



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Dato/Date:
Stavanger, 13. okt. 2020

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 20.10.20

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

tirsdag 20. oktober 2020 kl. 16.00-19.00

Møtet avholdes i Nedre Strandgate 89 (Gamle utenriksterminalen)

Vedlagt følger:

- Saksliste for møtet.
- Innstillingene til sakene.

Det vil bli servert kaffe og smørbrød.

Innkalling av vararepresentanter vil bli sendt separat.

Eventuelle forfall bes meldt til Katrine H. Johannessen på katrine@stavanger.havn.no eller tlf. 928 06 296.
Hilde Frøyland settes på kopi hilde.froyland@stavanger.havn.no.

Med vennlig hilsen

Arnt-Heikki Steinbakk
Styrets leder

Merete Eik
Havnedirektør



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 20.10.2020

Offentlige saker:

Sak nr.	Sakstittel
40/20	Protokoll fra styremøte 08.09.20
41/20	Havnedirektørens orientering oktober 2020
42/20	Resultatrapport Q3 2020 Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskap
43/20	Utbytte/utdeling 2020
44/20	Finansreglement
45/20	Strategiplan 2021-2024 – Foreløpig utkast
46/20	Statusrapport Miljøplan 2020-2023
47/20	Status tidligfase arealutvikling
48/20	Bjergsted Havnefront – rapport vedr arkitektkonkurransen
49/20	Oppstart av regulering av landstrømanlegg i Bjergsted
50/20	Forprosjekt ladeinfrastruktur
51/20	Ordensforskrift og fartsforskrift ifm. ny havne- og farvannslov for Stavangerregionen Havn
53/20	Eventuelt

Saker unntatt offentlighet:

Sak nr.	Sakstittel
13/20	Protokoll fra styremøte 08.09.20
52/20	Avkastningskrav Stavangerregionen Havn



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Møtedato: 08.09.20

Møtenr.: 6

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

Protokoll

Til stede:	Arnt-Heikki Steinbakk	Bjørn Kahrs
	Renate Gimre	Jess Milter
	Björg Sandal	Mímir Kristjánsson
	Sissel Knutsen Hegdal	Leif Høybakk (Rep)

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik, arealutvikler Hilde Frøyland, økonomisjef Anders Bruvik, daglig leder i SRHD Odd Bjørn Bekkeheien og konsernkoordinator Katrine Johannessen.

Møtet ble avholdt i Strandkaien 46, Stavanger.

Styremøtet startet kl 16.00 og ble ledet av Arnt-Heikki Steinbakk.

Sakene ble behandlet i saksrekkefølge.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 33/20 Protokoll fra styremøte 10.06.20

Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt.

Sak 34/20 Havnedirektørens orientering september 2020

Havnedirektøren presenterte saken.

Vedtak: Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant eksternt/internt arbeid tas til orientering.

Sak 35/20 Politisk innspill fra Stavanger Høyre om gang-/sykkelvei mellom Holmen - Sølyst samt småbåt/yachthavn i området

Vedtak: Styret tar saken til orientering.





- Sak 36/20 **Resultatrapport 1. halvår 2020 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper**
Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.
Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.
- Sak 37/20 **Kaverer i Risavika**
Vedtak: Styret holdes orientert om fremdrift i saken, og tar fremleggelse av saken til orientering.
- Sak 38/20 **EPI - aksjekjøp**
Vedtak: Styret godkjenner kjøp av 1 240 aksjer til totalt kr 758 650 i EPI AS, som gjennomføres i datterselskapet til SRH; Stavangerregionen Havnedrift AS. Det forutsettes at det tilbys styreplass for medeierskapet.
- Sak 39/20 **Eventuelt**
**39/20.01 Revidert selskapsavtale for SRH som følge av kommunesammen-
slåing av Stavanger, Rennesøy og Finnøy**
Styreleder orienterte om drøftingene i Eiermøtet den 27.08.20 om revidering av selskapsavtalen, der en omforentes om at kommunedirektørene legger frem forslag til ny avtale. Kommunedirektør i Stavanger leder arbeidet.

Møtet ble hevet kl 18.15.

Arnt-Heikki Steinbakk

Renate Gimre

Jess Milter

Bjørn Kahrs

Björg Sandal

Sissel Knutsen Hegdal

Mímir Kristjánsson



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 41/20
MØTEDATO: 20.10.20

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183
Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 08.10.2020

Havnedirektørens orientering oktober 2020

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	41/20	20.10.2020	

Forslag til vedtak:

«Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant eksternt/internt arbeid tas til orientering.»





BESØK AV STORTINGSPOLITIKER

Medio september var stortingspolitiker Solfrid Lerbrekk (SV) på besøk og fikk en befaring av landstrømanlegget i Risavika. Sammen med Sola politiker Espen Watne fikk Lerbrekk en omvisning på offshore terminalen (OTR) sammen med representanter fra Asco og SRH. Hun fikk se landstrømanlegget i bruk da MS Orla lå tilkoplest og representant fra skipet fortalte om bruken av landstrøm. Det ble også anledning til et besøk om bord for å se tilkoblingspunkt og containeren med de to ladbare batteripakkene.

H.K.H KRONPRINS HAAKON ANKOM STAVANGER MED KONGESKIPET

17. september ankom Kronprins Haakon Konserthuskaiaen hvor han ble tatt imot av havnedirektøren, fylkesmann Lone M. Solheim, ordfører Kari Nessa Nordtun og visepolitimester Gøril Våland. Stavanger var siste stoppested på en rundtur i Norge. Hensikten med besøket er å lære hvordan koronapandemien har påvirket olje- og energibransjen. Første del av programmet var et møte hos Rosenkilden og næringsforeningen hvor kronprinsen møtte representanter fra næringslivet. Kronprinsen besøkte deretter Equinor på Forus.

RISAVIKADAGEN 2020

23. oktober skal Risavikadagen 2020 avholdes, og havnedirektøren og teknisk sjef er foredragsholdere. Havnedirektøren vil presentere planer og utsikter for Stavangerregionen Havn mens teknisk sjef, Åsta Vaaland Veen, vil gjennomgå elementer fra Elnett21. Risavikdagen 2020 skal sette fokus på hvilke konsekvenser oljeprisfallet og Covid-19 har for Risavika, samt hvilke muligheter som kan gripes for å ligge i forkant av utviklingen i energi-, transport- og eksportnæringen.

EPI

I styresak 38/20 godkjente styret kjøp av akser i EPI AS med forutsetning om styreplass. SRH har vært i dialog med EPI AS som opplyser at når aksjesalget er gjennomført vil dagens styre i EPI AS kalle inn aksjonærene til generalforsamling for valg av nytt styre, og man ikke har anledning til å gi løfter på vegne av generalforsamlingen. Havnedirektøren vil fremme ønske om styreplass til generalforsamlingen med bakgrunn i at SRH blir en betydelig eier i selskapet.

