

Høring av lokal forskrift om innkreving av farvannsavgift i Trondheim Havn IKS for 2025

Innledning og bakgrunn

Trondheim Havn IKS (TH) er i ferd med å etablere farvannsavgiften for 2025, og sender derfor ut forslag om lokal forskrift om innkreving av farvannsavgift på høring. Denne lokale forskriften vil erstatte gjeldende lokal forskrift om innkreving av farvannsavgift fra og med 01.01.2025.

Havne- farvannsloven (HFL) gir den enkelte kommune adgang til å kreve inn farvannsavgift for fartøy som anløper havn i kommunen. Med sin inntreden i Trondheim Havn IKS har deltagerkommunene (Orkanger, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Frosta, Levanger, Verdal, Inderøy, Steinkjer, Indre Fosen, Frøya, Namsos, Skaun og Hitra), delegert sine administrative og forvaltningsmessige oppgaver etter havne- og farvannsloven, med tilhørende forskrifter, til Trondheim Havn IKS. I delegasjonen inngår myndighet til å fastsette lokal forskrift om farvannsavgift, og derav myndighet til å innkreve denne. Etter høringsrunde vil farvannsavgift for 2025 vedtas av Trondheim Havns representantskap i desember 2024.

Dersom nye kommuner trer inn i havneselskapet i 2025 vil forskriften om innkreving av farvannsavgift også omfatte disse kommunenes sjøområder.

Fra 01.01.2020 ble ny havne- og farvannslov gjeldende. Etter denne skal farvannsavgiften kun dekke kostnader til:

- a) nødvendig isbryting og fjerning av gjenstander som hindrer sjøtransporten eller er til fare for ferdselen i kommunens sjøområde
- b) utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i denne loven med forskrifter
- c) farvannsskilt og navigasjonsinnretninger som kommunen eier

Farvannsavgiftsforskriften¹ gir videre føringer på hvilke kostnader som kan dekkes. Kystverket har også samlet informasjon om farvannsavgiften, den nye havne- og farvannsloven og overgangsordninger fra anløpsavgift til farvannsavgift på sine nettsider, se <https://www.kystverket.no/Regelverk/havne--og-farvannsloven2/farvannsavgift/> Selvkostforskriften² gir også nyttig informasjon om håndtering av et eventuelt opparbeidet over- eller underskudd for farvannsavgiften.

¹ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2019-12-11-1838>

² <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2019-12-11-1731>

Kommentarer til forskriften

§1 Formål

Her beskrives formålet med farvannsavgiften, hvilke oppgaver som kan dekkes av den, samt henvisning til relevant del av havne- og farvannsloven. I siste avsnitt defineres Trondheim Havns avgiftsområde.

§2 Virkeområde

Første avsnitt angir at farvannsavgiften gjelder anløp, dvs en inn- og utseiling, til både offentlig og privat eide kaier i avgiftsområdet. Ved anløp til flere havner innen avgiftsområdet betales det farvannsavgift kun en gang per døgn.

Det beskrives også hvilke fartøy som har unntak fra farvannsavgiften. Det er verdt å merke seg at også autonome skip som ikke driver kommersielle fart er unntatt fra farvannsavgift. Autonome skip i kommersiell fart er derimot ikke unntatt fra farvannsavgiften.

§3 Beregningsgrunnlag

Utgangspunktet for beregning av farvannsavgiften er fartøyets bruttotonn, noe som er angitt i farvannsavgiftsforskriften. Dersom dette ikke framkommer fra fartøyets målebrev vil Trondheim Havn selv fastsette farvannsavgift, basert på farvannsavgift for lignende fartøy.

§4 Regulativ for farvannsavgift

Trondheim Havn har samme avgiftsnivå for fartøy som anløper offentlig eller privat eid havn i avgiftsområdet. Et fartøy plasseres i en av følgende avgiftsklasser: Skip i cruisefart, Kystruten og Øvrige skip. Det er også en minsteavgift.

§5 Opplysningsplikt

Brukere av både privat og offentlig havn har plikt til å gi Trondheim Havn de opplysninger som skal til for å kunne kreve inn farvannsavgiften.

§ Ansvarsforhold

Delen omfatter ansvarsforhold ved betaling av farvannsavgift, samt panterett og forsinkelsesrenter.

§ Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2025. Tidligere forskrift oppheves da.

Regnskap 2019 – 2023

Kostnader og inntekter for anløpsavgift og farvannsavgift er vist i figuren nedenfor



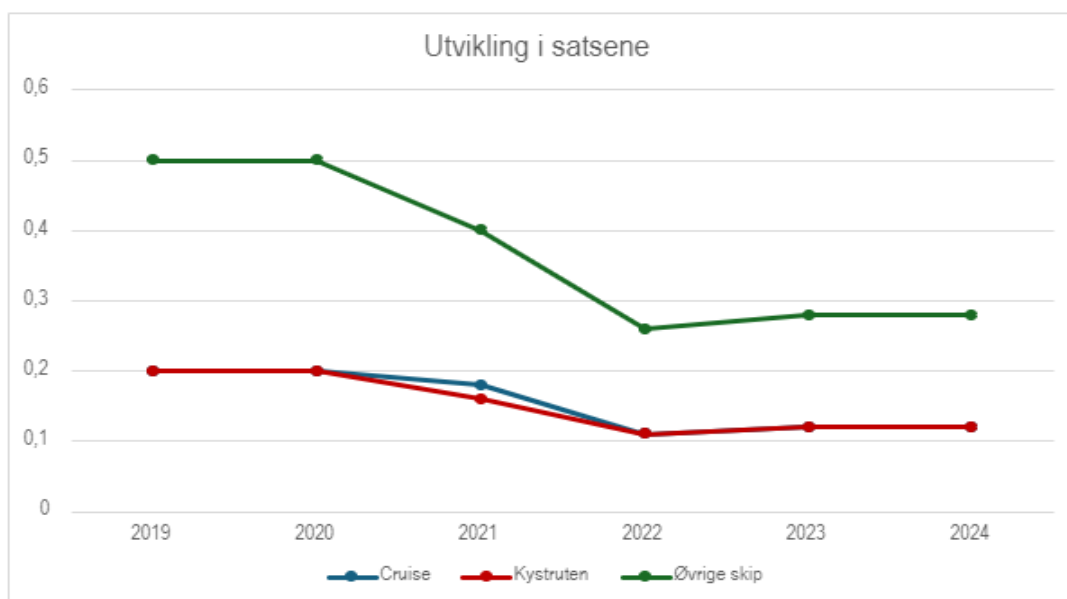
Som figuren over viser, har inntektene i årene 2021, 2022 og 2023 vært betydelig lavere enn kostnadene. Før den tid hadde det blitt bygd opp et overskudd på selvkostfondet. Dette overskuddet ble bygd ned i 2022, og i tråd med selvkostforskriften ble dette gjennomført ved å redusere satsene.

Regnskapet for 2023 viser en underdekning i farvannsavgiften på 1,7 mill. Ved inngangen til 2023 hadde selvkostfondet en underdekning på 1 273 568, og ved utgangen av 2023 har selvkostfondet da en underdekning på 2 980 882. Tabellen nedenfor viser endringene i selvkostfondet fra 2020.

	2020	2021	2022	2023
Inngang		2 318 843	1 711 740	- 1 273 568
Endring		- 607 103	- 2 985 308	- 1 707 314
Utgang	2 318 843	1 711 740	- 1 273 568	- 2 980 882

Tidligere års satser for anløpsavgift og farvannsavgift

Figuren nedenfor viser utviklingen i satsene for anløpsavgift/farvannsavgift f.o.m. 2019. Ifølge overgangsordningen til farvannsavgift, ble de nye satsene for farvannsavgift innført i 2021.



Tabellen nedenfor viser satsene i samme tidsperiode

År	Cruise (kr/BT)	Kystruten (kr/BT)	Øvrige skip (kr/BT)	Minsteavgift (kr)
2019	0,20*	0,20	0,50	190
2020	0,20*	0,20	0,50	190
2021	0,18*	0,16	0,40	200
2022	0,11*	0,11	0,26	200
2023	0,12*	0,12	0,28	210
2024	0,12*	0,12	0,28	210

*Miljøindeksen EPI (Environmental Port Index) er tatt i bruk fom 2019. Denne gir avslag til fartøy som forurensrer lite og påslag for fartøy som forurensrer mye.

