



Vår referanse:
2020/555-1-231

Saksbehandler:
Morten Dyrstad

Dato:
13.05.2020

Gebyr for opplag ved kai - Faktura- og gebyrsatser 2020

Utvalg	Utv.saksnr.	Møtedato
Administrasjonsutvalget		
Lokalstyret		

Administrasjonssjefens anbefaling:

Lokalstyret vedtar å innføre et nytt gebyr i gebyrregulativet for Longyearbyen lokalstyre. Dette begrunnes med at covid-19 situasjonen har avdekket behovet for et gebyr som vi ikke har innført per i dag, men som er innarbeidet ved havner på fastlandet.

Det er av stor viktighet at gebyrer er enkelt forståelige ut fra den tjenesten gebyret skal dekke. Videre er det viktig med transparent saksbehandling og likebehandling. Administrasjonssjefen anbefaler av denne grunn alternativ 1 – Opplag til kai.

Opplag til kai.

Ved opplag av fartøy eller installasjoner til kai kan det søkes om reduksjon i kaigebyret.

Havneshjefen kan, etter søknad, fastsette avvikende kaigebyr dersom gebyret anses å være åpenbart urimelig i forhold til tjenesten. Opplag innebærer at fartøy eller innretning ligger uvirksom i en lengre periode uten last eller oppdrag.

Endringer av gebyrer er en endring av forskrift og skal underlegges forsvarlig saksbehandling og høring. Imidlertid er det anbefalte alternativet en innføring av et nytt gebyr som er til gunst for kundene ved havna. Det er på dette grunnlag rimelig å hevde at en høring kan anses åpenbart unødvendig og at det nye gebyret kan vedtas av Lokalstyret uten foranliggende høring.

Sammendrag og konklusjon:

Situasjonen med covid-19 har avdekket et behov for et nytt gebyr i gebyrregulativ for Longyearbyen lokalstyre. Det anbefales i innføre et nytt gebyr allerede i gjeldende gebyrregulativ da det er tidskritisk ut fra behovet til tjenestene LL yter på havna. Det er viktig at kundene får minst mulige konsekvenser av situasjonen som har oppstått. Anbefalte gebyr er bygget opp etter struktur for tilsvarende gebyrer på fastlandet og etter etablert ansvarsstruktur i dagens gebyrregulativ for LL.

Administrasjonssjefen anbefaler at Lokalstyret innfører et nytt gebyr i gebyrregulativet for Longyearbyen lokalstyre. Dette begrunnes med at covid-19 situasjonen har avdekket behovet for et gebyr som vi ikke har innført per i dag, men som er innarbeidet ved havner på fastlandet.

Det er av stor viktighet at gebyrer er enkelt forståelige ut fra den tjenesten gebyret skal dekke. Videre er det viktig med transparent saksbehandling og likebehandling. Administrasjonssjefen anbefaler av denne grunn alternativ 1 – Opplag til kai.

Opplag til kai.

Ved opplag av fartøy eller installasjoner til kai kan det søkes om reduksjon i kaigebyret.

Havnesjefen kan, etter søknad fastsette avvikende kaigebyr dersom gebyret anses å være åpenbart urimelig i forhold til tjenesten. Opplag innebærer at fartøy eller innretning ligger uvirksom i en lengre periode uten last eller oppdrag.

Nye gebyrer eller endringer er en endring av forskrift og skal underlegges forsvarlig saksbehandling og høring. Imidlertid er det anbefalte alternativet en innføring av et nytt gebyr som er til gunst for kundene ved havna. Det er på dette grunnlag rimelig å hevde at en høring kan anses åpenbart unødvendig og at det nye gebyret kan vedtas av Lokalstyret uten foranliggende høring.

Saksopplysninger:

AU bestilte i møte 08.05.2020 et saksfremlegg for «Gebyrer Longyearbyen havn» til AU møte 13.05.2020. Bakgrunnen for bestillingen er korona situasjonen som oppsto i Norge før sommer sesongen på havna for 2020 kom i gang. Kun et fåtall fartøyer var kommet til havnen da det ble nedlagt karantenebestemmelser for Svalbard. Dette medførte at det er tilnærmet ingen aktivitet på havnen. Denne situasjonen er ny for Longyearbyen og har synliggjort noen behov som ikke tidligere har vært til stede.

Longyearbyen havn har definerte gebyrer for virksomheten i gebyrregulativ for Longyearbyen lokalstyre kapittel 20. Gebyrene er utarbeidet på forutsetninger om helårlig kontinuerlig drift med hovedsesong på sommertid og at kundene i stor grad flytter fartøyene til fastlandet i vintersesong. Det er innarbeidet opplag på land for fartøyer som ønsker å la fartøyet være i Longyearbyen til neste sesong. Dette tilbudet begrenser seg selv av fartøyenes størrelse. Det har ikke vært innarbeidet opplag til kai da det ikke har vært et behov for dette tidligere ut fra sesong behov og værforutsetninger. I gebyrregulativ for 2006 står det:

“Longyearbyen havn har begrenset kaikapasitet. I perioder i året overstiger etterspørselen og behovet for kaiplass, eksisterende tilbud.