MØTE MED TINA BRU

Olje- og energiminister Tina Bru kommer til regionen i oktober for å bli presentert Elnett21 av samarbeidspartnere i prosjektet og Grønn by. SRH v/ havnedirektør og teknisk sjef vil holde en presentasjon som omhandler elektrifisering av havn - Hvorfor Elnett21 er viktig for Risavika. I tillegg kommer også statsråden på Risavika-dagen for å holde innlegg der.



SOLA KOMMUNE

Ny kommunedirektør i Sola, Knut Underbakke, var primo september i møte med havnedirektøren for å få en introduksjon av SRH. Medio oktober er havnedirektøren invitert til kommunestyret i Sola for å presentere havnen.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 42/20
MØTEDATO: 20.10.20

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/108

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 09.10.2020

Resultatrapport Q3 2020 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskap

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	42/20	20.10.2020	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»



Stavangerregionen Havn konsern

Resultatrapport 3. kvartal:

Stavangerregionen Havn Konsern	Vedtatt juni 2020		Vedtatt juni 2020		Vedtatt desember 2019	
	Hittil 2020	Budsjett pr Q3 2020	Differanse budsjett/virkelig	Revidert budsjett 2020	Prognose 2020	Opprinnelig budsjett 2020
Driftsinntekter	135 907 011	129 420 164	6 486 846	169 736 983	178 297 994	223 343 999
Driftskostnader	85 204 393	82 322 062	2 882 331	117 030 753	114 137 646	118 497 368
Driftsresultat	50 702 618	47 098 103	3 604 515	52 706 231	64 160 348	104 846 631
Netto finans	(32 597 810)	(34 041 750)	1 443 940	(45 389 000)	(42 301 307)	(48 284 782)
Resultat før skatt	18 104 808	13 056 353	5 048 455	7 317 231	21 859 042	56 561 849

Gjennom en utfordrende tid med reduksjon i aktivitet og inntekter er det tatt grep for å sikre virksomheten best mulig. For å sikre inntekter og utestående i perioden har det blant annet blitt fokusert på tettere kundekontakt. Dette har så langt gitt gode resultater. At oljeprisen har stabilisert seg på et høyere nivå enn tidligere forventninger har medført høyere aktivitet og betalingsevnen har vært bra hos kundene.

I det videre vurderes det fremdeles som viktig å opprettholde den tette kontakten med kunder og leverandører. Det er fortsatt en usikkerhet knyttet til utviklingen i 2021 og årene etter, herunder aktivitetsnivået og betalingsevnen til enkelte kunder. 2020 så langt vurderes som bra i forhold til revidert budsjett, og prognosen for 2020 er økt i forhold til revidert budsjett. Fordringene knyttet til leie som faktureres forskuddsvis pr. kvartal for Q4 er hovedsakelig innbetalt. Enkelte kunder har redusert leieforholdene til SRH, men det er også inngått nye kontrakter. Ut fra dagens situasjon har SRH positiv tilgang av faste inntekter framover, men det er fortsatt økt usikkerhet i forhold til normalen. Likviditetssituasjonen er for øyeblikket bra, se tabell under.

	Sak 49/19 des.19	Sak 15/20 apr.20	Revidert jun.20	Resultatrapport 12.10.2020
Forenklet kontantstrøm 2020 basert på prognosen	Budsjett 2020	Prognose 2020	Budsjett 2020	Prognose 2020
Resultat før skatt	56 561 849	-5 252 962	7 317 231	21 859 042
Justert for avskrivninger, nedskrivning og farvannsavgift	38 661 178	38 661 178	38 781 303	47 303 373
Kontantstrøm fra drift	95 223 027	33 408 216	46 098 534	69 162 415
Avdrag	-68 349 000	-58 200 000	-56 399 000	-56 399 000
Kontantstrøm etter avdrag	26 874 027	-24 791 784	-10 300 467	12 763 415
Investeringer	*	*	-68 270 000	-68 270 000
Låneopptak	*	*	63 400 000	63 400 000
Justering av avdrag fra april kommunalbanken ut 2020		21 000 000	-	-
Kontantstrøm etter justeringer	26 874 027	-3 791 784	-15 170 467	7 893 415

* Forenklet kontantstrøm forutsetter at låneopptaket var lik investeringene i hele konsernet.

I revidert budsjett er låneopptaket likt investeringene i SRH IKS

Prognosen tar ikke hensyn til mulige skattekostnader.

Resultat før skatt pr. Q3 2020 er kr 18 104 808.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 5 569 156.

Driftsresultatet er på kr 50 702 618.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 4 125 216.

Inntekter

Driftsinntekter inneholder farvannsavgift på kr 3 156 884 pr. Q3 2020. Farvannsavgiften består av fakturert anløpsavgift på kr 954 694 og justering av selvkostfondet på kr 2 202 190 (estimat av selvkostregnskapet). Ved oppkjøp av Risavika Havn AS 01.01. 2019 har virksomhetsområdet endret seg. For å raskere redusere opptjent farvannsfond, er det ikke fakturert farvannsavgift fra og med mai 2020.

Driftsinntektene har vært bedre enn forventet i Q3 i forhold til revidert budsjett fra mai/juni. Prognosen for 2020 er derfor justert opp. Strømsalget er økende knyttet til landstrømsanleggene, noe som sammen med en lav strømpris gir en positiv effekt. Utenrikstrafikken fra Risavika startet opp igjen med daglige avganger fra 16. juni, og gir positive effekter i forhold til Q2.

Kostnader

Kostnadsnivået for Q3 er høyere enn forventet i revidert budsjett. Dette skyldes en nedskrivning av anleggsmidler i SRH IKS på kr 5 505 034. Kostnadsnivået er lavere enn forventet i revidert budsjett, sett bort ifra nedskrivningen. Prognosen for 2020 har blitt justert ned da det forventes mindre tap på fordringer. Pr. i dag er det god kontroll på fordringene i konsernet.

Konsernet har rentesikret rett under 50 % av gjelden, mens resten følger markedet. NIBOR3M er i dag 0,30 % og var 1,84% pr. 31.12.19, noe som fører til lave rentekostnader på usikret lån. Prognosen knyttet til rentekostnadene er justert ned i forhold til revidert budsjett. Dette skyldes at rentenivået er lavere enn forventet. SRH IKS fikk et utbytte på 19 MNOK i 2019. Dette forklarer den store endringen i finansresultat mellom Q3 2020 og Q3 2019.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som bilag 1.

Stavangerregionen Havn IKS

Resultat før skatt pr. Q3 2020 er kr –3 714 483.

Mot Q3 2019 utgjør det en nedgang på kr 40 917 288.

Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på kr 4 935 764.

Driftsresultatet er på kr -2 714 273.

Mot Q3 2019 utgjør det en nedgang på kr 21 449 947.

Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på kr 4 629 526.

Regnskapsoppstillingen viser anløpsavgift på kr 3 156 884 pr. Q3 2020. Se kommentar under konsern. Inntekter driftsmidler er kr 24 321 167, består av kr 723 326 fra utleie og saksbehandling til eksterne, resterende inntekter er fra SRHD.



