

Öppna gränser och frihandel

- Risker och möjligheter för svensk industri i dagens EU

Cecilia Wikström

Europaparlamentariker



Hotet mot Schengensamarbetet

Konsekvenser för transportsektorn

Det europeiska näringslivets samarbetsorganisation Business Europe konstaterar att återinförda gränskontroller kommer riskera att skapa problem särskilt vad gäller vägtransporter av gods i Europa.

Fördröjningar vid gränspassager kan medföra att lastbilschaufförer slår i taket för den maximala tid de lagligt får befinna sig på vägarna och skulle kräva att de stannade för ytterligare pauser. Det understryks alltså att det inte bara är själva väntetiden vid gränspassagen som utgör ett praktiskt problem.

Den holländska transportindustrin har beräknat den ökade kostnaden för en långtradare som fastnar en timme i en gränskontroll till 60 €. I och med att endast holländska långtradare gör 34 500 gränspassager varje dag skulle detta över ett år med 300 arbetsdagar innebära merkostnader på 630 miljoner euro per år endast för den nederländska transportsektorn. Det noteras att dessa kostnader inte omfattar följdkostnader i produktionsledet, ytterligare administrativa kostnader för logistikhanteringen eller potentiella skador på färskvaror. Det understryks att detta därför är en konservativ bedömning som troligen kommer att vara kraftigt i underkant i relation till de verkliga kostnaderna.

För transporter till Tyskland beräknas enligt Business Europe den gemomsnittliga transporttiden stiga med mellan 1-2 timmar vid återinförda gränskontroller och här beräknas den direkta kostnaden för transportören till ca 55€ per timme vilket alltså stämmer väl överens med de nederländska beräkningarna.

EU-kommissionen har beräknat att merkostnaden av återinförda gränskontroller för vägtransporter av gods i Europa till mellan 1.7 och 7.5 miljarder euro per år. Detta handlar om kostnader som initialt skulle bäras av de företag som transporterar gods i Europa men dessa företag skulle självklart behöva överföra dessa kostnader på sina kunder vilket i sin tur torde medföra ökade produktionskostnader för varor och tjänster i Europa liksom ökade priser för europeiska konsumenter.

Kommissionen understryker i sin analys att kostnaderna skulle vara särskilt skadliga för sektorer med små vinstmarginaler liksom för jordbrukssektorn, kemikaliesektorn och vad gäller transporten av råvaror.

Konsekvenser för varuproduktionen

Business Europe konstaterar att företag som arbetar med korta leveranstider är beroende av väl fungerande transportsystem för sin affärsmodell. Detta gäller även företag som centraliserat sin lagerhållning för att effektivisera sin produktion. Denna typ av lösningar skulle kompliceras om gränskontroller skulle medföra ökade väntetider vid gränspassager och medföljande problem i tillförlitligheten av varuleveranser.

Business Europe konstaterar också att man får anta att företagen kommer att drabbas av ökade rättsliga kostnader i och med att det troligen skulle bli betydligt vanligare att kontraktuella villkor relaterade till leveranserna skulle komma att brytas med olika typer av krav på ersättning som följd. Särskilt vid gränsöverskridande rättstvister skulle detta innebära problem, inte minst för mindre företag.

Även EU kommissionen understryker att ökade kostnader vad gäller varutransporter liksom fördröjningar vid leveranser kommer att skada möjligheten för företag i Europa att bygga effektiva produktionskedjor.

Business Europe menar att detta sammantaget troligtvis kommer detta att medföra att den gränsöverskridande handeln i Europa överlag begränsas vilket på längre sikt medför mer begränsade möjligheter för företaget att hitta lämpliga partners och lösningar för företagets produktion och verksamhet.

Konsekvenser för personalförsörjningen

Varje dag i Europa korsar 1.7 miljoner arbetstagare en nationsgräns på väg till sitt arbete. Kostnader i tidsfördröjningar för arbetstagare beräknas av kommissionen till mellan 1.3 och 5.2 miljarder euro. Det understryks också att långa väntetider vid gränserna skulle avskräcka många från att pendla till ett arbete i ett annat land vilket skulle minska möjligheten för företag att rekrytera den kompetens som de behöver.

Konsekvenser för turistbranschen

EU-kommissionen bedömer att återinförda gränskontroller inom Schengen skulle bidra till att minska turismen till Europa och drabba områden som ligger utanför de huvudsakliga turistområdena särskilt hårt. Kommissionen beräknar att minst 13 miljoner turistnätter skulle förloras vid återinförda gränskontroller vilket skulle kosta turistsektorn upp emot 1.2 miljarder euro per år.

