrunn

- Bekymring i sjømatnæringen for problemer med markedsadgang eller vesentlige forsinkelser med transporten av fersk norsk sjømat i Europa.
- Nasjonal grensekontroll vil kunne medføre store kostnader for varetransporten med bil.

Mål

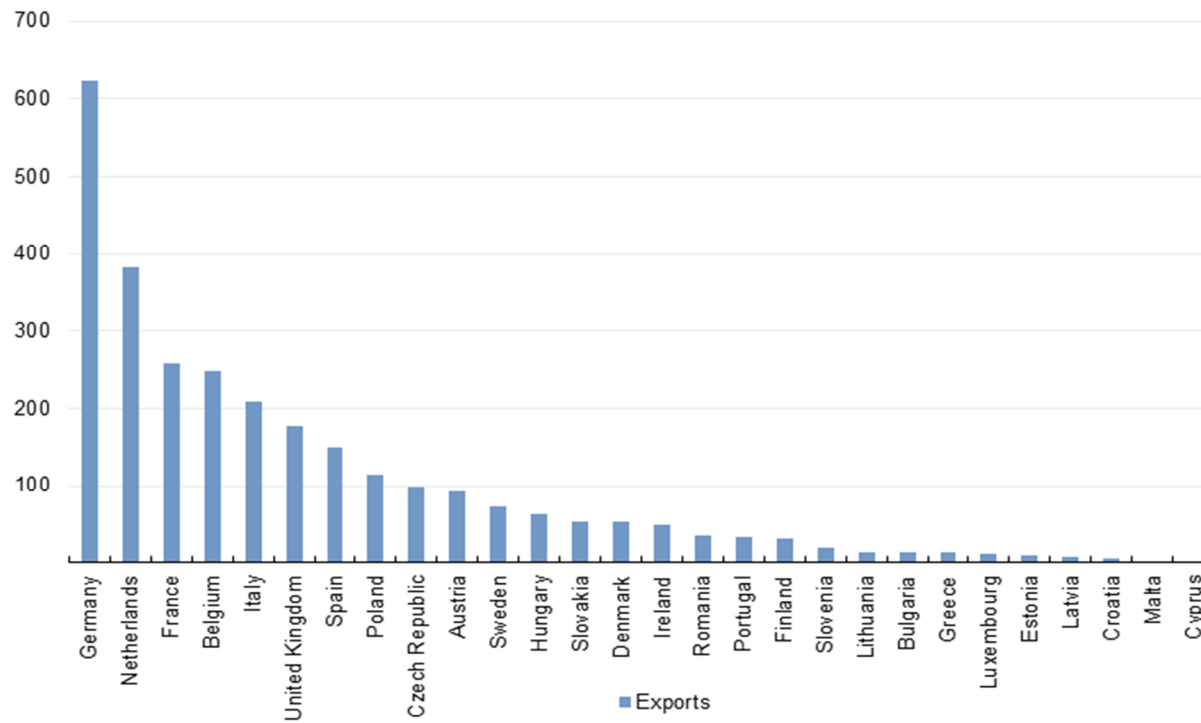
- Anskueliggjøre mulige konsekvenser for handelen med sjømat ved ulike scenarier. Ulike utfall: 1. Ingen endringer 2. Toårig midlertidig unntak fra Schengen-samarbeidet.
- Estimere den økonomiske effekten av endringen i regimet for grensekontroll.