For de fleste fartøyskategoriene har Trondheim Havn gjennomført justeringer av anløpsavgiften ihht den generelle prisstigningen. Med overgang til farvannsavgift i 2021 ble satsene satt ned betydelig. Dette i tråd med de reduserte oppgavene som kan kostnadsdekkes via farvannsavgiften, samt en tilbakeføring av akkumulert overskudd på selvkostfondet.

Budsjett for 2025

Inntekter

I vår estimering av inntekter for 2025 legger vi følgende forutsetninger til grunn:

- Cruise. Vi legger til grunn de anløpene som er meldt inn for 2025.
- Kystruten. Vi antar at alle 11 Kystruteskip er i vanlig drift.
- Øvrige fartøy. Ingen større endringer i denne fartøyskategorien.

Kostnader

Vi legger til grunn en prisstigning på personalsiden på 5,2%, noe som er i tråd med lønnsoppgjøret for 2024. Personalkostnaden vil kunne endre seg dersom lønnsutviklingen i 2025 avviker vesentlig fra dette anslaget.

Det legges ikke opp til nye store tiltak i kommunalt sjøområde.

Trondheim Havns avgiftsområde er stort og det er behov for båter med mannskap, samt gode rutiner for fjerning av ulikt type drivgods i avgiftsområdet.

Kostnader for etablering av lokale forskrifter, som farvannsavgift, lokale fartsforskrifter og forskrift om saksbehandlingsgebyr kan dekkes av farvannsavgiften, mens saksbehandling etter havne- og farvannsloven må dekkes av et eget saksbehandlingsgebyr.

Med innføringen av ny havne- og farvannslov ble det etablert en overgangsordning. Denne innebærer at kostnader knyttet til investeringer etter gammel havne- og farvannslov kan videreføres. Trondheim Havn har benyttet seg av denne overgangsordningen, men vi ønsker nå å komme i tråd med gjeldende havne- og farvannslov. Vi har derfor tatt en gjennomgang av tidligere investeringer og tatt de aller fleste ut av budsjettet for 2025.

Bruk av selvkostfondet

Ved inngangen til 2024 er det nå et akkumulert underskudd på selvkostfondet på kr 2 980 882. Dette underskuddet oppsto i 2022, og har sin årsak i kraftig reduserte satser for å tilbakebetale et opparbeidet overskudd. Et underskudd skal dekkes inn via et framtidig overskudd senest 5 år etter at det oppsto.

Etter *Veileder for selvkostforskriften*³ er det ikke krav om full kostnadsdekning dersom dette ikke er pålagt i særlov eller forskrift. I Farvannsavgiftsforskriftens §2 står det at samlet farvannsavgift ikke kan være større enn kostnadene ved å utføre oppgavene nevnt i havne- og farvannsloven, og det er dermed ikke noen slik pålagt full kostnadsdekning.

Trondheim Havn ønsker ikke å ta igjen det akkumulerte underskuddet ved å sette opp satsene i 2025.

Budsjettforslag 2025

Med de forutsetningene som forklart ovenfor setter vi da opp følgende budsjettforslag for 2025.

Budsjettforslag 2025	
Personalkostnader	3 500 000
Direkteførte farledskostnader	500 000
Avskrivninger	350 000
Kalkulatoriske rentekostnader	150 000
Felleskostnad	900 000
Sum kostnader	5 400 000
Inntekt Farvannsavgift	5 700 000
Over-/underdekning	300 000

³ Side 32 i <https://www.regjeringen.no/contentassets/6833f61fe994424f84ce295bc99359e7/veileder-til-selvkostforskriften-til-utsending-nov20.pdf>

Med dette budsjettet legger vi opp til et lite overskudd på selvkostfondet på kr 300 000. Dette overskuddet vil da bidra til selvkostfondet, men ikke ta ut hele det akkumulerte underskuddet. Med dette budsjettet kan vi da ha uendrede satser for 2024.

