

Hørings svar til forslag om lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk farvann og på norsk sokkel.

Det vises til departementets høringsbrev 30. mai 2022 med høringsfrist 31. august 2022.

Kystrederiene representerer rederier som sysselsetter rundt 6000 sjøfolk, hvorav rundt 5000 er norske, og om lag 1000 er utenlandske sjøfolk. Av utenlandske sjøfolk er et stort antall sysselsatte på NOR-skip på de samme betingelser som norske sjøfolk, selv om de bor utenfor landets grenser. Vi har også en andel skip på NIS og utenlandske flagg blant våre medlemmer. Både fartsområde, type last, type skip og konkurransesituasjonen er premissgivende for rederienes valg av flagg.

Innledningsvis må vi presisere at Kystrederiene praktiserer ordnede og rettferdige arbeidsforhold og vilkår i norsk innenlands og utenriks sjøtransport, og er den største arbeidsgiverorganisasjon for norske sjøfolk i kystfarten. Vi mener klart at alle ansatte i skipsfarten skal ha godkjent tariffavtale, alt etter skipets flagg/registrering og fartsområde.

Holmefjordutvalget må legges til grunn

Kystrederiene var med i Holmefjordutvalget - Partssammensatt maritimt utvalg i 2020/21¹ for å utrede forslag for å styrke norsk maritim kompetanse, sysselsetting og konkurransekraft. I dette arbeidet var den omforente konklusjon og tilråding at lov om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann, kun kan gjennomføres med en samtidig styrking av tilskuddsordningen² for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs, også omtalt som nettolønnsordningen.

Høsten 2021 svekket derimot Regjeringen nettolønnsordningen med virkning fra 2022. Med en svekket ordning lagt til grunn kan vi ikke se at enigheten som Holmefjordutvalget la frem, er tatt til følge. Kystrederiene mener dermed at det mangler et vesentlig grunnlag for å legge frem lovforslaget.

Etter en nærmere gjennomgang ser Kystrederiene heller ikke at forslaget kan oppfylle økt norsk maritim aktivitet eller være av nasjonal interesse. Vi ser nemlig at flere forhold i høringsbrevet vil kunne svekke den maritime næringen som helhet.

I lys av dette ber Kystrederiene om at Regjeringen legger lovforslaget til side, inntil det er laget et helhetlig forslag som også inkluderer en strukturell styrking av nettolønnsordningen. Forslaget må da bli gjenstand for et seriøst lovarbeid hvor også konsekvensene for transport, norsk næringsliv og transportpolitikk inkluderes.

¹ [Partssammensatt maritimt utvalg- Regjeringen](#)

² [Tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.](#)

Dersom Regjeringen ønsker å styrke norske sjøfolks posisjon må Holmefjord-utvalgets innstilling følges, og en styrket nettolønnsordning legges til grunn. I tillegg til dette må kravet om utseilt distanse i sjømannsfradraget³ fjernes. Nevnte rammevilkår har over tid vært under press, og en styrking og forutsigbarhet av disse, vil kunne sikre hele den maritime verdikjeden og legge til rette for rekruttering på en god og treffsikker måte.

Vi vil for øvrig underbygge vår innstilling under følgende punkter:

- 1 Sjøfolk på Kystrederienes tariffavtaler
- 2 Sjøtransportens funksjon og markeder
- 3 Norsk skipsfart i sterk konkurranse
- 4 Sjøtransportens samfunnsoppgave
- 5 Svekkelse av NOR
- 6 Kritiske punkter og feilslutninger
- 7 Oppsummering

1. Sjøfolk på Kystrederienes tariffavtaler

Alle våre medlemsrederier har ansatte som følger tariffavtaler inngått med sjømannsorganisasjonene *Norsk Sjøoffisersforbund*, *Det norske maskinistforbund* og *Norsk Sjømannsforbund*.