I detta sammanhang är det viktigt att konstatera att dessa bedömningar bygger på att Europa trots återinförda gränskontroller skulle behålla den gemensamma viseringspolitiken inom Schengensamarbetet som medger en turist att få ett visum till hela Schengenområdet. Skulle även denna del av Schengensamarbetet sättas ur spel beräknas kostnaden för turistsektorn uppgå till mellan 10 och 20 miljarder euro.

Administrativa kostnader för Europas regeringar

När de inre gränserna monterades ned innebar detta att medlemsländerna kunde prioritera sina resurser på mer effektiva åtgärder än att kontrollera de personer som korsade en europeisk nationsgräns. Återinförs gränskontroller mer eller mindre permanent innebär detta att dessa besparingar går om intet.

Kommissionen bedömer att bara personalkostnaden för återinförda gränskontroller skulle kosta medlemsländerna upp emot 5.8 miljarder euro per år. Permanentas gränskontrollerna kommer det även finnas behov att investera i infrastruktur vid gränspassager vilket skulle kosta ytterligare ett antal miljarder euro. Dessa kostnader skulle ytterst behöva bäras av Europas skattebetalare.

Sammanfattning

Lägger vi samman de kostnadsberäkningar som presenterats av kommissionen skulle återinförda gränskontroller riskera ökade kostnader/minskade intäkter för europeiska företag inom de ovan nämnda sektorerna på upp emot 20 miljarder euro per år. Det är då värt att notera att dessa kostnader bara täcker en begränsad del av de potentiella kostnaderna.

Vad gäller transporter har exempelvis inte nämnts eventuella ytterligare förseningar som skulle kunna ske i hamnar på flygplatser eller vad gäller gods som färdas på järnväg. Effekter av den minskade produktiviteten och konkurrenskraften i europeisk industri är inte heller inräknade i detta. Beräkningarna täcker inte heller möjliga minskningar av investeringarna från europeiska och utländska företag inom EU. Bland kostnadsposterna har exempelvis inte heller uteblivna skatteintäkter eller ökade kostnader för våra samhällen vid ökad arbetslöshet räknats in.

Det tyska Bertelsmanninstitutet har beräknat att återinförda gränskontroller skulle kosta den Europeiska ekonomin mellan 500 och 1400 miljarder euro fram till 2025. Det motsvarar årliga extrakostnader för Europas företag på mellan 50 och 140 miljarder euro per år. För Sveriges del skulle detta innebära kostnader på mellan 16.5 och 50 miljarder euro under denna tid (mellan 1.6 och 5 miljarder euro årligen). Bertelsmanninstitutets beräkning bygger på makroekonomiska modeller som särskilt fokuserar på varuproduktionen. Modellen täcker dock inte kostnader orsakade av exempelvis hinder för personalförsörjning, turistbranschen eller förändringar i internationella värdekedjor.

EU-kommissionen understryker även att Europeiska företag för sin export till länder utanför EU idag är mer och mer beroende av produktionskedjor mellan olika EU-länder innan slutprodukten exporteras. Detta illustreras av att den svenska exporten till länder utanför EU bidrar till att skapa över 200 000 arbetstillfällen i andra EU-länder. På samma sätt har den tyska exporten bidragit inte bara till 6.2 miljoner arbetstillfällen i Tyskland utan även 1.3 miljoner jobb i andra EU länder. Återinförda gränskontroller kan sålunda tänkas få negativa konsekvenser även för exporten från Europa.

Möjligheter i förstärkt frihandel med omvärlden

Europas handel med omvärlden

EU är världens största enskilda marknad. Med över 500 miljoner medborgare och en genomsnittlig BNP perCapita på 25 000€ har EU samlad ekonomi på 12 600 miljarder euro. Det enda land som kommer i närheten av detta är USA med en samlad ekonomi om 11 500 miljarder euro. Även andra stora ekonomier som Kina (4 600 miljarder) eller Japan (4 200 miljarder) är betydligt mindre än EU.

EU är såväl den största importören som exportören i världen och är likaledes den största mottagaren av utländska investeringar liksom den största enskilda investeraren i andra länder. Ungefär 80 länder i världen har EU som sin största handelspartner och ytterligare 40 länder har EU som näst största handelspartner.