Satser for farvannsavgiften for 2025

For å oppnå dette budsjettet foreslås derfor følgende satser:

Skip i cruise fart:	0,12 kr/BT
Kystruten:	0,12 kr/BT
Øvrige skip:	0,28 kr/BT
Minstesats:	210 kr

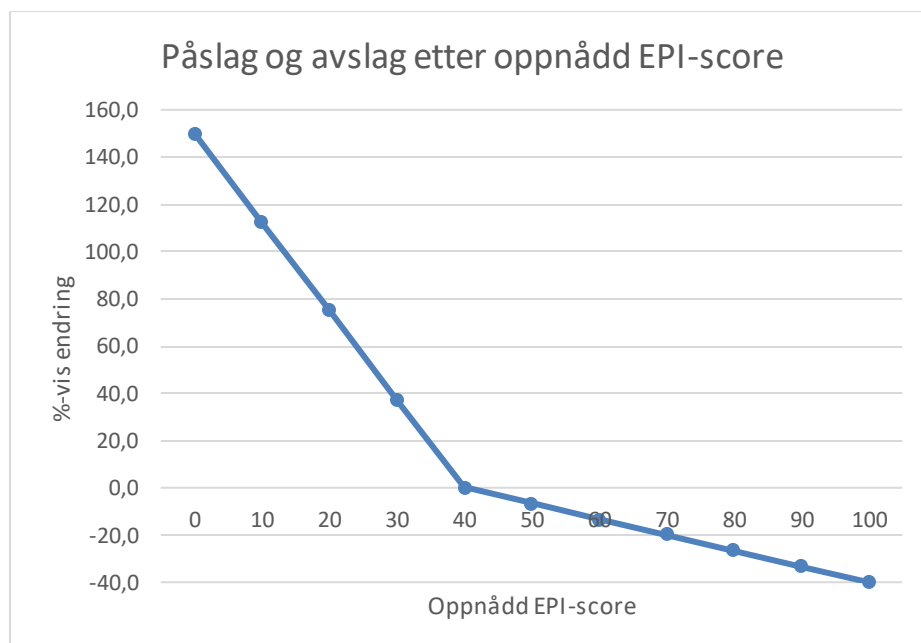
Forslaget innebærer at det ikke er noen økning i satsene for noen av fartøysgruppene.

Vi gjør også oppmerksom på ESI-rabatten som ytes til fartøy i kategorien Øvrige skip. Med ESI-score over 50 poeng ytes en rabatt på 30%, og satsen reduseres da til 0,196 kr/BT for denne fartøyskategorien. De andre fartøyskategoriene får ikke denne rabatten.

Skip i cruise fart

For skip i cruise fart benyttes en miljødifferensiert farvannsavgift, som fastsettes ved hjelp av miljøindeksen EPI. EPI er utviklet i samarbeid med 11 andre norske havner, samt med DNV, se nettsiden <https://epiport.org/ports/> for mer info om EPI. Med bruk av EPI ønsker vi å bidra til at de mest miljøvennlige cruise fartøyene anløper Trondheim Havn.

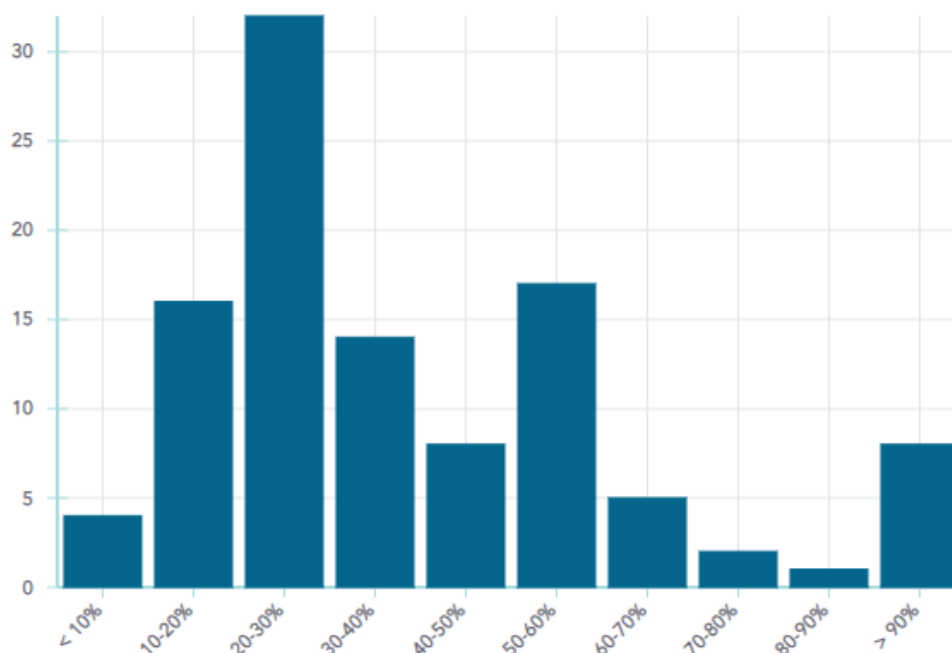
Farvannsavgiften for et cruiseanløp beregnes med bakgrunn i miljøindeksen EPI. Utgangspunktet er satsen 0,12 kr/BT. Med bakgrunn i beregnet EPI vil den endelige satsen for farvannsavgift etableres. For 2025 vil farvannsavgiften beregnes slik figuren nedenfor viser.