Driftskostnader Q3 2020 er kr 30 192 324. De konserninterne driftskostnadene utgjør kr 3 945 809, slik at driftskostnader eksklusiv internfakturerings utgjør kr 26 246 515. Sammenlignet med Q3 2019 har de eksterne driftskostnader økt med kr 9 059 965. Dette skyldes økte avskrivninger på kr 3 366 241 og en tapsavsetning på kr 900 000, samt nedskrivning av anleggsmidler på kr 5 505 034. Sett bort fra disse forholdene er kostnadene reduserte.

Nedskrivning av anleggsmidler skyldes usikkerhet knyttet til framtidig kontantstrøm på et driftsmiddel.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som bilag 2.

Stavangerregionen Havnedrift AS

Resultat før skatt pr. Q3 er kr -1 094 690.

Mot Q3 2019 utgjør det en nedgang på kr 9 632 642.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 3 050 364.

Driftsresultatet er på kr -1 258 250.

Mot Q3 2019 utgjør det en nedgang på kr 9 645 691.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 3 046 805.

Driftsinntekter pr. Q3 2020 er kr 87 883 841. Eksterne inntekter pr. Q3 2020 er kr 83 244 473 og konsernintern inntekt pr. Q3 er kr 4 639 368.

Eksterne inntekter er redusert pr. Q3 2020 mot Q3 2019 med kr 28 471 196. Dette skyldes blant annet bortfall av cruise, leiejusteringer, reduksjon av utenrikstrafikk og omsetningsbasert leie.

Driftskostnader pr. Q3 2020 er kr 89 142 091. Av dette utgjør kr 53 330 928 konserninterne driftskostnader. Eksterne driftskostnader utgjør dermed kr 35 811 162. Sammenlignet med Q3 2019 er de eksterne driftskostnadene redusert med kr 6 203 433.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som bilag 3.

SRH Eiendom Holding AS

Resultat før skatt pr. Q3 er kr – 5 276 675.

Mot Q3 2019 utgjør det en nedgang på kr 5 182 268.

Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på kr 2 000 723.

Driftsresultatet er på kr -221 800.

Mot Q3 2019 utgjør det en økning på kr 91 869.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 57 425.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 4

Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Resultat før skatt pr. Q3 2020 er kr 23 139 441.

Mot Q3 2019 utgjør det en nedgang på kr 17 882 262.

Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på kr 1 535 936.

Driftsresultatet er på kr 49 432 695.

Mot Q3 2019 utgjør det en nedgang på kr 9 974 250.

Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på kr 519 091.

Endringen i leieinntekter i Q3 i forhold til Q2 skyldes justeringer i forhold til konserninterne transaksjoner.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 5.

Ekofiskvegen AS

Resultat før skatt pr. Q3 2020 er kr. 5 221 800.

Mot Q3 2019 utgjør det en økning kr 262 343.

Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på kr 128 944.

Driftsresultatet er på kr 5 586 541.

Mot Q3 2019 utgjør det en økning på kr 28 865.

Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på kr 50 384.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 6.

Oppsummering

Havnedirektøren anbefaler styret om å ta resultatrapporten til orientering.

Stavangerregionen Havn IKS

Stavangerregionen Havnedrift AS

Merete Eik

Anders Bruvik

Havnedirektør

Økonomisjef

Saksbehandler

Vedlegg

- | | |
|----------|---|
| Bilag 1: | Regnskapsoppstilling pr Q3 2020 Stavangerregionen Havn konsern |
| Bilag 2: | Regnskapsoppstilling pr Q3 2020 Stavangerregionen Havn IKS |
| Bilag 3: | Regnskapsoppstilling pr Q3 2020 Stavangerregionen Havnedrift AS |
| Bilag 4: | Regnskapsoppstilling pr Q3 2020 SRH Eiendom Holding AS |
| Bilag 5: | Regnskapsoppstilling pr Q3 2020 Stavangerregionen Havn Eiendom AS |
| Bilag 6: | Regnskapsoppstilling pr Q3 2020 Ekofiskvegen AS |

Sak 42 - Bilag 1

Stavangerregionen Havn Konsern						Vedtatt juni 2020		Vedtatt juni 2020		% av		Vedtatt desember 2019	
	Note	Konsern Q1	Konsern Q2	Konsern Q3	Hittil 2020	Budsjett pr Q3 2020	Differanse budsjett/virkelig	Revidert budsjett 2020	% av budsjett 2020	Prognose 2020	Regnskap pr Q3 2019	Differanse 2020/2019	Opprinnelig budsjett 2020
Driftsinntekter													
Farvannsavgift	1	976 732	1 127 857	1 052 295	3 156 884	3 156 884	-	4 209 178	75 %	4 209 178	6 075 690	(2 918 806)	9 461 000
Kaivederlag		5 515 723	5 617 884	6 164 718	17 298 325	16 351 758	946 567	20 469 011	85 %	21 798 352	19 242 873	(1 944 548)	25 586 264
Kaivederlag Cruise		277 462	-	-	277 462	277 462	-	277 462	100 %	277 462	13 762 042	(13 484 580)	18 264 971
Varevederlag		2 400 592	2 303 974	2 140 074	6 844 641	6 270 000	574 641	7 560 000	91 %	8 444 641	8 589 239	(1 744 598)	10 800 000
Tjenesteleveranse		2 295 525	1 855 657	2 484 612	6 635 794	6 194 626	441 168	8 259 502	80 %	8 488 794	8 369 090	(1 733 296)	10 324 377
ISPS-vederlag		2 298 384	2 548 969	2 311 088	7 158 440	5 980 527	1 177 913	7 440 703	96 %	8 558 440	13 703 073	(6 544 633)	17 463 510
Utleie Eiendom		29 716 545	31 123 858	33 233 644	94 074 047	90 696 658	3 377 389	120 928 877	78 %	125 928 877	97 179 652	(3 105 605)	130 928 877
Andre driftsinntekter		325 478	31 005	104 936	461 418	492 250	(30 832)	592 250	78 %	592 250	261 385	200 033	515 000
Sum driftsinntekter	2	43 806 440	44 609 205	47 491 366	135 907 011	129 420 164	6 486 846	169 736 983	80 %	178 297 994	167 183 044	(31 276 033)	223 343 999
Driftskostnader													
Varekost		2 504 016	2 526 060	2 095 747	7 125 823	7 271 250	(145 427)	11 235 000	63 %	9 469 812	12 019 787	(6 402 287)	16 050 000
Leiekostnader		305 515	300 287	480 074	1 085 876	1 325 616	(239 741)	1 767 488	61 %	1 214 412	1 471 043	(587 299)	1 767 488
Lønnskostnader		6 943 059	5 725 659	7 957 811	20 626 528	20 644 721	(18 193)	28 079 628	73 %	28 550 218	19 998 806	(7 082 177)	30 179 628
Avskrivning		10 914 846	10 998 534	12 513 882	34 427 262	32 587 861	1 839 401	42 990 481	80 %	45 007 517	28 566 895	(7 071 655)	42 990 481
Nedskrivning anleggsmidler	3			5 505 034	5 505 034		5 505 034			5 505 034			
Konsulenttjenester		1 694 046	1 211 171	919 613	3 824 829	4 217 250	(392 421)	5 935 500	64 %	5 935 500	3 322 394	(354 644)	6 595 000
Reparasjon og vedlikehold		1 775 862	1 864 242	1 642 546	5 282 650	5 465 759	(183 109)	7 893 014	67 %	7 893 014	5 797 354	(1 850 847)	8 770 016
Reise, opphold mv		146 858	(5 950)	10 504	151 412	229 108	(77 696)	367 144	41 %	191 000	404 622	(221 050)	827 500
Salg, markedsføring, repr.		290 773	71 935	146 678	509 385	1 277 531	(768 146)	1 664 275	31 %	705 545	2 051 326	(1 419 189)	2 219 033
Andre driftskostnader		2 993 794	1 851 319	1 820 480	6 665 593	9 823 667	(3 158 073)	17 098 222	39 %	9 665 593	8 498 424	(1 832 831)	9 098 222
Sum driftskostnader	3	27 568 769	24 543 256	33 092 368	85 204 393	82 842 763	2 361 630	117 030 753	73 %	114 137 646	82 130 651	(26 821 978)	118 497 368
Driftsresultat		16 237 671	20 065 948	14 398 999	50 702 618	46 577 402	4 125 216	52 706 231	96 %	64 160 348	85 052 393	(4 454 056)	104 846 631
Finans													
Finansinntekter		21 891	78 263	53 770	153 924	90 000	63 924	120 000	128 %	207 693	19 482 832	(19 328 908)	649 066
Finanskostnader		12 672 973	10 725 502	9 353 259	32 751 734	34 131 750	(1 380 016)	45 509 000	72 %	42 509 000	34 539 014	(1 787 280)	48 933 848
Sum finans	4	(12 651 082)	(10 647 238)	(9 299 489)	(32 597 810)	(34 041 750)	1 443 940	(45 389 000)	72 %	(42 301 307)	(15 056 182)	(17 541 628)	(48 284 782)
Resultat før skatt		3 586 588	9 418 710	5 099 509	18 104 808	12 535 652	5 569 156	7 317 231	247 %	21 859 042	69 996 211	(21 995 683)	56 561 849

