



Det vil bli tid- og kostnadskrevende grensepasseringer for eksporten av laks og annen sjømat til europeiske markeder hvis Norge sier opp EØS-avtalen uten å lykkes med å fremforhandle betingelser som gir en smidig ordning for grensekontroll, fastslår artikkelforfatterne. Illustrasjonsfoto: F. Dahl

Økte kostnader for fiskeeksporten uten EØS-avtalen

Publisert 23.11.2020

FORSKNING: For norsk fiskeeksport vil en oppsigelse av EØS-avtalen (NOREXIT) innebære økt tidsbruk ved grensepassering på grunn av veterinærkontroll med stikkprøvekontroll og laboratorietest av fisken. Dette kan forsinke de transportene som kontrolleres og gi betydelig høyere transportkostnader i tillegg til redusert salgspris for fisken.



AV GISLE SOLVOLL OG TERJE ANDREAS MATHISEN
Solvoll og Mathisen er professorer ved Handelshøgskolen, Nord universitet
gisle.solvoll@nord.no; terje.a.mathisen@nord.no

Debatten om Norges handelsmessige tilknytning til EU dukker stadig opp i nyhetsbildet. I et forskningsprosjekt finansiert av Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfinansiering (FHF), er det sett på konsekvenser for sjømatnæringen ved ulike tilknytninger til EU (Melchior og Nilssen, 2020).

Vi vil i denne artikkelen ta utgangspunkt i den delen av forskningsprosjektet som analyserer de økonomiske konsekvensene for transport av fersk norsk laks fra Norge til EU-markedet ved ulik markedsadgang (Mathisen og Solvoll, 2020).

Rammebetingelser

Gjennom EØS-avtalen deltar Norge fullt ut i EUs indre marked på transportområdet. Det meste av EUs transportlovgivning er EØS-relevant og blir tatt inn i norsk lov.

Det er spesielt to avtaleverk som legger premissene for den landbaserte transporten av fisk fra Norge til EU, *transitteringskonvensjonen* og *veterinæravtalen*.

I tillegg er *TIR-konvensjonen* viktig for varetransporter til/fra land utenfor EU.

Transitteringskonvensjonen fastsetter regler for transport av varer mellom EU og EFTA-landene. Her er Norge blant annet knyttet opp mot det felles elektroniske transitteringssystemet NCTS.

Veterinæravtalen, som er en integrert del av EØS-avtalen, gjør at Norge betraktes som en del av EUs indre marked på det veterinære området, også for sjømat. Regelverket tillater at Mattilsynet kontrollerer at norsk sjømateksport overholder EØS/EU-regelverket før produktene sendes ut av landet. Veterinæravtalen er derfor svært viktig for fisketransporten.

Det er i dag lagt godt til rette for at eksporten av sjømat fra Norge til EU skal kunne skje smidig, uten store tekniske forsinkelser og stopp for kontroll.

Ulike scenarioer

Vi har analysert de økonomiske konsekvensene for lakseeksporten ut fra tre scenarioer for Norges handelsmessige tilknytning til EU, nemlig at:

1. EØS: Norge beholder dagens EØS-avtale.
2. NOEXIT: Norge sier opp EØS-avtalen og må fremforhandle en ny handelsavtale med regelverk for markedsadgang.
3. EU: Norge blir EU-medlem, og dermed en del av EUs indre marked og tollunion.

Hvordan Norges tilknytning uten en EØS-avtale (scenario 2) blir, vil avhenge av hva Stortinget ser for seg som alternativ. I tillegg vil Norges mulighetsrom bestemmes av hva EU-landene ønsker, siden dette handler om avtaler som krever aksept fra begge parter. Det er ikke nødvendigvis slik at Norge og EUs interesser samsvarer, eller at Norge vil kunne fremforhandle samme typer av avtaler som andre land har med EU.

Ved fullt EU-medlemskap (scenario 3) blir Norge en del av EUs tollunion, slik at fortolling og stopp ved grensepassering kun blir en problemstilling ved eksport til land utenfor EU, for eksempel Storbritannia etter Brexit. Et EU-medlemskap fjerner derfor disse «hindringene». Ved et EU-medlemskap må imidlertid næringslivet [TAM1] bruke tid og ressurser på rapportering av informasjon til Statistisk sentralbyrå (SSB) og skattemyndighetene, noe som i dag skjer automatisk via TollVesensets INformasjonssystem med Næringslivet (TVINN).

