

Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8090 Dep
0032 Oslo

Deres ref.:
22/4241

Dato:
31.08.2022

Høring – Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk farvann og på norsk sokkel

1. Innledning

Det vises til høringsbrev fra Nærings og fiskeridepartementet om *Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk farvann og på norsk sokkel*.

Innledningsvis pekes det på at vi begrenser vårt høringssvar til § 5 i lovforslaget om skip i kystfart, og virkningene dette forslaget kan få for prosessindustrien.

Det vises for øvrig til høringssvar fra NHO og Offshore Norge.

Vi mener:

1. Utredning

Norsk Industri etterlyser en utredning som tar for seg en helhetsvurdering av forslagets ringvirkninger, herunder konkurranseutredning, transportutfordringer og de miljømessige konsekvensene en evt. gjennomføring av lovforslaget kan få for prosessindustrien.

2. Åpne for unntak for prosessindustrien i lovforslagets § 5

Det fremkommer av høringsforslaget at departementet gjennom forskrift kan fastsette unntak fra § 5 første avsnitt, når det er nødvendig for å opprettholde et forsvarlig transporttilbud, jfr. § 5 tredje avsnitt. Norsk Industri mener det er avgjørende at det åpnes for en slik unntaksmulighet for prosessindustrien, da dagens forslag vil ha vidstrakte påvirkninger på konkurransekraft, transportutnyttelse og økte klimautslipp. Et slikt unntak for prosessindustrien vil etter vår mening ikke undergrave formålet med loven.

2. Skip i kystfart

2.1 Prosessindustrien kjøper transporttjenester av rederiene

Prosessindustrien benytter hovedsakelig sjøveien og skip som transportmiddel for å flytte varer. Som eksempel kan det vises til Eramet Norway AS. Eramet transporterer 95% av alle råvarer, halvfabrikater og ferdigvarer med båt, og Eramets tre smelteverk i Sauda, Porsgrunn og Kvinesdal håndterer årlig

- ca. 800 skipsanløp
- 100-200 ulike skip
- Importert av ca. 2 mill. tonn råvarer fra alle verdensdeler
- Levering av ¾ mill tonn ferdigvarer og biprodukter til alle verdensdeler
- ca. 400.000 tonn råvarer og halvfabrikater mellom egne havner i Norge

Da det er svært store mengder varer som flyttes fra verkene, er transport på vei eller i luften ikke et alternativ.

2.2 Virkeområde

Departementet har foreslått at det innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip som frakter last mellom norske havner. I høringsbrevet er det presisert at dette innebærer tradisjonell innenriksfart eller kabotasje. Videre gjelder kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår *"For skip som kommer fra eller som skal til utenlandsk havn, ... fra skipet forlater første norske havn til det anløper siste norske havn"*.

Bestemmelsen gjelder imidlertid ikke for *"skip som seiler fra en norsk havn til en annen utelukkende for å losse inngående last eller sette i land passasjerer fra utlandet, eller for å ta ombord utgående last eller passasjerer som skal til andre land"* (annet avsnitt). I høringsbrevet er det presisert at disse skipene ikke utfører *"noen direkte transport mellom norske havner, i den forstand at det ikke tas om bord last ... i en norsk havn som avleveres i en annen norsk havn"*. Etter vår forståelse vil et skip som kommer fra utenlandsk havn kunne hente råvarer i henholdsvis Sauda, Kvinesdal og Porsgrunn uten å være omfattet av regelverket. Som et eksempel kan det vises til følgende transportrute for et av skipene som henter ferdigvarer fra Eramet:

Vessel Name	Port Call Type	Port Type	Port At Call	Port At Ca	Ata/atd
EDENBORG	DEPARTURE	Port	SAUDA	NO	1. jul. 2022
EDENBORG	ARRIVAL	Port	SAUDA	NO	30. jun. 2022
EDENBORG	DEPARTURE	Port	KVINESDAL	NO	29. jun. 2022
EDENBORG	ARRIVAL	Port	KVINESDAL	NO	29. jun. 2022
EDENBORG	DEPARTURE	Port	PORSGRUNN	NO	28. jun. 2022
EDENBORG	ARRIVAL	Port	PORSGRUNN	NO	26. jun. 2022
EDENBORG	DEPARTURE	Anchorage	SKAGEN ANCH	DK	26. jun. 2022
EDENBORG	ARRIVAL	Anchorage	SKAGEN ANCH	DK	23. jun. 2022
EDENBORG	DEPARTURE	Anchorage	GOTEBORG ANCH	SE	23. jun. 2022
EDENBORG	ARRIVAL	Anchorage	GOTEBORG ANCH	SE	23. jun. 2022
EDENBORG	DEPARTURE	Port	ELLESMERE	GB	20. jun. 2022
EDENBORG	ARRIVAL	Port	ELLESMERE	GB	20. jun. 2022
EDENBORG	DEPARTURE	Port	STANLOW	GB	20. jun. 2022
EDENBORG	ARRIVAL	Port	STANLOW	GB	20. jun. 2022
EDENBORG	DEPARTURE	Port	ELLESMERE	GB	20. jun. 2022
EDENBORG	ARRIVAL	Port	ELLESMERE	GB	14. jun. 2022
EDENBORG	DEPARTURE	Anchorage	LIVERPOOL ANCH	GB	13. jun. 2022
EDENBORG	ARRIVAL	Anchorage	LIVERPOOL ANCH	GB	13. jun. 2022