Note 1 Farvannsavgift

Farvannsavgiften har et opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av farvannet. Fra mai 2020 faktureres det ikke for farvannsavgift for å redusere fond/gjeldspost.

Note 2 Driftsinntekter

Driftsinntektene er høyere enn forventet og utviklingen i Q3 er bedre enn forventningene som er i revidert budsjett. Usikkerheten er fremdeles stor knyttet til aktiviteten framover.

Note 3 Driftskostnader

Driftskostnadene har en økning i Q3 grunnet nedskrivning av et anleggsmiddel som skyldes usikkerhet knyttet til framtidig kontantstrøm på et driftsmiddel. Ser man bort fra nedskrivningen er kostnadene redusert på grunn av omsetningsrelaterte kostnader, prisreduksjoner og kostnadskutt. Budsjettet knyttet til Andre driftskostnader inneholder avsetning for tap på fordringer og prognosen for 2020 er justert ned da det ikke forventes like høyt tap på fordringer. Per i dag har konsernet kontroll på utestående pr. 30.09.20.

Note 4 Finans

Konsernet har rentesikret rett under 50 % av gjelden mens resten følger markedet. Det forventes fortsatt lav rente på lånene som følger markedet.

Sak 42- Bilag 2

Resultatregnskap Stavangerregionen Havn IKS Q3 2020

						Vedtatt juni 2020	Vedtatt juni 2020	Vedtatt desember 2019					
						Budsjett pr Q3 2020	Differanse budsjett/virkelig	Revidert budsjett 2020	% av budsjett 2020	Prognose 2020	Regnskap pr Q3 2019	Differanse 2020/2019	Opprinnelig budsjett 2020
Driftsinntekter	Note	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Hittil 2020								
Anløpsavgift		976 732	1 127 857	1 052 295	3 156 884	3 156 884	-	4 209 178	75 %	4 209 178	6 075 690	-2 918 806	9 461 000
Inntekter driftsmidler		7 135 866	8 186 649	8 998 651	24 321 167	26 077 069	-1 755 902	34 769 425	70 %	33 269 425	36 254 361	-11 933 194	46 769 425
Sum driftsinntekter	1	8 112 599	9 314 506	10 050 946	27 478 051	29 233 953	-1 755 902	38 978 603	70 %	37 478 603	42 330 051	-14 852 000	56 230 425
Driftskostnader													
Leiekostnader		215 515	209 555	389 342	814 412	534 915	279 497	713 220	114 %	854 412	682 697	131 715	713 220
Lønnskostnader		1 252 795	1 622 354	1 451 161	4 326 310	4 708 535	-382 226	6 278 047	69 %	6 278 047	4 356 762	-30 452	6 778 047
Avskrivning		3 419 717	3 231 074	4 737 321	11 388 112	10 289 039	1 099 073	13 718 718	83 %	15 625 432	8 021 871	3 366 241	13 718 718
Nedskrivning anleggsmidler	2			5 505 034	5 505 034	-	5 505 034	-		5 505 034		5 505 034	
Konsulenttjenester		496 549	592 545	359 519	1 448 612	2 342 250	-893 638	3 123 000	46 %	3 123 000	1 363 924	84 688	3 470 000
Reparasjon og vedlikehold		84 483		341 390	425 873	195 750	230 123	261 000	163 %	500 873	201 888	223 985	290 000
Reise, opphold mv		61 033	-12 487	5 152	53 698	68 250	-14 552	91 000	59 %	60 000	103 552	-49 854	182 000
Salg, markedsføring repr.		77 379	52 280	66 538	196 196	808 331	-612 135	1 077 775	18 %	296 196	1 387 288	-1 191 092	1 437 033
Andre driftskostnader		2 734 515	1 525 469	1 787 144	6 047 128	8 384 681	-2 337 553	11 179 574	54 %	8 384 681	7 489 445	-1 442 317	10 179 574
Sum driftskostnader	2	8 341 986	7 220 789	14 642 599	30 192 324	27 331 750	2 873 623	36 442 334	83 %	40 627 675	23 607 427	6 597 947	36 768 592
Driftsresultat		-229 387	2 093 717	-4 591 653	-2 714 273	1 902 202	-4 629 526	2 536 269	-107 %	-3 149 072	18 722 624	-21 449 947	19 461 833
Finans													
Finansinntekter		975 948	615 472	577 738	2 169 157	2 445 000	-275 843	3 260 000	67 %	2 746 895	21 862 950	-19 693 793	4 701 536
Finanskostnader		1 591 562	909 172	668 634	3 169 367	3 138 971	30 396	3 807 654	83 %	3 807 654	3 395 819	-226 452	8 479 588
Sum finans	3	-615 614	-293 700	-90 896	-1 000 210	-693 971	-306 239	-547 654	183 %	-1 060 759	18 467 131	-19 467 341	-3 778 052
Resultat før skatt		-845 001	1 800 017	-4 682 549	-3 714 483	1 208 231	-4 935 764	1 988 615	-187 %	-4 209 831	37 189 755	-40 917 288	15 683 781

