

Nærings- og fiskeridepartementet

Sendt elektronisk

Deres ref.: 19/3837-1

Bergen 27.09.2019

## Hørings svar - Utredning av norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip

Kystrederiene viser til ovennevnte høring fra Nærings- og fiskeridepartementet i høringsbrev av 27. juni 2019, med høringsfrist 27. september 2019.

Kystrederiene takker for anledningen til å svare på høringen da vi i tillegg til å organisere medlemmer på hovedsakelig NOR-flagg, også har en del medlemmer på NIS-flagg og noen på utenlandsk flagg.

Det er med andre ord den kystnære delen av flåten vi organiserer. Våre rederier gir et betydelig bidrag til verdiskapningen langs kysten. Våre medlemmer bidrar også til at de politiske målsetningene om å overføre gods fra vei til sjø kan realiseres i praksis. Det er da avgjørende at nye regler bidrar til å forbedre rammene for sjøtransporten.

Tilbakemeldingen fra kystflåten er at dagens regelverk fungerer godt. Næringen frykter at endringer i rammevilkårene, herunder lønns og arbeidsvilkår, vil slå negativt ut for kystfarten.

### Behov for forutsigbare og forbedrede regler som ivaretar den kystnære sjøtransporten

Kystrederiene mener at kystnær sjøtransport ikke tåler ytterligere kostnadsøkning og særordninger som gir ulike konkurranseregler for bransjen, da dette samlet sett gir dårlig lønnsomhet i bransjen.

Vi ser allerede klare tegn på at rammevilkårene for næringen er under sterkt press, og at kystnær sjøtransport taper i forhold til godsfrakt på vei forestått av operatører som ikke følger norske lønns og arbeidsvilkår. I 2018 sto veitransporten for rundt 49 prosent av godstransportarbeidet innenlands målt i tonnkilometer, mens sjøtransporten sto for nærmere 46 prosent<sup>1</sup>.

Den utfordrende konkurransesituasjonen medfører at det i dag er lite nybygging innen den tradisjonelle fraktofarten. Pressede priser og små marginer i næringen er ikke bare en trussel mot distriktsarbeidsplassene, men reduserer også satsing på innovasjon på blant annet på klimavennlige løsninger i næringen. En oppgradering og modernisering av flåten blir dermed svært utfordrende.

Bransjen må gis forutsigbare og forbedrede rammer som gir aktørene en forutsigbarhet ifht hvordan de innretter og utvikler virksomheten. Avgifter rettet mot næringen i Norge gjennom

---

<sup>1</sup> <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/flere-reiste-kollektivt-men-bilen-dominerer-fortsatt>

særnorske avgifter som for eksempel Co2 avgift på diesel og LNG slår veldig negativt ut i en slik sammenheng, og svekker sjøtransportens konkurranseevne innenriks.

Vi frykter at nye krav ifht norske lønns og arbeidsvilkår også vil slå svært negativt ut, da en viktig del av dagens virkemiddelapparat er tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs (nettolønnsordningen). Ordningen vil falle bort, samtidig som et kontrollapparat vil få store utfordringer med å følge opp nye krav i regelverket mot konkurrenter, både til sjøs og til vei.

Vi frykter ulike konkurransevilkår vil slå negativt ut for våre rederier både ifht utenlandske skip som opererer med andre og bedre rammevilkår fra flaggstaten, og ikke minst i forhold til lastebilnæringen som kan operer på utenlandske lønns og arbeidsvilkår i Norge, og som konkurrerer om den samme godslasten.

Kystrederiene ønsker at regjeringen gir forutsigbare og forbedrede rammer, for sjøtransport, og som i større grad bidrar til at transportkjøperne tar samfunnsansvar gjennom å sikre arbeidstakeres lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av transporttjenester til sjøs og på vei. For næringen er konkurransesituasjonen i forhold til veitransport fra utenlandske transportører stor, og det er her hovedutfordringen ligger for bransjen.

Vi opplever at regelverket muligens er på plass, men oppfølging og kontroll er i dag på ingen måte tilfredsstillende. En slik situasjon frykter vi også vil bli situasjonen dersom det innføres nye krav ensidige krav til sjøtransporten.

### **Frykter økte administrative kostnader og svake kontrolltiltak**

Det bør da gjøres en grundig analyse av kostnader for rederiene knyttet til eventuelle tiltak med de ordningen som kan være aktuelle å innføre. Vi mener at utredningen som ligger til grunn for høringen ikke har utredet dette spørsmålet i tilstrekkelig grad, noe som vi anser er en stor svakhet med analysen.

Det er viktig at evt. kontrolltiltak ikke påfører næringen flere administrative gjøremål og ytterligere kostnader, da konkurranseevnen for næringen svekkes ytterligere i forhold til landeveistransport og i forhold til utenlandske rederier. For veitransport ser en at rammene er tilstede, men at kontrollapparatet ikke makter i stor nok grad å kontrollere at reglene føles.

Innen sjøfart må vi da ikke stille oss slik at det gis unødvendige og dårlig begrunnede regler som ikke kan følges opp i praksis. For eksempel er Kystverket statlig underfinansiert allerede i dag noe som medfører en meget høy brukerbetaling fra rederiene. Kystrederiene ønsker ikke en situasjon der eventuelt nye krav og ordninger medfører de facto at kontroll av andre viktigere saker blir skadelidende.

## Konklusjon


Oppsummert ser vi ingen fordeler med å endre dagens velfungerende ordning.

For næringen er det en fordel at rammene er forutsigbar og styrker rederienes konkurranseevne. Det er derfor avgjørende at foreslåtte endringer er veloverveide og at endringen ikke svekker næringen ved å øke de direkte eller indirekte kostnadene. Det er også viktig å gjøre en grundig vurdering av konkurransesituasjonen, både på sjø og med vei.

Vår klare tilbakemelding fra rederiene er at dagens regulering fungerer bra, og at rammene bidrar til forutberegnelighet for aktører i næringen.

Ut over dette støtter vi de synspunkter som Rederiforbundet fremfører i sitt hørings svar.

Med vennlig hilsen

  
Adm.dir Tor Arne Borge