Figur 1 Påslag og avslag etter oppnådd EPI

Det betyr at et cruiseanløp med 0 i EPI-score vil få en økning på 150% i farvannsavgiften, mens et cruiseanløp med EPI-score 100 får en reduksjon på 40%.

Figur 2 viser oversikt over oppnådd EPI-score for 2023. Denne gir en antydning til forventet fordeling av EPI-score gjennom en hel sesong.



Figur 2 Fordeling av EPI-score for 2023

Rabattordninger

I tillegg til bruk av EPI for cruiseskip vil det ytes en miljørabatt til skip i kategorien Øvrige skip. For å bestemme denne benyttes indeksen ESI, dvs Environmental Ship Index. Denne rabatten ytes kun til kategorien Øvrige skip.

Med dette vil den høyeste rabatten på farvannsavgiften være 30%, for et skip i kategorien Øvrige skip og med en ESI over 50.

Ingen andre fartøyskategorier får denne rabatten.

Ingen skip får rabatter slik at farvannsavgiften blir mindre enn minstesatsen for et anløp.

HØRINGSFRIST

Forslag til lokal forskrift, samt dette høringsdokumentet sendes ut på offentlig høring. Samtidig kunngjøres høringen på Trondheim Havn sin hjemmeside.

Høringsinnspill sendes skriftlig som epost til: firmapost@trondheimhavn.no

Høringsfristen settes til **4. november 2024**.

HØRINGSINSTANSER

Våre 14 eierkommuner
Kystverket

Hurtigruten
Havila
GAC Norway
Carnival Group Norway
European Cruise Service
SDK Shipping
Kystrederiene
Torghatten Midt
Fjord1
JP Strøm
PT Lykke
Eidshaug Rederi
Norcem
Orkla shipping and trading
Egil Ulvan rederi
Rimship
Frøy Rederi

Forskrift og høringsdokument legges også ut på våre nettsider, <https://trondheimhavn.no/>

VEDLEGG

Vedlegg 1: Forskriftstekst



Forskrift om innkreving av farvannsavgift

for Trondheim Havn IKS for 2025



Trondheim Havn

08.08.2024

Forskrift om innkreving av farvannsavgift

Ikrafttredelse: 01.01.2025
Gjelder for: Trondheim Havn
Hjemmel: LOV-2019-06-21-70, FOR-2019-12-11-1838

Forskrift fastsatt av Trondheim Havn IKS ??.12.2024 med hjemmel i Trondheim Havn IKS sin selskapsavtale, samt i lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann §36.

Innhold

§1	Formål	3
§2	Virkeområde mv	3
§3	Beregningsgrunnlag	3
§4	Regulativ for farvannsavgift	3
§5	Opplysningsplikt	4
§6	Ansvarsforhold	4
§7	Ikrafttredelse.....	4

§1 Formål

Farvannsavgiften kan bare dekke Trondheim Havns kostnader knyttet til:

- a) Nødvendig isbryting og fjerning av gjenstander som hindrer sjøtransporten eller er til fare for ferdselen i Trondheim Havns avgiftsområde.
- b) Utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i denne loven med forskrifter.
- c) Farvannsskilt og navigasjonsinnretninger eid av Trondheim Havn.

Trondheim Havns avgiftsområde utgjøres av de kommunale sjøområdene til eierkommunene. For tiden er dette: Orkanger, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Frosta, Levanger, Verdal, Inderøy, Steinkjer, Indre Fosen, Frøya, Namsos, Skaun og Hitra. Trondheim Havns avgiftsområde vil endres dersom nye kommuner trer inn i havneselskapet.