Avtalene faller i tre grupper alt etter skipenes fartsområde og konkurransesituasjon:

- for sjøfolk i Norsk Ordinært Register (NOR)
- for norske/skandinaviske sjøfolk i NIS
- for utenlandske sjøfolk i NIS og under andre flagg

Tariffavtalene avspeiler sjøfolkenes nasjonalitet og hjemsted. Alle sjøfolk i Kystrederiene har tariffavtaler som gir relativt og absolutt gode lønns- og arbeidsforhold i forhold til hjemsted. For utenlandske sjøfolk i NIS og under andre flagg, er det eksempelvis forhandler ITF-avtaler internasjonalt som er tiltrådt av norske sjømannsorganisasjoner, som også mottar tariffavgift fra de utenlandske mannskapene. Videre har Norge forpliktet seg til retningslinjene i IMOs/ILOs Maritime Labour Convention (MLC)⁴.

2. Sjøtransportens funksjon og markeder

Ved innføring av særnorske lover og forskrifter er det kritisk viktig med en omforent virkelighetsforståelse. Skip i norsk kystfart er registrert i NOR der alle sjøfolk har norske lønns- og arbeidsvilkår. Slike skip har i stor grad et lønnsnivå som gjør det umulig å drive med balanse utenfor norske kystfarvann.

Norge er også del av et stort europeisk sjøtransportmarked der standard på lønns- og arbeidsforhold er satt av internasjonalt regelverk som MLC, og lønnsbetingelser forhandlet med ITF⁵, som nevnt også er tiltrådt av de norske sjømannsorganisasjonene.

³ [Særskilt fradrag for sjøfolk- Skatteetaten](#)

⁴ [ILO/IMO MLC](#).

⁵ [The International Transport Workers' Federation \(ITF\)](#)

Alle skip som seiler i nærskipfart i Nord-Europa bruker i stor grad den samme bemanningsmodellen; vesentlig med sjøfolk fra Øst-Europa på ITF-betingelser og registrert under flagg som Malta, Kypros, Barbados, Bahamas, eller åpne registre som NIS, Nederlandske Antiller, Isle of Man mv. Dette gjelder også for skip eiet i Norge, Danmark, Tyskland, Nederland, Storbritannia, Spania og de øvrige europeiske land.

Med IMOs regelverk (Marine Labour Convention, ISM, STCW mm.) og hyppig Havnestatskontroll er det rimelig gode og ryddige forhold om bord i skip som seiler i Nord-Europa, inkludert Norge. Sjøfartsdirektoratet har tilsynsmyndighet for alle skip som anløper norsk havn for å verifisere tilstand, utstyr, bemanning og drift i henhold til *Forskrift om havnestatskontroll*.⁶

Kystrederiene arbeider kontinuerlig for gode lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk gjennom våre tariffavtaler. Ved flere anledninger, og blant annet under punk 7.1 i høringsbrevet påpekes det at «*Et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil beskytte arbeidstakerne, hindre sosial dumping*». Kystrederiene har ingen kjennskap til at det foregår sosial dumping i nærsjøfarten, og ber derfor om en grundig undersøkelse på om det finnes holdepunkter for å hevde at det foregår sosial dumping i norske farvann. Etter en slik analyse kan vi eventuelt identifisere områder, slik at nødvendige tiltak kan iverksettes for å hindre sosial dumping.

3. Norsk skipsfart i sterk konkurranse

I den internasjonale næringen som skipsfarten er, er det helt nødvendig med gode og langsiktige rammebetingelser som sikrer like konkurransevilkår for norske skip, både i Norge og i utlandet. Rammevilkår som rederiskatteordningen, tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk samt sjømannsfradraget, er kritiske og sikrer både norske sjøfolk og rederier. Disse vilkårene har også bidratt til vekst innenfor både NOR og NIS i senere år, samt er grunnleggende for Norge sin posisjon i IMO. Også andre maritime nasjoner har tilsvarende ordninger tilpasset den nasjonale maritime virksomheten i enkeltlandene.