Balanse Stavangerregionen Havn IKS

(alle tall i 1000 kr)

		31.03.2020	30.06.2020	30.09.2020	31.12.2019
Eiendeler					
Utsatt skatt		968	968	968	968
Varige driftsmidler		533 660	532 702	523 165	499 724
Finansielle anleggsmidler		495 079	495 144	495 144	495 079
Kundefordringer		18 886	7 451	9 210	1 832
Andre fordringer	4	163 604	163 874	166 682	181 360
Bankinnskudd	4	24 871	23 002	19 251	1 047
Eiendeler		1 237 069	1 223 142	1 214 420	1 180 010
Egenkapital og gjeld					
Egenkapital		937 819	937 819	937 819	937 522
Resultat før skatt		-845	955	-3 728	
Andre avsetning for forpliktelser	1	14 646	13 746	12 694	14 896
Langsiktig gjeld		276 019	264 146	263 639	217 865
Leverandørgjeld		6 822	6 445	2 878	3 416
Annen kortsiktig gjeld		2 609	32	1 119	6 311
Sum gjeld		285 449	270 622	267 636	227 592
Sum egenkapital og gjeld		1 237 069	1 223 142	1 214 420	1 180 010

Note 1 Driftsinntekter

Farvannsavgiften: Farvannsavgiften har et opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av farvannet, fra mai 2020 faktureres det ikke for farvannsavgift for å redusere fond/gjeldspost.

Inntekter driftsmidler: består av utleie av driftsmidler, hovedsakelig til SRHD. Inntektene er redusert i revidert budsjett grunnet aktivitetsbasert leie.

Note 2 Driftskostnader

Revidert budsjett viser kostnadskutt på de fleste poster, men det er under andre driftskostnader budsjettert med tap på krav. Det er også gjort en nedskrivning på anleggsmidler på grunn av usikkerhet knyttet til framtidig kontantstrøm på et driftsmiddelet.

Note 3 Finans

Renten følger markedet og er pr nå på ca 1 %. Endringen mot 2019 skyldes hovedsakelig et utbytte på 19 MNOK i Q1 2019.

Note 4 Andre fordringer og Bank

Midlene som står på bankinnskudd er låst til investeringer, midler som inngår i konsernkontoordning ligger under andre fordringer.

Sak 42 - Bilag 3

Resultatregnskap Stavangerregionen Havnedrift AS
Q3 2020

		Q3 2020											
		Vedtatt juni 2020							Vedtatt juni 2020			Vedtatt desember 2019	
						Budsjett pr Q3	Differanse	Revidert budsjett	% av	Prognose	Regnskap	Differanse	Opprinnelig
	Note	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Hittil 2020	2020	budsjett/virkelig	2020	budsjett 2020	2020	pr Q3 2019	2020/2019	budsjett 2020
Driftsinntekter													
Kaivederlag (u/cruise)		5 515 723	5 617 884	6 164 718	17 298 325	16 351 758	946 567	20 469 011	85 %	21 798 325	19 242 873	-1 944 548	25 586 264
Cruise (kaivederlag)		277 462	-	-	277 462	277 462	-	277 462	100 %	277 462	13 762 042	-13 484 580	18 264 971
Varevederlag		2 400 592	2 303 974	2 140 074	6 844 641	6 270 000	574 641	7 560 000	91 %	8 844 641	8 589 238	-1 744 597	10 800 000
Tjenesteleveranser		2 295 525	1 817 657	2 475 612	6 588 794	6 194 626	394 167	8 259 502	80 %	8 488 794	8 366 090	-1 777 296	10 324 377
ISPS-vederlag		2 298 384	2 548 969	2 311 088	7 158 440	5 980 527	1 177 913	7 440 703	96 %	8 558 440	13 703 072	-6 544 632	17 463 510
Utleie eiendom		14 935 105	12 847 316	17 076 934	44 859 355	44 805 315	54 040	59 740 420	75 %	60 859 355	47 697 079	-2 837 724	104 658 859
Andre driftsinntekter		1 964 736	1 355 648	1 536 440	4 856 825	7 837 500	-2 980 675	10 450 000	46 %	6 356 825	7 111 360	-2 254 535	10 450 000
Sum driftsinntekter	1	29 687 526	26 491 449	31 704 867	87 883 841	87 717 189	166 653	114 197 098	77 %	115 183 841	118 471 754	-30 587 913	197 547 981
Driftskostnader													
Varekost		2 299 811	1 848 507	1 835 747	5 984 065	7 271 250	-1 287 185	9 695 000	62 %	7 819 812	10 304 507	-4 320 442	13 850 000
Leiekostnader knyttet til fremleie		19 090 706	16 425 240	18 087 178	53 603 124	51 772 117	1 831 007	66 362 823	81 %	66 362 823	68 369 718	-14 766 594	128 683 848
Lønnskostnader		5 690 264	4 001 419	6 498 487	16 190 171	15 851 186	338 985	21 801 581	74 %	22 190 171	15 562 046	628 125	23 401 581
Avskrivning		772 761	802 302	811 403	2 386 466	2 719 608	-333 142	3 626 144	66 %	3 236 466	2 153 988	232 478	3 626 144
Konsulenttjenester		845 385	454 969	560 094	1 860 448	1 875 000	-14 552	2 500 000	74 %	2 500 000	1 844 444	16 004	3 125 000
Reparasjon og vedlikehold		1 570 313	1 473 964	1 237 095	4 281 371	4 770 009	-488 638	6 360 012	67 %	6 360 012	5 595 466	-1 314 095	8 480 016
Reise, opphold mv		85 791	6 538	5 352	97 680	160 858	-63 177	214 477	46 %	100 000	301 076	-203 396	645 500
Salg,markedsføring repr.		209 554	19 655	80 140	309 349	469 200	-159 851	625 600	49 %	409 349	700 038	-390 689	782 000
Andre driftskostnader		1 613 590	1 435 695	1 380 131	4 429 416	7 133 016	-2 703 600	9 510 688	47 %	6 510 688	5 253 030	-823 614	7 510 688
Sum driftskostnader	2	32 178 174	26 468 289	30 495 628	89 142 091	92 022 243	-2 880 152	120 696 324	74 %	115 489 320	110 084 313	-20 942 222	190 104 777
Driftsresultat		-2 490 648	23 159	1 209 239	-1 258 250	-4 305 055	3 046 805	-6 499 227	19 %	-305 480	8 387 440	-9 645 691	7 443 204
Finans													
Finansinntekter		119 480	34 203	16 938	170 621	175 000	-4 379	190 000	90 %	190 000	178 724	-8 103	100 000
Finanskostnader		225	6 004	833	7 062	15 000	-7 939	20 000	35 %	10 000	28 213	-21 152	80 000
Sum finans		119 256	28 199	16 105	163 559	160 000	3 559	170 000	96 %	180 000	150 511	13 048	20 000
Resultat før skatt		-2 371 392	51 358	1 225 344	-1 094 690	-4 145 055	3 050 364	-6 329 227	17 %	-125 480	8 537 951	-9 632 642	7 463 204

