

OVERSIKT OVER OFFENTLIGE AVGIFTER, VEDERLAG OG GEBYRER GENERERT AV CRUISEANLØP TIL NORGE I 2013



Undersøkelsen er utført av Amland Reiselivsutvikling v/Trond Amland
på oppdrag av Cruise Norway AS, Cruise Europe og Innovasjon Norge.
September 2014.

Amland
REISELIVSUTVIKLING

Innledning

Cruiseturismen til Norge har hatt en sterk vekst de senere årene. I 2009 var det 1 572 cruiseanløp til norske havner. Dette tallet økte til 2 187 anløp i 2013, en økning på 615 anløp (+39%). Over 40 norske havner hadde i 2013 anløp av cruiseskip og 11 havner hadde mer enn 100 000 dagsbesøkende cruisegjester.

Cruiseanløp til norske havner medfører forskjellige type inntekter som;

1. Cruisepassasjerenes forbruk mens de er i land.
2. Skipets kjøp av varer og tjenester fra lokale leverandører i havnene.
3. Avgifter, vederlag og gebyrer som skipet betaler til havnen, losavgifter og NOx avgift.

Denne oversikten gir en beskrivelse av hvor mye 2 187 cruiseanløp til Norge i 2013 genererte av innbetaling av offentlige avgifter, vederlag og gebyrer, samt losavgifter og NOx avgift. (pkt. 3). Tall for cruisepassasjerenes forbruk i land og cruiseskipenes kjøp av varer og tjenester fra lokale leverandører i havnen er ikke med i denne oversikten. Tallene er basert på innhentet data fra havner, skipsagenter og Kystverket. I tillegg er dette illustrert med noen konkrete eksempler basert på de gjeldende priser i havner og hos Kystverket.

AVGIFTER, VEDERLAG OG GEBYRER TIL NORSKE HAVNER

Cruiserederiene betaler forskjellige typer avgifter og vederlag i forbindelse med anløp til norske havner. De vesentligste avgifts- og vederlagskategoriene er anløpsavgift, kaivederlag, ISPS gebyr og passasjervederlag. Andre tjenester inkluderer forskjellige varer og tjenester levert av havnen. Nedenfor gis det en beskrivelse av de enkelte avgifter, vederlag og gebyrer samt estimer over hvor mye disse utgjør for norske havner. Tallene er basert på opplysninger innhentet fra et utvalg norske havner som representerer 67 % av alle cruiseanløp i Norge i 2013.

Havne- og farvannsloven har blant annet som formål å legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og sikker havnevirksomhet og sjøtransport, og gjelder i det norske territorialfarvannet og i indre farvann. Loven legger forvaltningsansvaret til hhv Fiskeri- og kystdepartementet og de enkelte havnene/kommunene.

De enkelte kommunene er gitt forvaltningsansvar innenfor kommunenes sjøområde, og herunder også å håndheve systemet for avgifter og vederlag. De lokale havnemyndighetene fastsetter selv pris og andre forretningsvilkår etter reglene i Havne- og farvannsloven.

Anløpsavgift innkreves av den enkelte havn og avgiften fastsettes av kommunen eller havnestyret i en lokal forskrift. Nivået på havneavgiften kan variere fra kommune til kommune. Avgiften skal være kostnadsorientert og ikke en inntektskilde for kommunen. Den skal bare dekke kommunens kostnader til utøvelse av offentlig myndighetsutøvelse etter Havne- og farvannslovens forskrifter, og dekke kostnader for å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde samt andre kostnader som ikke dekkes inn ved betaling for tjenester som ytes i havnen.

Anløpsavgiften (pris pr. tonn) varierer fra havn til havn, men beregnes på bakgrunn av skipets bruttotonnasje (BT). Et cruiseskip på 90 000 BT som ligger i havn i Bergen 1 dag vil basert på gjeldene satser for Bergen Havn i 2014 betale kr. 14 653 i anløpsavgift.

For samtlige 41 norske havner som til sammen hadde 2 187 anløp av cruiseskip er **den totale anløpsavgiften i 2013 beregnet til ca. 26 mill. kr.** Beløpet er estimert ut i fra innhentede tall for ca. 67 % av alle anløp i 2013.