Bydrift Longyearbyen AS ved havnekontoret forbeholder seg retten til og redusere liggetid ved kai, flytte skip fra kai, eller endre på plassering ved kai, for å gi skip mulighet til å utføre sine oppgaver. Dette fordrer at alle skip utnytter liggetiden ved kai effektivt.”

Det er tydelig at situasjonen på havna over lang tid, har vært kapasitetsutfordringer. Det har dermed ikke vært behov for å innføre gebyr knyttet til opplag av fartøyer. Situasjonen med Covid-19 har avdekket et behov som det tidligere ikke har vært tatt høyde for. Kundegrunnlaget for sommersesongen er borte, og fartøyer blir liggende uten aktivitet. Inntektsgrunnlaget for nesten alle fartøyer er borte. Dette gjelder ikke bare turistrelatert aktivitet, men også forskning og annen offentlig aktivitet på havna. Driftsgrunnlaget for havna og fartøyene vil komme tilbake, men det er av avgjørende viktighet at man finner en løsning på de økonomiske utfordringene som har oppstått ved at fartøyene nå har blitt liggende uvirksom over en lengre periode.

Longyearbyen Havn har ikke tidligere vært oppe i en slik situasjon og gebyrer relatert til dette er tidligere ikke benyttet. Det finnes innarbeidet praksis for slike situasjoner fra havner på fastlandet. For eksempel har kriser i oljenæringen medført slike situasjoner på fastlandet tidligere. Det er av denne grunn behov for å innarbeide et nytt gebyr i regulativet til Longyearbyen lokalstyre. I denne sammenheng har administrasjonen sjekket ut hva som er normal praksis for tilsvarende havner på fastlandet. Havner på fastlandet har innarbeidet en mulighet for reduksjon i kaigebyret etter søknad. Søknaden forutsetter at fartøyet er kommersielt og er uvirksom over en lengre periode. Dette samsvarer godt med det behovet som nå er avdekket ved Longyearbyen havn Hvordan praktiseres dette ved havner på fastlandet:

Honningsvåg havn

Havnesjefen kan innvilge rabatter etter stillingsinstruks. De har samme formulering som for Longyearbyen havn sin forretningsbetingelsene:

Pris

Kunder er forpliktet til å betale den pris som er vedtatt, eller den pris som er avtalt.

Tromsø havn:

Havnesjefen inngår avtaler med kunder i tilfeller som fraviker normal drift.

Videre i deres Forretningsbetingelser 2.1:

2. Tromsø Havn kan inngå skriftlige avtaler hvor deler av forretningsvilkår og prislister utgår. Særskilt skriftlig avtale vil inngås mellom Tromsø Havn og kunde

Harstad havn:

Brukervilkår 1.4.1.2

Havnesjefen kan gi rabattordninger etter fullmakt fra havnestyret.

Bodø havn:

Forretningsbetingelser

1.1 PRIS, TILBUD, BETALING OG PANTERETT Pris Kunder er forpliktet til å betale den pris som til enhver tid er vedtatt, eller til den pris som er avtalt.

Kristiansund havn:

Havneregulativ:

1.6 Regulering av satser, rabatter m.v. Vederlag og anløpsavgift gjelder i budsjettåret, og skal ikke forhøyes i perioden med mindre det oppstår vesentlige endrede forhold. Som f.eks. endringer av strøm og vannpriser ved prisjustering fra leverandørene. Havneadministrasjonen kan fastsette rabattordninger.

Borg havn IKS

Prisregulativ:

1.5 Rabattordninger

Administrasjonen kan fastsette rabattordninger.

Prinsippet om avtalt pris med Longyearbyen havn:

Gebyrregulativet er en forskrift og kan ikke avvikes, men det legges inn mekanismer for å sikre at gebyrene er rimelige ut fra den tjenesten du mottar. Alle regulativer er bygget opp etter økonomiske modeller og erfaringer som har til intensjon å være mest mulig riktig ut fra de forhånds nevnte kriteriene. Kunden skal ha en mest mulig korrekt sum ut fra den tjenesten de får. Imidlertid vil det alltid være slik, at så lenge summen er lik for en viss tjeneste, så vil man i noen tilfelle oppleve at gebyret blir urimelig i forhold til den tjenesten kunden ønsker. Det er av denne grunn lagt inn muligheten for å fravike gebyrer som er urimelige. Ofte tildeles slik myndighet til administrasjonen for å sikre effektiv forvaltning. Dette er også allerede innarbeidet som praksis i Longyearbyen lokalstyre sitt gebyr regulativ. Noen eksempler fra gjeldende gebyrregulativ:

5.4 Tilknytning fjernvarme

Administrasjonssjefen kan, etter søknad eller på eget initiativ, fastsette avvikende tilknytningsgebyr dersom tilknytningsgebyret anses å være åpenbart urimelig, eller dersom gebyret ikke er i samsvar med prinsippet om selvkost i medhold av svalbardloven § 31 annet ledd.