Balanse Stavangerregionen Havnedrift AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2020	30.06.2020	30.09.2020	31.12.2019
Utsatt skattefordel	-	-	-	-
Varige driftsmidler	41 125	41 254	40 538	41 520
Finansielle anleggsmidler	209	258	258	209
Kundefordringer	24 710	24 037	22 708	28 928
Andre fordringer	3	14 682	18 409	19 189
Bankinnskudd	3	422	635	1 678
Eiendeler	92 926	81 079	82 549	91 525
Egenkapital og gjeld				
Innskutt egenkapital	2 726	2 726	2 726	2 726
Opptjent egenkapital	41 438	41 438	41 438	41 438
Egenkapital	44 164	44 164	44 164	44 164
Resultat før skatt	-2 371	-2 320	-1 095	
Pensjonsforpliktelser	4 230	4 157	4 231	4 157
Utsatt skatt	318	318	318	318
Langsiktig gjeld	-	-	-	-
leverandørgjeld	30 080	16 801	15 319	11 043
Annen kortsiktig gjeld	16 506	17 959	19 613	31 844
Sum gjeld	51 133	39 235	39 480	47 361
Sum egenkapital og gjeld	92 926	81 079	82 549	91 525

Note 1 Driftsinntekter

Kaivederlaget: Q3 er bedre enn forventet i forhold til budsjett fra mai/juni. Forventningene er bedre nå enn estimatene fra mai. Grunnet utviklingen i oljeservice og Covid 19 i forhold til forventningene som ble lagt i mai er prognosen justert opp. Kaivederlag cruise: det forventes ikke flere cruise i 2020. Varevederlag: Aktiviteten på offshore basen er bedre enn forventet i forhold til revidertbudsjett utarbeidet i mai/juni, er derfor justert opp i prognosen for 2020. Tjenesteleveranser: Salg av strøm knyttet til landsstrøm er økende mens bortfallet av blant annet cruise gjør at omsetningen er lavere enn i 2019. ISPS-vederlag: Har en betydelig nedgang grunnet fravær av cruisepassasjerer samt nedgang i annen aktivitet mot 2019. Økning i kaivederlag i forhold til budsjett fører til bedre omsetning enn forventningene i budsjettet. Utleie eiendom: Har stabilisert seg i forhold til Q2 og prognosen viser en liten økning i forhold til budsjett fra mai/juni. Andre driftsinntekter: hovedsakelig inntekter knyttet til arbeid SRHD gjør for morselskap og søsterselskaper.

Note 2 Driftskostnader

Varekost: Strømprisen er lav og bortfallet av cruise gjør at varekostnadene er blitt redusert i forhold til 2019 og i prognosen mot budsjett mai/juni. Leiekostnader: sees i sammenheng med aktivitet i markedet samt aktivitet i mor- og søsterselskap. Lønnskostnader: Usikkerhet knyttet til lønnsoppgjør og pensjonskostnader. Justering av pensjon i Q3 er grunnen til økningen i prognosen sett mot budsjett. Andre driftskostnader: selskapet forsøker å redusere kostnadene. Per i dag har selskapet god kontroll på fordringene, men det er fremdeles usikkerhet knyttet til betalingsevnene til enkelte aktører. I prognosen er vurderingen knyttet til tap redusert med 3 MNOK i forhold til revidert budsjett.

Note 3 Konsernkontoordning

Andre fordringer er 17,8 MNOK relatert til konsernkontoordningen. SRHD bruker hovedsakelig konsernkontoordningen i forhold til inn og utbetalinger. Bankinnskudd består hovedsakelig av skattetrekkskonto.

Sak 42 - Bilag 4

Resultatregnskap SRH Eiendom Holding AS Q3 2020

						Vedtatt juni 2020	Vedtatt juni 2020						
	Note	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Hittil 2020	Budsjett pr Q3 2020	Differanse budsjett/virkelig	Revidert budsjett 2020	% av budsjett 2020	Prognose 2020	Regnskap pr Q3 2019	Differanse 2020/2019	
Driftsinntekter													
Inntekter													
Driftskostnader													
Andre driftskostnader		62 187	128 957	30 656	221 800	279 225	-57 425	372 300	60 %	257 800	313 669	-91 869	
Sum driftskostnader		62 187	128 957	30 656	221 800	279 225	-57 425	372 300	60 %	257 800	313 669	-91 869	
Driftsresultat		-62 187	-128 957	-30 656	-221 800	-279 225	57 425	-372 300	-60 %	-257 800	-313 669	91 869	
Finans													
Finansinntekter	1	407 301	188 914	101 487	697 701	605 756	91 946	807 674	86 %	792 701	7 767 615	-7 069 914	
Finanskostnader	2	2 899 846	1 745 285	1 107 445	5 752 576	3 602 483	2 150 093	4 803 311	120 %	6 860 021	7 548 353	-1 795 777	
Sum finans		-2 492 546	-1 556 371	-1 005 958	-5 054 874	-2 996 727	-2 058 147	-3 995 636	127 %	-6 067 319	219 262	-5 274 136	
Resultat før skatt		-2 554 733	-1 685 328	-1 036 614	-5 276 675	-3 275 952	-2 000 723	-4 367 936	121 %	-6 325 119	-94 407	-5 182 268	

Balanse SRH Eiendom Holding AS (alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	Note	31.03.2020	30.06.2020	30.09.2020	31.12.2019
Aksjer datterselskaper	1	926 775	926 775	926 775	926 775
Aksjer i tilknyttet selskap					
Fordringer		54 828	38 970	27 533	58 434
Bankinnskudd		186	30	27 504	-
Eiendeler		981 789	965 775	981 811	985 209
Egenkapital og gjeld					
Innskutt egenkapital		483 286	483 286	483 286	483 286
Opptjent egenkapital		24 056	24 056	24 056	27 060
Egenkapital		507 342	507 342	507 342	510 346
Resultat før skatt		-2 555	-4 240	-5 277	-9 004
Langsiktig gjeld	2	443 633	440 463	437 256	446 530
Leverandør gjeld		105	-	9	34
Annen kortsiktig gjeld	2	33 264	22 211	42 481	37 304
Sum gjeld		477 002	462 674	479 746	483 868
Sum egenkapital og gjeld		981 789	965 775	981 811	985 209

Note 1 Finansinntekter

Inntekter (konsernbidrag) fra datterselskaper blir vurdert før endelig regnskap. Renteinntektene er hovedsaklig fra datterselskapene.

Note 2 Finanskostnader og lån

Selskapet har langsiktig lån i Danske Bank på 329 MNOK resterende langsiktig gjeld er til morselskapet. Differansen mellom prognosen og revidert budsjett skyldes en feil i oppsett på budsjettet knyttet til konserninterne renter. Ingen på virkning på konsernnivå.