Teoretisk modell

Vi tar utgangspunkt i en modell for kostnader ved godstransport når vi skal diskutere mulige økonomiske konsekvenser av endrede rammebetingelser. Modellen forankres i generaliserte fraktkostnader, som i tillegg til fraktprisen inkluderer skadekostnader og tidskostnader og tar dermed hensyn til konsekvenser knyttet til både omlasting og venting (Hanssen mfl., 2012).

Hvis en bedrift har valget mellom å benytte ulike transportløsninger ved varetransport, vil et rasjonelt valg være å velge den transportløsningen som gir de laveste generaliserte fraktkostnader.

Datamaterialet

Vi har benyttet informasjon om transportvolumer og transportstrømmer. For transportvolum har vi benyttet tall fra Sjømatrådet for eksport av laks til de ti største markedene i Europa i 2019. I tabell 1 oppgis verdi, mengde og andelen ferske produkter (målt ut fra verdi).

I 2019 var Polen det største markedet for eksportert laks fra Norge, etterfulgt av Frankrike og Danmark. Situasjonen var den samme i 2018.

Eksporten til de ti landene i tabellen, utgjør om lag 90 % av total eksportverdi for norsk laks. Det fremkommer også av tabell 1 at den gjennomsnittlige andelen fersk laks er 95 %. Det resterende volumet er i all hovedsak fryst laks.

Tabell 1 Eksport av laks til de ti største markeder i Europa i 2019 (Kilde: Sjømatrådet).

<i>Land</i>	<i>Verdi (1 000 kr)</i>	<i>Nettovekt (tonn)</i>	<i>Andel fersk laks</i>
Polen	9 204 577	159 748	99 %
Frankrike	6 436 245	100 149	96 %
Danmark	5 788 919	101 599	99 %
Spania	4 516 777	71 833	94 %
Nederland	4 157 118	67 935	100 %
Storbritannia	3 977 901	63 958	98 %
Italia	3 831 286	61 530	98 %
Sverige	2 825 475	36 338	67 %
Tyskland	2 794 259	42 328	84 %
Litauen	2 402 098	42 318	97 %
Sum 10 største	45 934 655	747 737	95 %
Totalt	50 929 739	828 518	95 %

Det finnes få studier av de faktiske transportstrømmene av fersk laks. Noe informasjon er tilgjengelig fra TVINN. TVINN-data gir imidlertid bare et bilde av grensepasseringen og inneholder ingen informasjon om hvilken transportrute fisken følger før og etter grensepassering.

Transportruter må dermed baseres på informasjon fra næringen. Vi har tatt utgangspunkt i resultatene til Hanssen mfl. (2014), som analyserte transportstrømmene for fersk laks i 2013.

Økonomiske konsekvenser

Estimeringen av merkostnader for lakseeksporten tar utgangspunkt i beregninger av endringer i generaliserte fraktkostnader. Vi antar at sannsynlighet for skade på fisken under transport ikke påvirkes av tilknytningsform til EU, og ser derfor bort fra dette. Vi tar videre utgangspunkt i de tre scenarioene og transportvolumene av fersk laks til de ulike EU-landene i 2019.

Siden det er svært usikkert hvilken handelsavtale Norge og EU vil ende opp med ved NOREXIT, vil naturlig nok økonomiske analyser av konsekvenser for lakseeksporten måtte baseres på mange forutsetninger. Resultatene av analysen vil derfor sprike mye alt etter de forutsetninger vi legger til grunn.

En videreføring av EØS-avtalen (scenario 1) gir ingen transportmessige konsekvenser ut over det som oppstår av en mulig volumvekst. Øvrige rammebetingelser endres ikke.

De største konsekvensene kommer ved NOREXIT (scenario 2), da det forventes økt tidsbruk ved grensepasseringer.

Et potensielt EU-medlemskap (scenario 3) innebærer at transportene ikke trenger å stoppe ved grensepasseringer siden Norge plasseres innenfor i tollunionen. Vi vil da få en tidsgevinst

sammenholdt med dagens situasjon ved at bilene ikke trenger å stoppe ved grensepassering inn til EU.

Under gitte forutsetninger om 20 % sannsynlighet for veterinær-stikkprøvekontroll av fisken, økt tidsbruk ved grensepassering, tidsavhengige transportkostnader og verdiforringelse på fisken, kommer vi frem til merkostnader ved NOREXIT (scenario 2) og EU-medlemskap (scenario 3) som vist i tabell 2. Vi skiller videre mellom 12 timers forsinkelse (liten virkning) og 24 timers forsinkelse (stor virkning).