Hvis skipet som kommer fra utenlandsk havn imidlertid henter råvarer i Sauda og setter dette fra seg i Kvinesdal, vil skipet slik vi forstår det være omfattet av det foreslåtte regelverket. Skipet må altså utelukkende hente varer eller utelukkende sette fra seg varer for å være unntatt de foreslåtte endringene. Dersom skipet har en kombinasjon av å hente og sette fra seg varer vil skipet slik vi forstår det være omfattet av det foreslåtte regelverket. For å optimalisere logistikken benytter medlemsbedriftene seg i dag av en kombinasjon av å hente og sette fra seg varer mellom bedriftens verk.

2.3 Konsekvenser for prosessindustrien

I det videre omtales transportetapper som omfattes av lovforslagets § 5 (1).

Som kjent er prosessindustrien eksportrettet og er globalt svært konkurranseutsatt. Norsk Industri har mottatt tilbakemelding om at lovforslaget vil bli krevende å håndtere for prosessindustrien. Da lovforslaget vil hindre effektiv bruk av fartøy og kreve stor administrativ oppfølging. I tillegg vil forslaget innebære en konkurransevridning mot utenlandske leverandører som ikke trenger å endre nåværende bruk av fartøy. Prosessindustrien i Norge vil med de foreslåtte reglene få en kraftig forverring av konkurransekraften sammenliknet med utenlandske leverandører.

Konkurranseevnen for våre medlemsbedrifter med flere verk i Norge vil være spesielt utsatt for endringer i regelverket. Når det gjelder transportetappene mellom verkene etterstreber medlemsbedriftene kortest mulig transportetapper, da dette reduserer både bedriftens transportkostnader og utslipp. Visualisert kan en transportrute se ut på følgende måte:

Vessel	Name	Port Call Type	Port	Country	Date
NORHOLM	DEPARTURE	Port	STRALSUND	DE	04.07.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	STRALSUND	DE	03.07.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	ROSTOCK	DE	02.07.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	ROSTOCK	DE	02.07.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	RAFNES	NO	30.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	RAFNES	NO	29.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	PORSGRUNN	NO	29.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	PORSGRUNN	NO	29.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	TYSSEDAL	NO	27.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	TYSSEDAL	NO	27.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	GDANSK	PL	24.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	GDANSK	PL	22.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	VENTSPILS	LV	21.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	VENTSPILS	LV	21.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Anchorage	SKAGEN ANCH	DK	18.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Anchorage	SKAGEN ANCH	DK	18.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	KVINESDAL	NO	17.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	KVINESDAL	NO	17.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	HUSOYA	NO	16.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	HUSOYA	NO	14.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	HAUGESUND	NO	14.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	HAUGESUND	NO	14.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	MALOY	NO	13.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	MALOY	NO	13.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	AAHEIM	NO	13.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	AAHEIM	NO	13.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	HOLLA	NO	12.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	HOLLA	NO	12.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	NAMSOS	NO	11.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	NAMSOS	NO	11.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	MOSJOEN	NO	10.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	MOSJOEN	NO	10.06.22
NORHOLM	DEPARTURE	Port	SALTEN	NO	09.06.22
NORHOLM	ARRIVAL	Port	SALTEN	NO	08.06.22

En reduksjon i tilgangen til transportmidler til sjøs kan medføre at logistikken ikke optimaliseres. Dette vil igjen kunne medføre tomkjøring, høyere drivstofforbruk og økt CO₂-utslipp.

2.4 Konklusjon

1. Utredning

Norsk Industri etterlyser en utredning som tar for seg en helhetsvurdering av forslagetets ringvirkninger, herunder konkurranseutredning, transportutfordringer og de miljømessige konsekvensene en evt. gjennomføring av lovforslaget kan få for prosessindustrien.

2. Åpne for unntak for prosessindustrien i lovforslagets § 5

Det fremkommer av høringsforslaget at departementet gjennom forskrift kan fastsette unntak fra § 5 første avsnitt, når det er nødvendig for å opprettholde et forsvarlig transporttilbud, jfr. § 5 tredje avsnitt. Norsk Industri mener det er avgjørende at det

åpnes for en slik unntaksmulighet for prosessindustrien, da dagens forslag vil ha vidstrakte påvirkninger på konkurransekraft, transportutnyttelse og økte klimautslipp. Et slikt unntak for prosessindustrien vil etter vår mening ikke undergrave formålet med loven.

Mvh
Norsk Industri

Carla Botten-Verboven
Direktør

Nora Køber Garvoll
Advokatfullmektig