

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

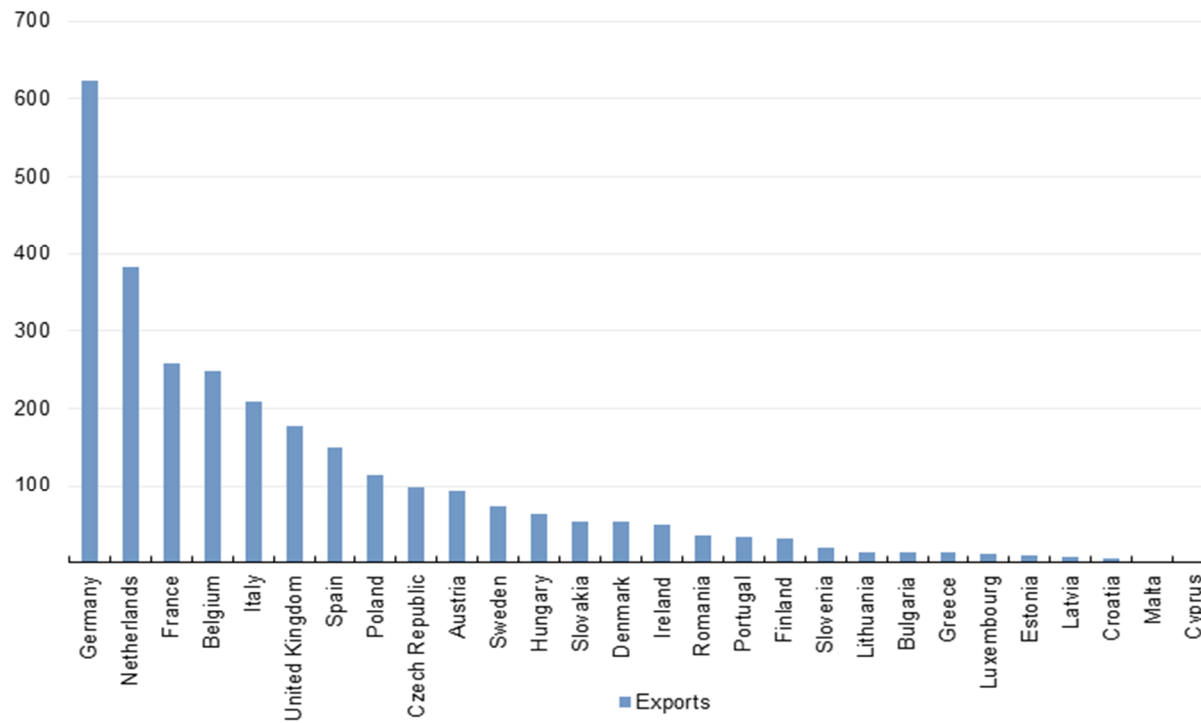
- Anskueliggjøre mulige konsekvenser for handelen med sjømat ved ulike scenarier. Ulike utfall: 1. Ingen endringer 2. Toårig midlertidig unntak fra Schengen-samarbeidet.
- Estimere den økonomiske effekten av endringen i regimet for grensekontroll.