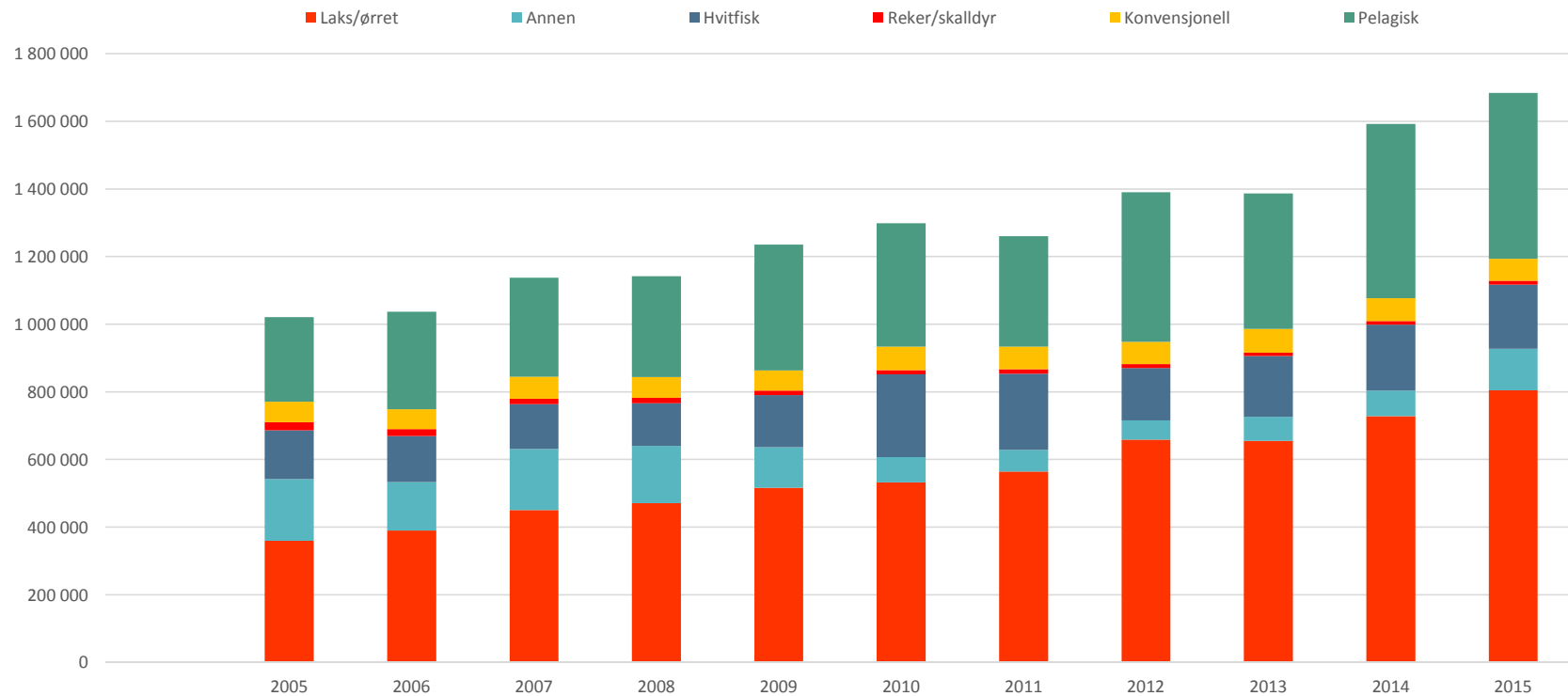
Et effektivt veitransportsystem er avgjørende for økonomien i Sentrale EU-land

| Million Tonne Kilometres | Thousand Tonnes |
|----------------------------|---------------------------------|
| Germany to Poland – 16,078 | Germany to Netherlands – 37,320 |
| Poland to Germany – 15,150 | Netherlands to Germany – 35,779 |
| Spain to France – 14,233 | Belgium to France – 31,109 |
| Germany to France – 13,135 | Germany to France – 26,620 |
| France to Spain – 13,018 | Poland to Germany – 24,003 |

Eksporten mellom EU-landene basert på landeveis transport – Milliarder Euro.