Europeiska företag är mycket konkurrenskraftiga på den internationella marknaden. Trots att EU endast har ca 7 % av världens befolkning står vi för 16 % av den globala handeln. Under de senaste åren har Europeiska företag lyckats försvara och till och med stärka denna position trots växande konkurrens inte minst från växande ekonomier som Kina. Detta kan jämföras med USA som sett sin andel av den globala exporten falla från 16 % till 11 % sedan år 2000 eller Japan som fallit från 10 % till 4,5 %. Under 2015 hade EU en positiv handelsbalans med över 64 miljarder euro.

Exportintäkter ligger till grund för stora delar av Europas välstånd. Över 30 miljoner människor runt om i Europa har arbeten som direkt är relaterade till exporten av varor och tjänster till länder utanför unionen. Sverige är som ett öppet och exportorienterat land än mer beroende av exporten till länder utanför EU. Svenska företag exporterar varje år varor och tjänster till länder utanför EU till ett värde av nästan 100 miljarder euro och denna export bidrar med över 760 000 arbetstillfällen i Sverige.

Europas företag vinner redan idag mycket på att handelspolitiken hanteras helt på EU-nivå men genom ytterligare frihandel i världen skulle ännu större fördelar kunna skapas.

Frihandelsavtalet mellan EU och Sydkorea som trädde i kraft under 2011 kan ses som en viktig illustration över styrkan i gemensamma frihandelsavtal mellan EU och länder runt om i världen. Detta är det mest ambitiösa frihandelsavtal som EU hittills lyckats sluta och det har avskaffat 99 % av alla tullar och tacklat stora delar av de icke-tarrafära handelshindren i relationerna mellan EU och Sydkorea. Som ett resultat av detta har EU:s export av varor till Sydkorea ökat med 55 % på tre år vilket motsvarat en ökning av exporten till ett värde av 4,7 miljarder euro.

Större pågående frihandelsförhandlingar

USA - TTIP

TTIP är det största enskilda bilaterala frihandelsavtalet som just nu diskuteras och skulle binda ihop världens två största och starkaste ekonomier och därmed bidra till att skapa betydande vinster vad gäller arbetstillfällen, innovation och tillväxt både i USA och Europa. Enligt en oberoende studie från the Centre for Economic Policy Research (CEPR) så har TTIP möjligheten att medföra en ökning av EU:s ekonomi med 120 miljarder euro och en ökning av USA:s med 95 miljarder euro. Avtalet väntas även skapa ett stort antal nya arbetstillfällen på båda sidor atlanten. Hur stora effekterna till slut blir går dock först att börja avgöra när det föreligger ett färdigförhandlat avtal att ta ställning till. Den tolfte förhandlingsrundan inleds i juni 2016 och målsättningen är att avsluta förhandlingarna under 2016.

Kanada - CETA

Förhandlingarna med Kanada om ett frihandelsavtal inleddes redan 2009 och avslutades vid ett toppmöte mellan EU och Kanada i Ottawa den 26e september 2015. Nu pågår en juridisk genomgång av den överenskomna texten som sedan kommer att översättas till samtliga EU språk innan den ska sändas till rådet och Europaparlamentet för godkännande.

Japan

Förhandlingar mellan EU och Japan om ett frihandelsavtal inleddes under 2012 och man har redan avklarat femton förhandlingsrundor. Förhoppningen är att kunna slutföra förhandlingarna under 2016.

Indien

Förhandlingar om ett frihandelsavtal med Indien pågår sedan 2007 och tolv förhandlingsrundor har hittills genomförts. Sommaren 2013 strandade samtalen över oenighet om ambitionsnivån men det finns lovande tecken på att samtalen kan komma att återupptas inom kort.

Mercosur

Under 2010 återupptogs förhandlingarna om ett mycket ambitiöst frihandelsavtal med Mercosur (Argentina, Brasilien, Paraguay, Uruguay och Venezuela) och under hösten 2015 gjordes försök att föra förhandlingarna framåt. Det återstår dock en hel del ansträngningar innan ett avtal kan väntas vara färdigförhandlat.

Sydostasien

Förhandlingar har avslutats med Singapore och Vietnam där avtalen nu förbereds för godkännande av rådet och Europaparlamentet. Förhandlingar har även inletts med både Malaysia, Thailand och Filipinerna men där återstår ännu omfattande förhandlingar innan några avtal kommer att vara färdiga.

Kina

Även om det inte pågår förhandlingar om ett formellt frihandelsavtal mellan EU och Kina så pågår det sedan 2013 förhandlingar om ett gemensamt investeringsavtal för att underlätta investeringar mellan EU och Kina.