...

5.5 Gebyr for tilknytning til eller forsterkning av strømmettet (anleggsbidrag)

Administrasjonssjefen kan, etter søknad eller på eget initiativ, fastsette avvikende gebyr dersom gebyret anses å være åpenbart urimelig, eller dersom gebyret ikke er i samsvar med prinsippet om selvkost i medhold av svalbardloven § 31 annet ledd.

...

7.10 Fellesbestemmelser

Reduksjon eller frafallelse av gebyr LL kan, på eget initiativ eller etter skriftlig søknad om nedsettelse av gebyr, etter eget skjønn redusere eller frafalle gebyrer som er åpenbart urimelige i forhold til den arbeidsmengden vi har hatt med saken. Det samme gjelder dersom det foreligger særlige grunner, men da kun etter søknad om nedsettelse av gebyret. Personlige/sosiale forhold regnes ikke som særlig grunn. Bestemmelsen er kun ment som en sikkerhetsventil, og vil bare benyttes i helt spesielle

tilfeller. Dersom LL overskrider saksbehandlingstiden som omtalt i matrikkelforskriften §§ 18 og 19, skal gebyr for saksbehandlingen reduseres, jf. matrikkelforskriften § 16.

-

20.2 Vederlag for bruk av infrastruktur

Vederlag for bruk av sjøarealer. Prises etter avtale med Longyearbyen havn

Forretningsbetingelser for Longyearbyen havn:

Hvordan skal gebyrene på havnen forstås er beskrevet i dokumentet forretningsbetingelser for Longyearbyen havn. Disse er for 2020 ikke gjort juridisk gjeldende av Lokalstyret. Men disse må anses som veiledende da forretningsbetingelsene legges ved i budsjettarbeidet hvert år. Det er således av interesse å se hva som ligger til grunn for disse betingelsene og hvilke rom som beskrives for eventuell avkortning/ reduisering/ rabattering av gebyrer.

Forretningsbetingelser for

2019: <https://www.lokalstyre.no/getfile.php/4350757.2046.pbqkkipk7uiwil/Forretningsbetingelser+Longyearbyen+havn+2019.pdf>

Kapittel 1.1 Pris, Tilbud, Betaling, i Forretningsbetingelser for Longyearbyen havn sier følgende om pris. "Kunder er forpliktet til å betale den pris som er vedtatt, eller den pris som er avtalt."

Vedtatt pris er den til enhver gjeldende pris som er hjemlet i Prisregulativ for Longyearbyen havn.

Avtalt pris, er en pris som avtales mellom havn og kunde som følge av at situasjonen og fastsatt pris i prisregulativet ikke dekker intensjonen i regulativet på en god måte.

Prisregulativet til Longyearbyen havn skal omfatte flere hensyn til en riktig prispolitikk. Havna har historisk størstedelen av sin aktivitet i tidsrommet mai til oktober. De resterende månedene er trafikken svært begrenset og dekker ikke løpende drifts og investeringskostnader. Prisnivået må derfor også dekke opp for perioder med liten aktivitet.

Longyearbyen havn har siden årtusensskiftet en dokumentert underdekning av kaikapasitet i de lyse sommermånedene. I denne perioden ønsker vi å redusere trykket på havnen og vårt verktøy så langt er å øke prisene, selv om det så langt ikke har gitt redusert aktivitet. Samtidig har havnen store investeringsutfordringer i årene som kommer som krever en strek økonomi for å forsvare fremtidige investeringer.

I den mørke, stille årstiden har vi begrenset aktivitet og ofte lite planlagt trafikk som okkuperer ledig kapasitet. I dette tidsrommet har havnen for eksempel avtalt, jfr. Forretningsbetingelser for Longyearbyen havn 1.1, opplag av fartøy så lenge aktiviteten ikke kommer i konflikt med annen aktivitet eller medfører noen forskjellsbehandling.

Utenom sesong vil det være av interesse for havna og få inn inntekter selv om disse er lavere enn i hovedsesong. Samtidig må det være forretningsmessig lønnsomt for kunde å benytte Longyearbyen havn som alternativ til annen havn.