Sak 42 - Bilag 5

Resultatregnskap Stavangerregionen Havn Eiendom AS Q3 2020

					Vedtatt juni 2020	Vedtatt juni 2020	Vedtatt juni 2020	Vedtatt juni 2020	% av budsjett 2020	Prognose 2020	Regnskap pr Q3 2019	Differanse 2020/2019	Opprinnelig budsjett 2020
Driftsinntekter	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Hittil 2020	Budsjett pr Q3 2020	Differanse budsjett/virkelig	Revidert budsjett 2020						
Utleie eiendom	24 665 808	26 383 244	21 414 887	72 463 938	72 000 000	463 938	96 000 000		75 %	96 000 000	74 557 053	-2 093 115	98 750 614
Sum driftsinntekter	24 665 808	26 383 244	21 414 887	72 463 938	72 000 000	463 938	96 000 000		75 %	96 000 000	74 557 053	-2 093 115	98 750 614
Driftskostnader													
Varekost	204 205	677 553	260 000	1 141 758	1 350 000	-208 242	2 200 000		52 %	1 650 000	1 472 023	-330 265	2 200 000
Avskrivning	6 820 325	6 778 087	6 778 087	20 376 498	19 048 214	1 328 284	25 397 619		80 %	27 154 585	12 463 826	7 912 672	24 897 619
Andre driftskostnader	601 615	692 154	219 218	1 512 987	1 650 000	-137 013	2 200 000		69 %	1 812 987	1 214 259	298 728	1 900 000
Sum driftskostnader	7 626 145	8 147 793	7 257 305	23 031 243	22 048 214	983 029	29 797 619		77 %	30 617 572	15 150 108	7 881 135	28 997 619
Driftsresultat	17 039 662	18 235 451	14 157 582	49 432 695	49 951 786	-519 091	66 202 381		75 %	65 382 428	59 406 945	-9 974 250	69 752 995
Finans													
Finansinntekter	19 986	57 664	42 189	119 839	48 750	71 089	65 000		184 %	134 839	231 436	-111 597	100 000
Finanskostnader	9 438 538	8 798 513	8 176 043	26 413 093	25 325 159	1 087 935	33 766 878		78 %	33 766 878	18 616 678	7 796 415	33 766 878
Sum finans	-9 418 552	-8 740 848	-8 133 854	-26 293 254	-25 276 409	-1 016 846	-33 701 878		78 %	-33 632 039	-18 385 242	-7 908 012	-33 666 878
Resultat før skatt	7 621 110	9 494 603	6 023 728	23 139 441	24 675 377	-1 535 936	32 500 503		71 %	31 750 390	41 021 703	-17 882 262	36 086 117

Balanse Stavangerregionen Havn Eiendom AS (alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2020	30.06.2020	30.09.2020	31.12.2019
Varige driftsmidler	1 319 862	1 309 769	1 303 114	1 326 055
Fordringer	34 871	30 001	22 260	11 140
Bankinnskudd	427	310	3 154	4 311
Eiendeler	1 355 159	1 340 080	1 328 528	1 341 506
Egenkapital og gjeld				
Innskutt egenkapital	394 689	394 689	394 689	394 689
Opptjent egenkapital	351 676	351 676	351 676	351 676
Egenkapital	746 365	746 365	746 365	746 365
Resultat	7 621	17 116	23 139	
Utsatt skatt	-	-	-	-
Langsiktig gjeld	555 278	540 158	525 062	570 398
Kortsiktig gjeld	45 894	36 440	33 961	24 742
Sum gjeld	601 173	576 599	559 023	595 141
Sum egenkapital og gjeld	1 355 159	1 340 080	1 328 528	1 341 506

Sak 42 - Bilag 6

Resultatregnskap Ekofiskvegen AS Q3 2020

	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Hittil 2020	Vedtatt juni 2020	Vedtatt juni 2020	Vedtatt juni 2020	% av budsjett 2020	Prognose 2020	Regnskap Q3 2019	Vedtatt desember 2019	Opprinnelig budsjett 2020
					Budsjett pr. Q3 2020	Differanse budsjett/virkelig	Revidert budsjett 2020				Differanse 2020/2019	
Driftsinntekter												
Utleie eiendom	2 098 721	2 098 722	2 098 721	6 296 164	6 333 420	-37 256	8 444 560	75 %	8 394 886	6 209 235	86 929	8 444 560
Sum driftsinntekter	2 098 721	2 098 722	2 098 721	6 296 164	6 333 420	-37 256	8 444 560	75 %	8 394 886	6 209 235	86 929	8 444 560
Driftskostnader												
Avskrivning	187 072	187 072	187 072	561 215	561 000	215	748 000	75 %	748 000	561 215	-0	748 000
Driftskostnader	77 535	64 201	6 672	148 409	135 495	12 914	180 660	82 %	180 660	90 344	58 065	135 660
Sum driftskostnader	264 607	251 273	193 744	709 623	696 495	13 128	928 660	76 %	928 660	651 559	58 064	883 660
Driftsresultat	1 834 114	1 847 449	1 904 977	5 586 541	5 636 925	-50 384	7 515 900	74 %	7 466 226	5 557 676	28 865	7 560 900
Finans												
Finansinntekter	242	206	242	691	1 875	-1 184	2 500	28 %	1 500	19 087	-18 396	12 000
Finanskostnader	172 671	101 686	91 074	365 432	288 056	77 375	384 075	95 %	450 432	617 306	-251 874	790 539
Sum finans	-172 429	-101 480	-90 832	-364 741	-286 181	-78 560	-381 575	96 %	-448 932	-598 219	233 478	-778 539
Resultat før skatt	1 661 685	1 745 969	1 814 145	5 221 800	5 350 744	-128 944	7 134 325	73 %	7 017 294	4 959 457	262 343	6 782 361

Balanse Ekofiskvegen AS (alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2020	30.06.2020	30.09.2020	31.12.2019
Varige driftsmidler	64 453	64 266	64 079	64 640
Kundefordringer	29	2 656	-	-
Andre fordringer	103	32	26	-
Bankinnskudd	-	-	16	125
Eiendeler	64 585	66 954	64 121	64 765
Egenkapital og gjeld				
Innskutt egenkapital	26 206	26 206	26 206	26 206
Opptjent egenkapital	1 317	1 317	1 317	737
Egenkapital	27 523	27 523	27 523	26 943
Resultat	1 662	3 408	5 222	6 580
Utsatt skatt				
Langsiktig gjeld	28 450	28 450	28 450	27 612
Leverandørgjeld	58	-	-	-
Annen kortsiktig gjeld	6 892	7 573	2 927	3 630
Sum gjeld	35 400	36 023	31 377	31 242
Sum egenkapital og gjeld	64 585	66 954	64 121	64 765



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 43/20
MØTEDATO: 20.10.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/26

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 12.10.20

Utbytte/utdeling 2020

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	04/20	19.02.2020	Enstemmig
Styret for SRH IKS	15/20	15.04.2020	Votering
Representantskapet	13/20	23.09.2020	Votering
Styret for SRH IKS	43/20	20.10.2020	

Forslag til vedtak:

«43.1/20 Styret tar saken til orientering.

43.2/20 Styret ber havnedirektøren om å bli orientert om endringer i skattemessige forhold og avventer vurderingen knyttet til utdeling.»