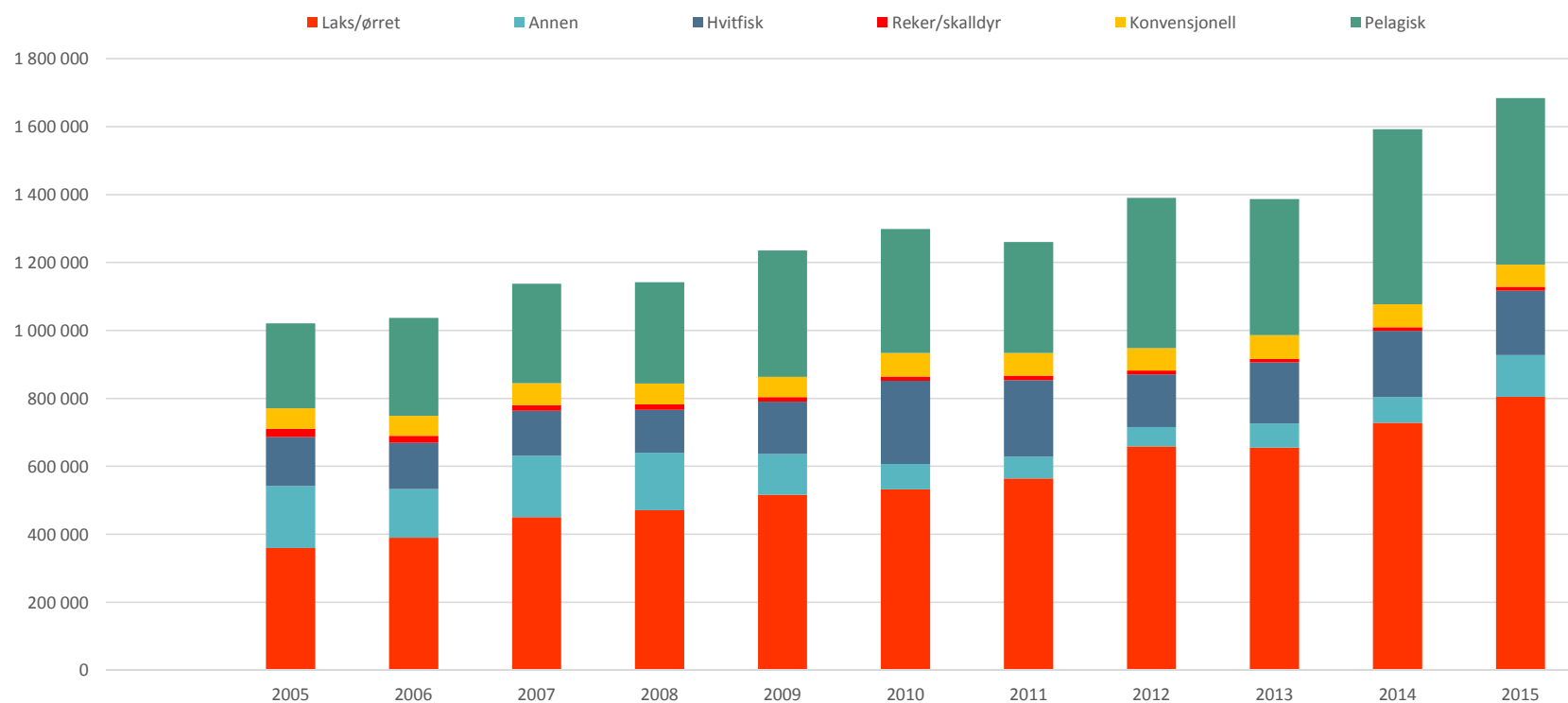
Et effektivt veitransportsystem er avgjørende for økonomien i Sentrale EU-land

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 markedslandene

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

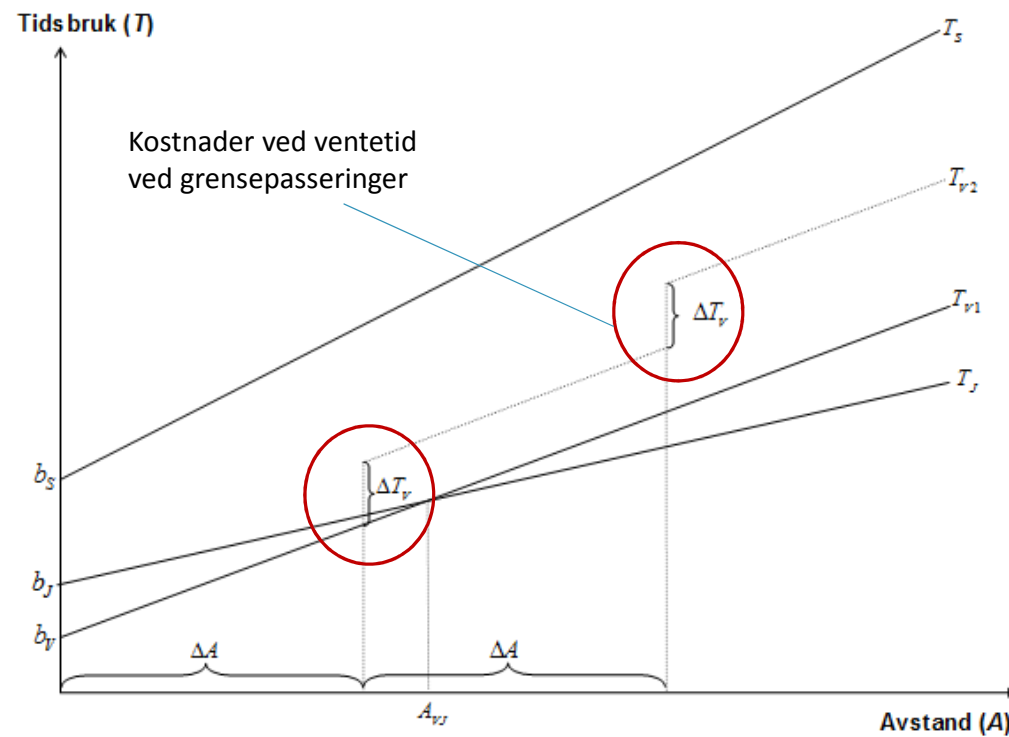
Forutsetninger for de estimerte merkostnadene ved økt grensekontroll

	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)