Norsk eksport av sjømat til Schengenlandene 2005 – 2015 (tonn)



Antall grensekryssinger fra Norge til de viktigste markedslandene omfattet av Schengensamarbeidet/EU.

| Markedsland | Antall kryssinger |
|---------------|-------------------|
| Danmark | 1 |
| Sverige | 1 |
| Finland | 1 |
| Polen | 2 |
| Litauen | 2 |
| Tyskland | 3 |
| Frankrike | 4 (5) |
| Nederland | 4 (1) |
| Storbritannia | 4 (1) |
| Italia | 5 |
| Spania | 5 |
| Portugal | 6 |

Eksport av fersk oppdrettslaks og antall grensekryssinger til de viktigste markedslanene

| Fersk kjølt oppdrettslaks til EU (tonn) (rød = ikke Schengenland) | | | | | | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2015 | | |
| | | | | | | | Relativ Andel | | |
| | | | | | | | | Kumulativ andel av eksporten | Antall Grense- kryssinger |
| Totalt | 508 139 | 539 802 | 628 673 | 621 249 | 695 286 | 768 581 | 100,0% | | |
| 1. Polen | 94 711 | 87 656 | 115 166 | 123 373 | 132 253 | 137 656 | 17,9 % | 17,9% | 2 |
| 2. Frankrike | 112 849 | 119 520 | 133 725 | 123 786 | 113 469 | 119 009 | 15,5 % | 33,4% | 4 |
| 3. Danmark | 62 615 | 65 560 | 68 960 | 63 250 | 70 796 | 76 446 | 9,9 % | 43,3% | 1 |
| 4. Storbritannia | 34 630 | 30 965 | 39 245 | 46 044 | 58 601 | 72 863 | 9,5 % | 52,8% | 4 (1) |
| 5. Spania | 36 919 | 43 387 | 48 111 | 42 269 | 51 275 | 64 099 | 8,3 % | 61,2% | 5 |
| 6. Nederland | 28 938 | 29 618 | 33 157 | 37 409 | 46 817 | 52 559 | 6,8 % | 68,0% | 4 (1) |
| 7. Italia | 19 188 | 22 335 | 28 699 | 31 238 | 37 709 | 44 155 | 5,7 % | 73,7% | 5 |
| 8. Tyskland | 24 365 | 25 713 | 25 886 | 33 498 | 40 065 | 40 761 | 5,3 % | 79,0 % | 3 |
| 9. Litauen | 17 797 | 18 206 | 22 754 | 21 500 | 29 001 | 37 145 | 4,8 % | 83,9% | 2 |
| 10. Sverige | 25 092 | 28 588 | 30 881 | 27 942 | 30 559 | 34 536 | 4,5 % | 88,4 % | 1 |
| 11. Finland | 22 987 | 29 199 | 31 385 | 28 412 | 30 507 | 29 757 | 3,9 % | 92,2 % | 1 |
| 12. Portugal | 5 629 | 8 316 | 10 670 | 9 796 | 12 412 | 14 834 | 1,9 % | 94,1% | 6 |