Kaivederlag betales av alle fartøyer som benytter offentlige kaier. Kaivederlag betales etter satser pr. døgn basert på skipets bruttotonnasje. Kaivederlagets størrelse fastsettes av det enkelte havnestyre, og er skipets betaling for bruk av kaifasiliteter. Noen havner benytter også et såkalt sjøvederlag i tillegg til kaivederlag. Kaivederlagets størrelse varierer noe fra havn til havn. Et cruiseskip på 90 000 BT som ligger i havn i Tromsø 1 dag vil basert på gjeldende satser for Tromsø havn i 2014 betale kr. 43 496 i kaivederlag.

For samtlige 41 norske havner som hadde cruiseanløp i 2013 er **det totale kaivederlaget beregnet til ca. 50 mill. kr.** Beløpet er estimert ut i fra innhentede tall for ca. 67 % av alle anløp i 2013.

ISPS-koden (The International Ship and Port Facilities Security Code) ble vedtatt i 2002 av FN's sjøfartsorganisasjon IMO. Formålet er å beskytte fartøyer, herunder besetning og passasjerer, i internasjonal fart, mot terrorhandlinger. Havneterminaler som har anløp av skip i internasjonal trafikk, herunder cruisetrafikk, skal være ISPS godkjent. Dette betyr avgrenset, inngjerdet og kontrollert område.

ISPS gebyr eller et såkalt sikkerhetsvederlag, skal dekke kostnader med lovpålagte oppgaver i forbindelse med planlegging, utbygging, sikkerhet og drift- og vedlikehold av offentlige terminaler og kaier som har ISPS-sertifisering for å forebygge terrorhandlinger rettet mot skip. ISPS gebyr er i de fleste havner delt i en fast del og en variabel del og blir beregnet på grunnlag av skipets liggetid eller størrelse og antall passasjerer skipet er sertifisert for (passasjervederlag). De fleste havner benytter et samlet vederlag pr passasjer. I Bergen er ISPS vederlaget på kr. 18 pr. passasjer for cruiseskip. Et cruiseskip på 90 000 BT vil ved anløp Bergen betale ca. kr 45 000 i ISPS gebyr basert på at skipet er sertifisert for 2500 passasjerer. **Totalt betalte cruiseskip som anløp norske havner i 2013 ca. 40 mill. kr. i ISPS gebyr og sikkerhetsvederlag.** Beløpet er estimert ut i fra innhentede tall for ca. 67 % av alle anløp i 2013.

Andre typer tjenester som havnene leverer er avfallshåndtering, salg av vann, lagring av varer på kaiområdet, levering av strøm, leie av gangvei og fendre, fortøyningsassistanse og leie av personell. **I 2013 leverte norske havner tjenester som nevnt ovenfor på til sammen 26 mill. kr. knyttet til anløp av cruiseskip.** Beløpet er estimert ut i fra innhentede tall for ca. 67 % av alle anløp i 2013.

Samlet oversikt over cruiseskipenes betaling til norske havner i form av avgifter, vederlag, gebyr samt kjøp av tjenester i 2013	
Anløpsavgift	Kr. 26 000 000.-
Kaivederlag	Kr. 50 000 000.-
ISPS gebyr/passasjervederlag	Kr. 40 000 000.-
Andre typer tjenester	Kr. 26 000 000.-
TOTALT	Kr. 142 000 000.-

LOSAVGIFTER

Lostjenesten er regulert av Losloven og "Forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann". Losavgiftene er hjemlet i "Forskrift om losberedskaps-, losings- og farledsbevisavgift". Losavgiftene består av losberedskapsavgift, losingsavgift og farledsbevisavgift. Dette betyr at fartøy som seiler i norsk farvann innenfor grunnlinjen skal betale losberedskapsavgift, og fartøy som nytter los skal i tillegg betale losingsavgift. Lospliktige fartøy er bl.a. alle passasjerskip som har en lengde på 24 meter eller mer. Losavgiftene skal dekke alle lostjenestens kostnader.