Tabell 2. Gjennomsnittlig merkostnad per transport ved scenario 2 (NOREXIT) og scenario 3 (EU-medlem) sammenholdt med Scenario 1 (dagens EØS-avtale). Tall i kroner.

	Scenario 2	Scenario 3
Liten virkning	5 220	-2 175
Stor virkning	13 920	-2 900

Det fremkommer i tabell 2 at ved NOREXIT blir gjennomsnittlig merkostnad per transport 13 920 kr under forutsetning om en forsinkelse på 24 timer ved veterinærkontroll (stor virkning) og en stikkprøvefrekvens på 20 % (fisken i en av fem vogntog plukkes ut til stikkprøvekontroll).

Dersom vi summerer konsekvensene for alle transportene av fersk laks til de 10 største markedene i EU i 2019, får vi da årlige merkostnader på 529 mill. kr.

Et EU-medlemskap (scenario 3) innebærer at tollklarering ved grensepassering forsvinner siden Norge er innenfor tollunionen. De økonomiske besparelsene per tur ved liten og stor virkning er da beregnet til henholdsvis 2 175 kr og 2 900 kr.

Det bør her nevnes at dersom Norge i scenario 2 får videreført dagens handels- og veterinæravtale med EU, slik at Norge også ved NOREXIT får en avtale der vi i transport- og veterinær-sammenheng fremdeles har de rettigheter, forpliktelser og fordeler dagens EØS-avtale gir, blir konsekvensene tilnærmet null.

Avsluttende merknader

NOREXIT innebærer at norske transportører mister markedsadgang basert på fellesskapslisensene i EØS-avtalen slik at alle rettigheter, forpliktelser og fordeler basert på dagens EU-lovgivning ikke vil gjelde. Den gjensidige godkjenningen av førerkort, kompetansekrav og sjåførbevis i buss- og lastebilnæringen opphører.

Selv om transitteringskonvensjonen fortsatt gjelder, vil det i praksis bli en egen transitteringsprosedyre for hvert land transporten er innom. Alle transporter fra Norge til et EU-land vil nå måtte forhåndsvarsles i henhold til reglene i NCTS dersom det ikke fremforhandles en avtale som gir fritak. Både mer omfattende transitteringsprosedyrer og behovet for forhåndsvarsling vil skape merarbeid for eksportørene og kan også øke tidsbruken ved grensepasseringer, spesielt dersom leveranser fra en transport skal skje i flere EU-land.

Den største konsekvensen av NOREXIT er knyttet til opphør av veterinæravtalen. Denne må da reforhandles, og man må bli enige om nye tollprosedyrer og endringer i grensekontrollregimet. En dårligere avtale enn i dag vil fordyre transportene og øke transporttiden, spesielt ved veterinære stikkprøvekontroller av fisken.

Ved et EU-medlemskap blir Norge en del av EUs tollunion slik at fortolling og stopp ved grensepassering kun blir aktuelt ved eksport til land utenfor EU, for eksempel Storbritannia etter Brexit.

Dersom vi ser videre fremover, så vil økte tollsatser på fersk fisk og/eller reduksjoner i tollsatsene på bearbejdede produkter gjøre det mer attraktivt med videreforedling av fisken i Norge.

Transporttiden til markedet blir dermed mindre kritisk enn i dag, siden bearbejdede produkter tåler lengre transporttid enn ferske produkter. Økt bearbejding i Norge vil være spesielt aktuelt ved EU-medlemskap på grunn av bortfall av toll. Ved NOEXIT vil situasjonen bli motsatt.

Referanser

Hanssen, T.-E. S., Mathisen, T. A. og Jørgensen, F. (2012). Generalized transport costs in intermodal freight transport. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*. Volum 54, s. 189–200.

Hanssen, T.-E. S., Solvoll, G., Nerdal, S., Runderem, O., Alteren, L. og Mathisen, T. A. (2014). Transportstrømmer av fersk laks og ørret fra Norge. SIB-rapport 5/2014. Bodø: Handelshøgskolen i Bodø.

Melchior, A. og Nilssen, F. (2020) Sjømatnæringen og Europa: EØS og alternativene. Oslo: Universitetsforlaget. Tilgjengelig på <https://www.idunn.no/sjoematnaeringen-og-europa>

Mathisen, T. A. og Solvoll, G. (2020). Økonomiske konsekvenser for eksport av fersk laks ved endret grensekontroll. I A. Melchior & F. Nilssen (red.). Sjømatnæringen og Europa: EØS og alternativene. Kapittel 5. Oslo: Universitetsforlaget.

Mer om følgende emner:

- [godstransport](#)