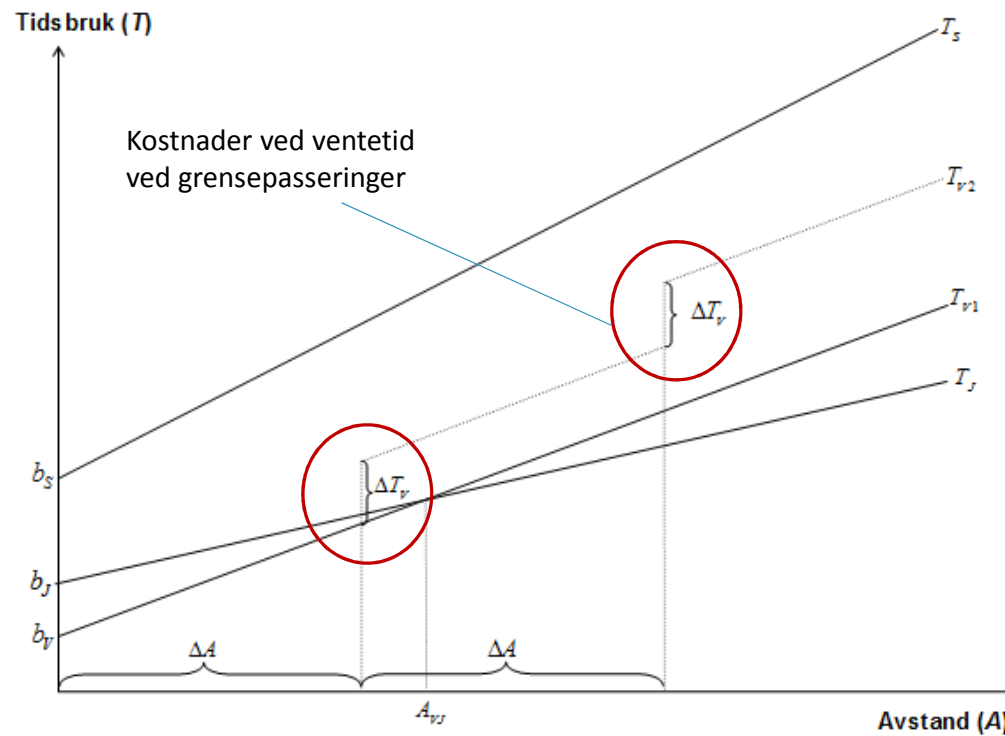
Forutsetninger for de estimerte merkostnadene ved økt grensekontroll

| | Scenario 1 Lav | Scenario 2 Middels | Scenario 3 Høy |
|-------------------------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| Tidsbruk per grensepassering (time) | 1 | 3 | 5 |
| Driftskostnad per time (NOK) | 250 | 250 | 250 |
| Verdiforringelse per time | 0,50 % | 0,50 % | 0,50 % |
| Tonn per lastebil | 20 | 20 | 20 |

□

- Tidsbruk per grensepassering er satt til intervallene 1, 3 eller 5 timer
- Driftskostnader for ventingen er satt fast til 250 kroner per time for de tre ulike scenariene. Kostnadene inneholder lønn til sjåførene, drivstoff og ulike gebyrer.
- Den estimerte verdiforringelsen per time er estimert til å være 20 – 25% per 48 timers forsinkelse. Dette gir en faktor på 0,5% per time. Av praktiske grunner er denne faktoren forutsatt å være konstant per time.
- Hver lastebil tar 20 tonn fisk.

Mulige sammenhenger mellom tidsbruk og transportavstand for ulike transportmidler.



Ekstra driftskostnader for norsk eksport av fersk kjølt oppdrettslaks ved grensekontroll i Schengenområdet. (basert på 2015-tall)

| | Scenario 1 | Scenario 2 | Scenario 3 |
|-------------------------------|------------|------------|------------|
| | Lavt | Middels | Høyt |
| Ekstra driftskostnader totalt | 546 368 | 1 580 296 | 2 673 031 |
| % av total eksportverdi | 1,6 % | 4,7 % | 8,0 % |

Dette gir en økt kostnad på mellom 546 millioner og 2,7 milliarder kroner årlig ved Scenario 1 og scenario 3, som er det som gir henholdsvis lavest og høyest ekstra kostnad ved innføring av nasjonal grensekontroll innen Schengenområdet (se detaljer i tabell 7).

De viktigste Handelskorridorer mellom Norge til EU/Schengen-markedet



Mulige tiltak på både kort og mellomlang sikt

- Etablering av **spesielle akkrediterte ruter** for transporter med lettbederverlige produkter særlig i retning nord – syd
- Etablering av en type «**fast track**» ordning ved viktige grensepasseringsstasjoner for transporter med lettbederverlige produkter særlig i retning nord – syd
- En utvidet ordning med **plombering/forsegling av kjøretøy** som transporterer med lettbederverlige produkter særlig i retning nord – syd med sikte på friksjonsfri nasjonal grensepassering inne Schengen for godsfrakt.
- Særlig vekt legges på den vestlige og midtre nord-syd-gående transportkorridoren

(Se transportkorridor 1 og 2 på kartet)