Statistikk fra Transportøkonomisk institutt (TØI)⁷ gjennomført i 2020, viser at nær to av tre skip som tar laster mellom norske havner er under utenlandske flagg, noe som bekrefter den sterke konkurransen på kysten. I lys av at nettolønnsordningen i fjor ble svekket ønsker vi å illustrere den svekkede konkurransesituasjonen vi allerede har, også mot nordiske land, samt dele noen av våre bekymringer rundt økt svekket konkurransevne ved innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann. Ettersom det er ulike avgifter og kostnader i ulike land, vil nemlig ikke kravet bidra til lik konkurranse mellom norske og utenlandske skip i norske farvann.

Eksempelvis har Danmark et sammenlignbart lønnsnivå med Norge, samt har forpliktet seg til de samme internasjonale retningslinjene når det gjelder arbeidsvilkår for sjøfolk. De har også de samme rammevilkårene som Norge, men i motsetning til oss har de ikke noe makstak på den danske tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.⁸ Videre er sistnevnte ordning innrettet slik at den ligger utenfor statsbudsjettet og ikke forhandles årlig. Rederi og sjøfolk

⁶ [Forskrift om havnestatskontroll](#)

⁷ [Transportytelser for godsskip 2010-2019. Rapport: 1812/2020.](#)

⁸ [Lov om Dansk Internasjonalt Skibsregister](#)

har dermed en solid forutsigbarhet til grunn for virksomheten. På toppen av dette utbetaler danske rederier nettolønn, i henhold til «Sømandsbeskatningsloven»⁹ slik at sjøfolkene betaler ingen skatt. Endelig er rederiene unntatt å betale Co2-avgift på over 2 kr/per liter diesel, slik vi gjør i Norge.

Eksempelet med Danmark viser at det allerede vil være økonomisk lønnsomt å flagge om til Danmark. Med innføringen av en lov om norske lønns- og arbeidsvilkår og en fortsatt svekket nettolønnsordning, i tillegg til et mer lukrativt avgifts-regime, vil være mer lønnsomt og fleksibelt å drive under dansk flagg (DIS).

På spørsmål til våre medlemsrederier hvorfor de seiler under norsk flagg er tilbakemeldingen at de ønsker å være i Norge og sysselsette norske sjøfolk. Denne oppfatningen har imidlertid endret seg betydelig i lys av spesielt kuttene i nettolønnsordningen, samt usikkerheten knyttet til øvrige rammevilkår og kostnader (høyere CO2-avgift, krav til utseilt distanse mv). Dette bidrar til at flere av de norske rederiene på NOR-flagget allerede vurderer andre flagg.

4. Sjøtransportens samfunnsoppgave

Det ligger tverrpolitiske ambisjoner om å styrke sjøtransport av spesielt stykk gods på strekninger over 250 km mellom norske havner med 30 prosent innen 2030¹⁰.

Samtidig har erfaringene fra pandemien vist at sjøtransport er kritisk viktig for forsyningssikkerheten i landet. I et grønt skifte vil utvikling av bærekraftige transportkjeder over sjø og land kunne gi vesentlig bidrag til landets klimaforpliktelser.

Sjøtransport står i dag for rundt 45 prosent av transportarbeidet i Norge. Transportløsninger og kostnader er av stor betydning for norsk næringsliv, for råvarer, energiforsyning, forbruksvarer og ferdigvarer. Mange norske produsenter har lange avstander til markedet, spesielt bedrifter i utkantstrøk.

Kystrederiene organiserer storparten av de norske lasteskipene i fart mellom norske havner. Selv om markedet i dag er åpent for skip av alle nasjoner, er NOR-skip fortsatt konkurransedyktige, dersom en legger til grunn en styrket nettolønnsordning. Flåten går vesentlig med bulkvarer av mange kategorier, olje, byggevarer og stykk gods.