§2 Virkeområde mv

Forskriften gjelder alle fartøy som anløper offentlig eller privat havn i Trondheim Havns avgiftsområde. Med et anløp menes inn- og utseiling. Ved flere anløp til havner i Trondheim Havns avgiftsområde i løpet av samme døgn, belastes avgift kun en gang.

Unntatt plikt til å betale farvannsavgift er:

- a) Fartøy med største lengde under 15 meter
- b) Isbryterfartøy i forbindelse med ivaretagelse av ansvar for fremkommelighet etter havne- og farvannsloven §6.
- c) Norske og utenlandske orlogsfartøy
- d) Kystverkets fartøy i forbindelse med arbeid i farvannet
- e) Fartøy som anløper havn på grunn av skade eller nødtilstand og fartøyet ikke laster, lossar eller tar om bord passasjerer
- f) Bergingsfartøy i forbindelse med berging
- g) Politiets, brannvesenets eller Redningselskapets fartøy
- h) Fartøy som utfører farvannsforvaltningsoppgaver for Trondheim Havn innenfor Trondheim Havns avgiftsområde
- i) Skoleskip og autonome fartøy når disse ikke driver kommersiell virksomhet

§3 Beregningsgrunnlag

Farvannsavgiften beregnes på bakgrunn av fartøyets bruttotonnasje (BT) slik den er angitt i fartøyets målebrev som er i henhold til Den internasjonale konvensjonen om måling av fartøyer av 1969. Dersom fartøyets BT ikke fremgår av målebrevet, fastsettes farvannsavgiften av Trondheim Havn basert på farvannsavgift for tilsvarende fartøy.

§4 Regulativ for farvannsavgift

Alle fartøy med unntak av de som er nevnt i §2 a-i betaler farvannsavgift etter følgende satser:

Skip i cruisebart

For cruiseskip, og andre skip i cruisebart, benyttes Environmental Port Index (EPI) i beregning av farvannsavgiften. Senest 72 timer etter avgang skal skipet rapportere data fra anløpet. Med bakgrunn i disse dataene vil det beregnes en EPI-score mellom 0 og 100. Denne EPI-scoren gir en prosentvis endring i farvannsavgiften som følger:

Ved EPI-score under 40, %-vis tillegg: $\frac{1,5}{40}(40 - \text{EPI score}) \cdot 100\%$

Ved EPI-score over 40, %-vis reduksjon: $-\frac{0,4}{60}(\text{EPI score} - 40) \cdot 100\%$

Dersom skipet ikke rapporterer sine data innen 72 timer etter at det har forlatt havn vil anløpet bli tillagt 0 i EPI-score.

Utgangspunkt for prisberegning: kr 0,12 pr bruttotonn.

Kystruten:	kr 0,12 pr. bruttotonn
Øvrige skip:	kr 0,28 pr. bruttotonn
Minsteavgift:	kr 210,-

Rabattordninger

Skip i kategorien Øvrige skip som er registrert med Environmental Ship Index (ESI) fra World Ports Climate Initiative innvilges rabatt i farvannsavgiften på 20% dersom ESI er mellom 30 – 50 poeng, og får en rabatt på 30% for ESI fra og med 50 poeng. Rabatten gis innenfor ESI-sertifikatets gyldighetsperiode.

Andre fartøysgrupper får ikke rabatter, selv med oppnådd ESI-score.

§5 Opplysningsplikt

Brukere av havn og private kaieiere plikter å gi Trondheim Havn de opplysninger og dokumentasjon som skal til for å beregne og kreve inn farvannsavgift.

§6 Ansvarsforhold

Fartøyets eier, reder og agent er solidarisk ansvarlig for betaling av farvannsavgiften.

Krav om farvannsavgift har panterett i skip og last. Sjølovens bestemmelser om sjøpant gjelder tilsvarende.

Skyldig farvannsavgift er tvangsgrunnlag ved utlegg. Ved forsinket betaling påløper forsinkelsesrente etter forsinkelsesloven.

§7 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2025. Fra samme tid oppheves lokal forskrift om innkreving av farvannsavgift i Trondheim Havn IKS for 2024.