Et eksempel på et avvik er situasjonen som har oppstått under Corona pandemien. Et fartøy har kommet opp til Longyearbyen for å starte en tidlig sesong med turisttrafikk, for så å bli satt i karantene og miste inntektsgrunnlaget som følge av innreisebegrensninger til Svalbard. Fartøyet har vært kunde av havna siden tidlig på 1990 tallet og lider store tap som følge av pandemien. Hvis vi følger prisregulativet vil det samlede kai vederlaget kunne knekke bedriften og påføre selskapet uopprettelige skader. Det ønsker vi ikke. Vi ønsker å kunne bidra til at kunden kommer tilbake når pandemien er over og forblir en god kunde av havnen. Kunden ligger nå på anker i påvente av lettelser i reiserestriksjoner for sine gjester. En situasjon som ikke er optimal for kunden, samtidig som havna ikke tjener noe på ledig infrastruktur. En tilpasning av vederlag til situasjonen vil gi havna inntekter, samtidig som kunden oppnår en nødvendig reduksjon av sine kostnader. Målet her er å skape en løsning i en vanskelig situasjon som begge parter opplever som bedre enn alternativet.

Hensikten med å klargjøre eksisterende forretningsbetingelser er at havna kan gå inn og forhandle løsninger som både gagnar havna, men også oppleves positivt av kunde.

Vurdering:

Situasjonen med covid-19 har avdekket et manglende gebyr i gjeldende gebyrregulativ og det er behov for å innarbeide dette behovet. Det foreslås at Lokalstyret innarbeider en mulig rabatteringsordning under punkt 20.2 Vederlag for bruk av infrastruktur. Gebyret bygges opp etter praksis fra fastlandet. Det foreligger to forskjellige alternativer:

Forslag til nytt punkt i gebyrregulativ for Longyearbyen lokalstyre:

Alternativ 1 - Opplag til kai.

Ved opplag av fartøy eller installasjoner til kai kan det søkes om reduksjon i kaiagebyret. Havnesjefen kan, etter søknad, fastsette avvikende kaiagebyr dersom gebyret anses å være åpenbart urimelig i forhold til tjenesten. Opplag innebærer at fartøy eller innretning ligger uvirksom i en lengre periode uten last eller oppdrag.

Alternativt 2 er en noe mer generell anledning til rabatt.

Alternativ 2 - Rabatt på kaivederlag.

Det kan søkes om rabatt i kaiagebyret dersom spesielle forhold gjør at normal drift på fartøy eller innretning ikke er gjennomførbart. Havnesjefen kan, etter søknad fastsette avvikende kaiagebyr dersom gebyret anses å være åpenbart urimelig i forhold til tjenesten.

Prosess ved innføring av nye gebyrer:

Hovedregel (alternativ 1):

Endring av gebyrregulativet er endring av en forskrift. Hovedregelen er da at endringens skal ut på høring/forhåndsvarsling, jf. Forvaltningsloven (fvl) § 37. Loven sier ikke noe om hvor lang fristen skal være. I regelverkinstruksen som gjelder for departementet er det bestemt at fristen normalt ikke skal være mindre enn 6 uker.

Ihht. Fvl. § 37 fjerde ledd bokstav c, kan høring/forhåndsvarsling unnlates dersom det "*må anses åpenbart unødvendig*". Endringen som nå foreslås gjelder kun brukere av havnen, og kun de som ønsker opplag. Det er derfor svært få som vil bli berørt av endringen. Videre er endringen til gunst for de det gjelder, da de uten denne endringen skal betale for vanlig kai leie. Denne saken har oppstått som en følge av COVID-19, og en høring på 6 uker er derfor ikke hensiktsmessig.

Administrasjonen anbefaler derfor at saken sendes til Lokalstyret for endelig vedtak uten at saken sendes på høring.

Alternativ 2:

Endring av gebyrregulativet er endring av en forskrift. Endringens skal ut på høring/forhåndsvarsling, jf. Forvaltningsloven (fvl) § 37. Loven sier ikke noe om hvor lang fristen skal være. I regelverkinstruksen som gjelder for departementet er det bestemt at fristen normalt ikke skal være mindre enn 6 uker.

AU anbefaler Lokalstyret å legge endringen ut på høring med høringsfrist på 6 uker.

Alternativ 3:

Endring av gebyrregulativet er endring av en forskrift. Endringens skal ut på høring/forhåndsvarsling, jf. Forvaltningsloven (fvl) § 37. Loven sier ikke noe om hvor lang fristen skal være. I regelverkinstruksen som gjelder for departementet er det bestemt at fristen normalt ikke skal være mindre enn 6 uker. Endringen har oppstått som en følge av Covid-19, og det trengs derfor en rask avgjørelse. Videre er endringen til gunst for de den vil gjelde og det er kun få som vil bli berørt av endringen.

AU anbefaler Lokalstyret å legge endringen ut på høring med en kort høringsfrist på 2 uker.

Andre vedlegg (ikke vedlagt):

1 Gebyr- og fakturasatser 2020