Transport for import og eksport følger det internasjonale markedsnivået i Europa. Mange råvareprodusenter og oljeselskap anvender NIS- og utenlandske skip for reiser til og fra i Norge på kontraktbasis. Flere norske befraktere inngår også samme type kontrakter for lengre kyststrekninger. For eksempel kvarts fra Alta til smelteverkene på Vestlandet, skrap fra Øst-Norge til Mo i Rana, osv. Slike reiser blir gjerne kombinert med annen inn- eller utgående last. Dette kan kategoriseres som «leilighetsviser laster» mellom norske havner, selv om de går jevnlig og danner livsgrunnlaget for bedriftene. Bedriftene innenfor disse markedene høster fordel av å være del av et nordeuropeisk transportmarked.

Skip som er registrert i NIS eller andre flagg som seiler i internasjonale linjer fra kontinentet til Vestlandet og Nord-Norge tar også i stor grad stykk gods og byggevarer mellom norske

⁹ [Lov om beskatning af søfolk § 5.](#)

¹⁰ [Representantforslag om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø](#)

havner. De kan ta priser som i noen tilfeller kan konkurrere med veitransport. Dette er en del av det nordeuropeiske markedet som har kommet norsk næringsliv og forbrukere til gode, samtidig som det er mulig å konkurrere med veitransport.

Det er videre vanskelig å se hvordan lovforslaget vil kunne føre til at mer internasjonal cruisevirksomhet skal foregå på norske lønns- og arbeidsvilkår. Vi antar at de store cruiseoperatørene vil kunne tilpasse seilasene slik at seilingstiden i norske farvann reduseres til under terskelnivået. Imidlertid er det også mulig at slikt krav vil kunne føre til reduksjon av internasjonal cruisevirksomhet på norskekysten slik departementet selv påpeker. I tilfelle vil dette igjen få negative ringvirkninger for norsk næringsliv langs kysten. Investeringer i cruisehavner og landstrøm vil kunne være forgjeves, og Kyst-Norge kan tape betydelige inntekter.

5. Svekkelse av NOR

I 2016 ble det vedtatt en oppmykning av fartsområdene for skip i NIS. Inntil da var NIS-skip utestengt fra å føre last mellom norske havner. Den nye forskriften for fartsområde ga NIS-registrerte skip anledning til å ta "leilighetsvis" kystlast i et europeisk fartsmonster. Samtidig ble begrensinger i tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk fjernet for NOR-registrerte skip.

Med svekkelse i nettolønnsordningen høsten 2021 ble rederienes lønnskostnader for skip i NOR betydelig økt. Dette kommer etter en periode hvor NOR-skip faktisk har styrket sin andel av lastemengden mellom norske havner de senere år, i henhold til TØI utredning 1812/2020¹¹.

	Tonn				Tonn/km				
	NOR	NIS	FOC	EU/Norden	NOR	NIS	FOC	EU/Norden	andre/ukj
2010	39,5	16,5	29,4	12,0	30,1	18,8	32,7	15,2	3,2
2014	27,4	9,9	34,8	18,0	19,4	8,4	40,9	22,2	9,1
2019	33,1	13,2	32,7	18,3	22,8	12,8	37,2	24,7	2,5

Svekkelsen av nettolønnsordningen kom således nettopp når NOR-flåten var i ferd med å styrke sin stilling.

Et skip i NOR med full norsk bemanning har lønnskostnader på 9 millioner på årsbasis, mot internasjonal ITF-bemanning på 4,3 millioner. Samtidig er allerede 66-77 prosent av transporten mellom norske havner går til internasjonale betingelser.

Dersom all kystlast skal underlegges norske lønns- og arbeidsvilkår vil konsekvensene bli en betydelig økning i transportkostnader for norsk næringsliv. Det vil også bli utfordringer langs kysten dersom 2/3 av kapasiteten forsvinner på kort tid, dersom utenlandske skip avstår fra å ta norsk kystlast som følge av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Forslaget vil betinge nye tariffavtaler for 2-3000 utenlandske skip som seiler i europeiske farvann og kan tenkes å ta sporadisk kystlast. Likeledes nye regnskapsrutiner for de mange mannskapsagentene som leverer østeuropeiske og filippinske sjøfolk.