Losberedskapsavgift betales av alle lospliktige fartøyer uansett om de benytter los eller ikke. Ved innseiling og utseiling pr. cruise til Norge betales det kr. 0,78 pr. BT for de første 3 000 BT og kr. 0,69 pr. BT for den overskytende tonnasje. Et cruiseskip på 90 000 BT betaler dermed kr. 62 370.- ved innseiling til første havn i Norge og det samme beløpet ved utseiling fra siste havn i Norge, dvs til sammen kr. 124 740.- i losberedskapsavgift ved anløp til en norsk havn. **Cruiseskip som anløp norske havner betalte i 2013 40,1 mill. kroner i losberedskapsavgift.**

Losingsavgift betales når fartøyet nytter statslos, og betales i tillegg til losberedskapsavgift. Losingsavgiften betales ikke når fartøyet har navigatør med farledsbevis eller når fartøyet gis dispensasjon, dvs tillatelse til å seile uten los om bord. Losingsavgift betales i form av time-satser (min. 3 timer) og er differensiert etter fartøyets størrelse (BT). Et cruiseskip på 90 000 BT betaler kr. 3 217.- pr. time. Losingsavgift for et cruiseskip på et Norgescruise er derfor avhengig av hvor mange havner og hvor mange timer skipet benytter los. **I 2013 betalte cruiseskip som anløp norske havner til sammen 70,7 mill. kroner i losingsavgift.**

Sikkerhetsavgift

Kystverket har fire trafikksentraler som innkrever sikkerhetsavgifter for bruk av disse sentralene. Disse er lokalisert til Brevik (Grenland), Fedje (Sture og Mongstad), Horten (Oslofjorden) og Kårstø (Rogaland). Inntektene fra sikkerhetsavgiftene skal dekke lønns- og driftsutgifter ved trafikksentralene. Ved innseiling til Oslo og Stavanger benyttes sjøtrafikksentralene i hhv Oslofjorden og Rogaland, og cruiseskip som besøker disse havnene må derfor betale sikkerhetsavgift. Denne beregnes som en avgift pr. anløp og er i Oslo kr. 0,43 pr. BT og i Rogaland kr. 0,25 pr BT. Et cruiseskip på 90 000 BT betaler ved et anløp til Stavanger kr. 22 500.- i sikkerhetsavgift og ved et anløp til Oslo vil skipet betale kr. 40 500.- i sikkerhetsavgift.

I 2013 betalte cruiseskip 4,9 mill. kr. i sikkerhetsavgift ved anløp Oslo og 3,4 mill. kr ved anløp Stavanger, til sammen kr. 8,3 mill. kroner i sikkerhetsavgifter.

Eks. Samlede losavgifter ved 1 anløp til Stavanger, cruiseskip 90 000 BT.

Avgiftstype	
Losberedskapsavgift v/innseiling. (kr. 0,78 x 3 000 BT + kr, 0,69 x 87 000 BT)	Kr. 62 370
Losingsavgift v/innseiling(en los om bord). Kr 3 217.- pr. time x 3 timer(minimum)	Kr. 9 651
Sikkerhetsavgift Rogaland (kr. 0,25 x 90 000 BT)	Kr. 22 500
+ Tilsv. avgifter v/utseiling (- sikkerhetsavgift)	Kr. 72 021
Samlede avgifter til Kystverket ved anløpet	Kr. 166 542

Et tilsvarende anløp til andre havner enn Stavanger og Oslo vil medføre samlede avgifter til Kystverket på kr. 144 042 da sikkerhetsavgift ikke betales.

Samlede avgifter fra cruiseskip til Kystverket i 2013	
Losberedskapsavgift	Kr. 40 100 000
Losingsavgift	Kr. 70 700 000
Sikkerhetsavgift Oslofjorden	Kr. 4 900 000
Sikkerhetsavgift Rogaland	Kr. 3 400 000
Sum avgifter fra cruiseskip til Kystverket i 2013	Kr. 119 100 000

Inntektene fra cruiseskipene på til sammen 119 mill. kr. utgjorde 14 % av samlet inntekt fra los- og sikkerhetsavgifter til Kystverket i 2013. Kystverkets los- og sikkerhetsavgifter var i 2013 totalt på 846,9 mill. kr.