¹¹ [TØI 1812/2020: Transportytelsen for godsskip 2010-2019.](#)

En av forklaringene på den høye internasjonale andelen skip i norske farvann er at aktuelle skipstyper som gass- og produkttankskip og bulkskip ikke finnes i NOR-registeret.

6. Kritiske punkter og feilslutninger

Alle norske sjøfolk er sysselsatte, og våre medlemsrederier med skip i NOR melder om mangel på norske sjøfolk til mange stillinger. Det har derfor allerede vært nødvendig blant annet å ansette østeuropeiske sjøfolk på norske betingelser, for å dekke opp stillinger i dag. Tilbakemeldingene er videre at rederiene sysselsetter alle nye sjøfolk som er tilgjengelige på gode vilkår og på solide tariffavtaler. Ettersom norske sjøfolk allerede er etterspurt, samt har norske lønns- og arbeidsvilkår, også utenfor norske farvann, kan vi ikke se at lovforslaget vil bidra verken til bedre forhold eller økt rekruttering av norske sjøfolk.

Vi vil kommentere ulike feilslutninger og kritiske punkter av lovforslaget under:

- En faktisk «velferdseksport».

I høringsbrevet fremkommer det at bakgrunnen for lovforslaget blant annet er «å hindre sosial dumping», jf. pkt. 2.1. At det foregår «sosial dumping» i sjøtransporten på kysten kjenner vi ikke til. Alle skip i nordeuropeisk fart har tariffavtaler som er knyttet til sjømannens hjemsted og ligger i snitt godt over vanlig lønnsnivå i hjemlandet. Dersom et rederi blir pålagt å betale norske lønninger til sine utenlandske ansatte vil dette være en direkte «velferdseksport» til utlandet. Norske transportbrukeres økte transportkostnader vil oppsummert gå til utenlandske sjøfolk som allerede har gode vilkår gjennom ITF, MLC etc.

- Innvirkning på antall arbeidsplasser i NOR-registeret.

Det antas i forarbeidene at lovforslaget vil skape flere arbeidsplasser i NOR-registeret. Dette er høyst tvilsomt, ettersom det er et faktum at lasteskip i NOR i liten grad er konkurransedyktige utenfor norsk farvann. At det per i dag ikke er flere norske sjøfolk å ansette er et viktig poeng.

For et norsk rederi med skip i NIS eller utenlandsk flagg vil det ikke lønne seg å omregistrere til NOR for å kunne ta en leilighetsvis kystlast, fordi det norske markedet ikke er stort nok til full beskjeftigelse over tid.

Et rederi med skip under NIS/utenlandsk flagg som trenger en kystlast fra eksempelvis fra Alta til Odda vil bare betale opp til norske vilkår for reisen dersom vareeier vil betale. Alternativt vil skipet søke en eksportlast eller seile tomt tilbake til Skagerrak. Den type skip som brukes til de fleste laster er enkle lastebåter uten kran/gravmaskin, en skipstype det knapt finnes noen av i NOR-registeret.

Teorien at dersom kostnaden for utenlandske skip øker i norske farvann, så vil NOR-skipene automatisk få styrket konkurranse, blir feil i praksis. Den type utenlandske skip som går langs kysten, finnes det i liten grad av på NOR-flagget. Ettersom kravet vil kunne gi en solid kostnadsøkning for vareeier som i dag velger utenlandske skip, vil de heller måtte velge lastebil. Lovforslaget stritter mot det politiske mål om godsoverføring fra vei til sjø.

- Rigiditet i transportmarkedet.

Lovforslaget innebærer en presis og knivskarp grensedragnings mellom import/eksport og kysttransport. Dette vil skape en rigiditet i transportmarkedet som vil sette stopper for innovasjon, samordning, delingsøkonomi og effektiv kapasitetsutnyttelse.

Som det står i høringsbrevet side 94: ” *Dersom skip frakter inngående eller utgående last, og last mellom norske havner (kabotasjelast), vil de være omfattet av kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår.* ” I dag finnes det flere linjer med utgangspunkt på kontinentet som anløper flere norske havner like nord til Alta og fører byggevarer, prosjektlast og annet, på hver rundtur mellom norske havner. Hvis skipene skal betale norske lønninger og vilkår for hele kysten fra Stavanger til Alta og tilbake, vil kostnadene bli så mye høyere at linjen ikke vil bli regningssvarende. Å seile bare med importlast og deretter tomt skip hele veien til Alta for å laste et parti med skifer vil heller ikke lønne seg. Transporttilbudet vil falle bort, til skade for næringslivet langs kysten.

- Kontroll og håndheving

Kystrederiene er kritiske til skissert oppfølging/tilsyn og sanksjoneringen mot skip som ikke følger reglene. Vi registrerer at departementet ikke har identifisert noen konkret modell for tilsyn med at loven overholdes, hvilket var en bærende premiss for Holmefjordutvalget. I høringsbrevet fremkommer det at bevilgningene til Sjøfartdirektoratet øker med 9 millioner til oppfølging på området. Dette er i prinsippet ingenting når en legger til grunn at rundt 3000 skip befinner seg i norske farvann.

For øvrig er vi videre kritiske til at det legges opp til at ansvaret for tilsyn i stor grad legges til sjømannsorganisasjonene og ikke til Sjøfartdirektoratet som har det formelle ansvaret med tilsyn på skip, slik det foreslås i lovforslagets § 11. Vi er sterkt negative til at fagforeninger skal gis en form for privat tilsynsmyndighet, særlig siden det de skal rapportere på er om rederiene følger gyldig inngåtte tariffavtaler som fagforeningene selv har fremforhandlet eller vært med på å fremforhandle. Høringsbrevet redegjør ikke nærmere for bestemmelsen og de særskilte problemstillinger en slik ordning reiser, eksempelvis hvilke hinder for drift som er akseptable og hvilke som skal regnes som "unødig". På bakgrunn av dette, og ikke minst de potensielle konsekvensene ved tilbakeholdelse av skip, mener vi at det må være en absolutt forutsetning at slike undersøkelser ikke må føre til forsinkelser med hensyn til planlagt seilingstid.

- Norges folkerettslige forpliktelser, herunder EØS-avtalen

Skipsfartsnæringen er global, og Norge har forpliktelser og avtaler med andre land gjennom EØS-avtalen og bilaterale avtaler. Å komme i brudd med disse avtalene, ved tilbakeholdelse av skip etc., vil kunne bidra til sanksjoner mot norske skip i utenlandske farvann.

Videre fremgår det ikke av høringsbrevet hvorvidt de EØS-rettslige vurderingene er lagt frem for ESA. Anbefalingene i Holmefjordutvalget ble gitt med uttrykkelig forbehold om at reguleringer må ligge innenfor folkerettens rammer, og det var en klar forutsetning at departementet i det videre arbeidet måtte ta selvstendig stilling til disse krevende spørsmålene. Eksempelvis redegjør departementet for momentene i vurderingen av hvorvidt lovforslaget kan rettferdiggjøres under læren om tvingende allmenne hensyn etter EØS-retten,

men foretar ingen egentlig vurdering og problematisering av lærens anvendelse på det spesielle området som skipsfarten representerer. At disse forholdene ikke er analysert grundig, samt at lovforslaget ikke er diskutert med ESA, er oppsiktsvekkende i både et nærings- og regelverksutviklingsperspektiv.