NO_x AVGIFT

NO_x (nitrogenoksid) er en kjemisk forbindelse av oksygen og nitrogen som dannes ved at disse reagerer med hverandre under forbrenninger ved høye temperaturer. Nitrogenoksyd er, sammen med svovel, en viktig kilde til bl.a. sur nedbør og kan gi skadelige effekter på økosystemer og vegetasjon samt helseskader for mennesker. I følge SSB var det norske NO_x-utslippet ca. 162 000 tonn i 2013. Gjennom Gøteborgprotokollen som ble undertegnet i 1999 og som ble revidert i 2012 har Norge bl.a. forpliktet seg til å redusere de samlede årlige utslippene av NO_x til maks 154 000 tonn innen 2020.

Fra 1. Januar 2007 ble det i Norge innført en avgift på utslipp av NO_x. Avgiften omfatter større fiskefartøy og andre skip, større motorer, kjeler og turbiner i industrien samt fakler på offshoreinstallasjoner og landanlegg. Utenriks sjøfart og luftfart omfattes ikke av avgiften. Avgiften er i 2014 kr. 17,33 per kilo NO_x utslipp.

NOx fondet

I 2008 ble det inngått en miljøavtale mellom Klima- og Miljødepartementet og en rekke næringsorganisasjoner om avgiftsfritak. I følge miljøavtalen forplikter næringsorganisasjonene seg til å redusere det årlige utslippet av NOx for perioden 2011-2017 med totalt 16 000 tonn. Dette skal skje gjennom utslippsreducerende tiltak i enkeltvirksomhetene som har sluttet seg til avtalen. Tiltakene finansieres gjennom innbetalinger til næringslivets NOx fond, det såkalte NOx fondet. Alle bedrifter som er avgiftspliktig for utslipp av NOx kan slutte seg til Miljøavtalen. Bedrifter som slutter seg til Miljøavtalen oppnår betalingsfritak for den fiskale NOx avgiften til staten på kr 17,33 pr kilo NOx utslipp. I stedet inntreer en betalingsplikt til Næringslivets NOx fond på kr 4 pr kg NOx utslipp. (kr. 11 pr kg NOx utslipp for offshore, olje- og gassutvikling). Totalt er det 787 virksomheter som er tilsluttet NOx fondet og Miljøavtalen som gjelder frem til 31.12.2017. Samlet innbetaling til NOx fondet var 594 mill. kr. i 2013 hvorav skipsfarten sto for 163 mill. kr.

De fleste cruiserederiene er medlem i NOx fondet og det samme gjelder for skipsagentene i Norge som håndterer anløp og innkreving av avgifter og vederlag i forbindelse med cruiseanløp. Dermed betaler de langt fleste cruiseskipene en avgift på kr. 4.- pr. kilo NOx utslipp og ikke kr. 17,33 som er avgiften som betales av de som ikke er medlem av NOx fondet. Cruiseskip som bare anløper 1 havn i Norge betaler ikke NOx avgift. Som utgangspunkt anses det utslippet et fartøy har i havn å tilhøre den farten fartøyet hadde frem til vedkommende havn. Dette innebærer at utslipp som et fartøy har i norsk havn etter å kommet direkte fra utenlandsk havn, er fritatt, da dette anses som en del av fartøyets "direkte utenriks fart". Avgiftsplikten for norsk innenriks fart inntreer i det fartøyet eventuelt går videre til annen norsk havn. Cruiseskip som anløper flere norske havner betaler dermed NOx avgift basert på det utslippet skipet representerer i norsk farvann og norske havner. Verken Toll- og avgiftsdirektoratet eller NOx- fondet har tall som viser hvor mye cruiseskip totalt betaler inn i NOx avgift. Gjennom innrapportert oversikt over innbetalt NOx avgift fra cruiseskip via skipsagentene, er den totale innbetaling av **NOx avgift fra cruiseskip beregnet til ca. kr. 25 mill. i 2013.** Dette på bakgrunn av faktiske tall innhentet for ca. 60 % av alle cruiseanløp i Norge.