7. Oppsummering

Gjennom tariffavtaler og tilskuddsordningen er norske sjøfolk effektivt tilgodesett. Gjennom tariffavtaler og tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs har norske sjøfolk vært godt ivaretatt. Ordningen har gitt utslag i god rekruttering og noe høyere andel av kystlast. Kystrederiene ber derfor om at denne ordningen opprettholdes og styrkes for å sikre norske sjøfolk, fremfor et generelt krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann.

Kystrederiene mener prinsipielt at særnorske regler for næringslivet bør reduseres til et minimum og at norske aktører i størst mulig grad må få arbeide på samme vilkår som konkurrenter i EU og globalt.

Vi mener også at det er nødvendig med støtteordninger for norske sjøfolk, minst på lik linje med hvilke støtteordninger andre nasjoner har, fordi de er viktige både for landets transportkjeder og for hele den norske maritime klynge. Til dette har vi sjømannsfradraget og tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk som fungerer målrettet og effektivt.

Gjennom lovforslaget vil sjømannsorganisasjonene få en lovfestet enerett lønnsdannelse innen sjøtransporten. En slik enerett vil forrykke balansen mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Den er i seg selv et overtramp mot ”den norske modellen” hvor lønnsutvikling skjer i et organisert arbeidsliv med koordinert lønnsdannelse. Kystrederiene mener at denne type privilegier blir en sovepute mot nødvendig effektivisering og innovasjon.

Kystrederiene frykter at lovforslaget vil resultere i

- En rigid styring av transportpolitikk og sjøtransport.
- At det pålegges ekstra transportkostnader for næringsliv som er avhengig av lang kysttransport til markedet.
- Kontraproduktivitet opp mot godsoverføring; høyere pris på sjø gir mer gods på vei.
- En forhindret effektiv utnyttelse av sjøveien ved at nærsjøfart og kystfart må skilles knivskarpt operativt/markedsmessig.
- Et svekket grunnlag for grønn omstilling.
- Etablere et regime som forrykker balansen i arbeidsmarkedet og i realiteten gir en yrkesgruppe monopol på lønnsdannelse.

Når en i tillegg legger til grunn at sjøfolks sine rettigheter er sikret og lovfestet ved sjømannsfradraget og en fungerende og treffsikker nettolønnsordning, samt at den ekstra belastningen i transportkostnad i stor grad vil gå som ”velferdsekspert” til sjøfolk fra andre land som allerede har høy inntekt i sine hjemland, ser vi ikke at lovforslaget bidrar til annet enn å bygge ned NOR-flagget og norske sjøfolk. Økte kostnader i verdikjeden vil også bygge ned den maritime næringen som helhet da den blir mindre konkurransedyktig.

Kystrederienes mest alvorlige innsigelse mot lovforslaget er den fullstendige mangel på *konsekvensanalyse*. Forslaget vil nødvendigvis føre til høyere kostnader for transportbrukere

og næringsliv. Hvordan vil nettolønnsordningen bli håndtert om lovforslaget skulle bli vedtatt? Hva vil bli prisdannelsen for transport på kysten i årene framover? Hvordan vil dette påvirke produksjonskjeder, lønnsomhet og arbeidsplasser, spesielt i de nordlige deler av landet? Vil lovforslaget resultere i betydelig økning i veitransport, trafikkpress og lokal forurensning? Hva med farlig last som da vil måtte gå på veier og tunneler? Og hvordan vil dette slå ut for ambisjonene for klimakutt om sjøtransport skulle bli mer kostbar og ineffektivt organisert som følge av det knivskarpe skille mellom utenriks og innenriks transport som vil komme?

Kystrederiene kan ikke se at lovforslaget vil være den rette ordning for et lite land med åpen økonomi, lange avstander og store utfordringer med effektivisering og utslippskutt i transportsektoren, hvor løsningen nettopp vil være innovasjon samordning og nye økonomiske modeller for å oppnå et bærekraftig samfunn.

Forslaget må forkastes.

Med hilsen

Tor Arne Borge, administrerende direktør

Arvid Christian Aalvik, advokatfullmektig

(elektronisk signert)