Nedenfor vises 2 eksempler som illustrerer hvor mye som betales i avgifter, vederlag og gebyr ved cruiseanløp;

Eks. 1 Et cruiseanløp til en norsk havn (Tromsø), cruiseskip på 70 000 BT med 2 000 passasjerer.

Anløpsavgift	kr. 29 764
Kaivederlag	kr. 36 694
ISPS gebyr/passasjervederlag (12,60 x 2 000 pass.)	kr. 25 200
Losberedskapsavgift v/innsailing (0,78 x 3 000 bt + 0,69 x 67 000 bt)	kr. 49 467
Losberedskapsavgift v/utseiling (0,78 x 3 000 bt + 0,69 x 67 000 bt)	kr. 49 467
Losingsavgift (min. 3 timer ved innsailing og min. 3 timer v/utseiling)	<u>kr. 19 302</u>
TOTALT	<u>Kr. 209 894</u>

I tillegg kommer NOx avgift for den samlede seilingen i norsk farvann basert på antall kilo NOx utslipp (forutsatt anløp til flere norske havner), variable kostnader knyttet til kjøp av tjenester som renovasjon, vann og andre tjenester i havnen.

Eks. 2 Et 10 dagers cruise i juni 2015 med AIDASol, utreise Hamburg og til Bergen, Geiranger/Hellesylt, Åndalsnes, Molde, Trondheim, Ålesund, Eidfjord og Stavanger. Skipet er på 71 300 BT og har passasjerkapasitet på 2 050 . Det forutsettes fullt skip.

Anløpsavgifter	kr. 167 038
Kaivederlag	kr. 266 694
ISPS gebyr/passasjervederlag	kr. 183 496
Losberedskapsavgift	kr. 98 934
Losingsavgift	kr. 343 057
NOx avgift	<u>kr. 70 396</u>
Sum avgifter, gebyr og vederlag	<u>Kr. 1 129 615</u>

OVERSIKT OVER SAMLEDE AVGIFTER, VEDERLAG OG GEBYRER INNBETALT FRA CRUISEANLØP TIL NORSKE HAVNER, KYSTVERKET OG NOX FONDET I 2013	
Avgifter, vederlag, gebyrer og kjøp av tjenester i norske havner	142 mill. kr.
Samlede losavgifter	119 mill. kr.
NOx avgifter til NOx fondet	25 mill. kr.
TOTALT	286 mill. kr.

ECA

Emission Control Areas (ECAs) er sjøområder som etter IMO regelverket har særskilte regler for utslipp av SO₂ og NO_x. I 2011 ble fire sjøområder definert som ECAs; Østersjøen, Nordsjøen og den engelske kanal, kysten langs USA og Canada samt Karibia. I den internasjonale Konvensjonen til Forhindring av Marin Forurensing fra Skip (MARPOL) er det satt krav om lavere svovelutslipp i såkalte lavutslippsområder, eller Sulphur Emission Control Area (SECA). I Nordsjøen gjelder kravet om lavere svovelutslipp fra skip fom 1.1.2015 og kravet gjelder i området syd for 62 breddegrad, dvs syd for Ålesund. Dette fordi området syd for 62 breddegrad er definert som et lavutslippsområde. Fra 1.1.2015 er det derfor forbudt å seile med drivstoff som inneholder mer enn 0,10 % svovel. Grensen for svovelinnhold i drivstoff er i dag maks. 1 % for dette området. Fra og med 1.1.2020 vil øvre grense for svovelinnhold være 0,5% for området utenfor ECA.

Det er Sjøfartsdirektoratet som har ansvar for å håndtere regelverket i Norge. Kontrollen vil i hovedsak bli utført gjennom prøvetaking av drivstoff og sjekk av loggbøker når skip er i havn. Den maritime industrien stiller spørsmål om hvorvidt det er mulig å kontrollere at svovelgrensen for drivstoff innenfor ECA området overholdes. Skip som har installert eksosrensingsanlegg, såkalte scrubber som vasker ut svovel og omgjør det til sulfid, er enklere å kontrollere da all aktivitet blir logget og kan avleses digitalt. Scrubber anleggene er også programmert slik at de slås på automatisk i det skipet passerer ECA grensene.