Bakgrunn

I februar i sak 04/20 ble det lagt frem en orienteringssak om vurdering av framtidig utbyttekapasitet i SRH. Handlings- og økonomiplan for 2020-2023 med tilhørende investeringsplan ble vedtatt i sak 49/19. Det er planlagt investeringer på over kr 1 milliard i perioden. Administrasjonen anbefalte da ikke utbetaling av utbytte med den planlagte investeringsprofilen, med begrunnelse i at tilnærmet alt skal lånefinansieres og egenkapitalandelen reduseres fra 47 % til 40 % i perioden. I sak 04/20 ble det gjort følgende vedtak:

- 04.1/20 Styret tar saken til foreløpig orientering og tar endelig beslutning om et eventuelt utbytte ved behandling av årsregnskapet for 2019.
- 04.2/20 Styret ber havnedirektøren til neste styremøte skissere en modell for hvordan SRH kan etterkomme eiernes ønskede nivå for utbytte på MNOK 15 for 2019.
- 04.3/20 Styret ber om at havnedirektøren vurdere og beskrive hvordan et eventuelt fremtidig utbyttensnivå kan etableres.
- 04.4/20 Styret ber havnedirektøren beskrive skatteeffekten for SRH ved utbytte til neste styremøte i saken om Årsoppgjør 2019.

I april i sak 15/20 ble svart på vedtak i sak 04/20 og følgende vedtak ble gjort:

- 15.1/20 Styret tar saken til orientering og støtter forslaget om konvertering av egenkapital til ansvarlig lån som modell for et eventuelt fremtidig utbytte.
- 15.2/20 Vedtak om utbytte eller konvertering av egenkapital til ansvarlig lån, med tilbakebetaling til eierne, kan ikke gjøres basert på regnskapet for 2019 med bakgrunn i usikkerheten rundt situasjonen med Covid-19.

I april i sak 17/20 ble det svart på vedtak i sak 15/20 og det gjort følgende vedtak:

- 17.1/20 Styrets beretning og årsregnskap 2019 godkjennes og fremlegges Representantskapet for endelig vedtak.
- 17.2/20 På bakgrunn av Covid-19 situasjonen ber styret om at investeringsplanen og revidert budsjett legges frem på neste styremøte.
- 17.3/20 Administrasjonen bes i tillegg om spesielt å vurdere en utsettelse av investeringer som ikke er strengt nødvendige i 2020.
- 17.4/20 Eventuelle endringer i aktivitetsnivå i havnen bes gjort rede for i samme sak.

Styret fikk deretter i juni i sak 26/20 fremlagt et revidert budsjett og økonomiplan med reduksjon av investeringer.

Saken

Ved fremleggelse av revidert budsjett og økonomiplan for behandling i Representantskapet i møte 23.09.20 ble følgende tilleggsvedtak fattet:

- 13.3/20 Det vises til reviderte prognoser og resultat for 1. halvår 2020 som utgangspunkt for å foreta en ny vurdering av utbyttegrunnlaget. Dette vil imidlertid kun være ett element i en samlet vurdering av framtidig utbyttegrunnlag.

Forslaget fikk følgende avstemming: Stavanger kommune sine tre representanter stemte for. Sola og Randaberg kommune stemte mot.

SRH har engasjert advokat Helge Skogseth Berg ved Lynx advokatfirma DA for å se på muligheter og risikoer for utdeling. Advokat Berg har kompetanse knyttet til havner og skatteplikt og har vært engasjert av SRH siden 2018. I tillegg representerer Berg Karmsund Havn IKS som saksøker Skatteetaten. Saken mellom Skatteetaten og Karmsund havn IKS er av prinsipiell art og utfallet vil få betydning for SRH. Notatene er vedlagt saken, se bilag 2.

Utbytte versus kapitalnedsettelse

I forhold til et Interkommunalt selskap (IKS) finnes ikke disse to begrepene, utbytte og kapitalnedsettelse, som ved eksempelvis et aksjeselskap. Disse skillene eksisterer ikke for et IKS slik som for andre selskapsformer. Administrasjonen mener derfor at en kan avslutte forsøket på å skille en utdeling mellom begrepene utbytte og kapitalnedsettelse.

Ansvarlig lån

Muligheten for å foreta en utdeling med et ansvarlig lån kan ikke gjennomføres slik administrasjonen ser det på grunnlag av IKS-lovens § 22 hvor det fremkommer at en ikke kan ta opp lån for andre formål enn kjøp av driftsmidler. Et ansvarlig lån vil derfor være i strid med IKS-loven, og denne løsningen vil ikke være gjennomførbar som først antatt. Utdrag fra IKS-loven § 22 med SRHs markering:

§ 22.Lån, garantier og finansiell risiko

Selskapet kan bare ta opp lån dersom dette er fastsatt i selskapsavtalen. Dersom selskapet skal kunne ta opp lån, skal avtalen inneholde et tak for selskapets samlede låneopptak.

Selskapet kan ta opp lån for å finansiere investeringer i bygninger, anlegg og varige driftsmidler til eget bruk, og for å konvertere eldre lånegjeld. *Det kan ikke tas opp lån etter første punktum for den delen av anskaffelseskost som tilsvarer rett til kompensasjon for merverdiavgift etter lov 12. desember 2003 nr. 108 om kompensasjon av merverdiavgift for kommuner, fylkeskommuner mv. Selskapet kan ta opp likviditetslån eller inngå avtale om likviditetstrekkrettighet.*

Utdeling

Utdeling kan skje ved at styret beslutter og foreslår utdelingen til representantskapet som deretter eventuelt godkjenner. Det foreligger risiki knyttet til SRH IKS med datterselskaper sine skatteposisjoner og en utdeling kan medføre betydelige skattekostnader i årene som kommer, jmf. i bilag 1 fra Advokat Berg. Per i dag vet en ikke hva skattekostnadene vil beløpe seg til grunnet mange ukjente størrelser og den uavklarte skatteposisjonen som SRH befinner seg i. En av faktorene er hvilken skattemessig verdi en kan legge inn i saldoavskrivningene dersom SRH eventuelt blir skattepliktig. Disse verdiene er basert på markedsverdier ved endring av skatteposisjoner og verdsettelsestidspunktet kan bli påvirket av situasjoner som eksempelvis Covid-19.

Saken mellom Karmsund Havn IKS og Skatteetaten skulle opp for tingretten i oktober, men er midlertidig stanset. Denne saken vil trolig avklare en del forhold til veien videre i forhold til SRH sin skatteposisjon.

Restrukturere

Et alternativ for å redusere risikoen for ekstra skattebelastning kan være å restrukturere konsernet og skille mellom skattepliktige del og ikke skattepliktige del. Dette er mer omfattende og SRH bør ha mer klarhet i forhold til hva som er skattepliktig eller ikke.

Et annet alternativ er å skille ut eiendeler i form av kontanter i et eget selskap som kan dele ut disse etter hvert. Denne løsningen reduserer muligens skatterisikoen, men kan bli sett som en omgåelse og ikke skattetilpasning som ønsket. For å eliminere risikoen kan en innhente en bindende forhåndsuttalelse fra Skatteetaten. Løsningen krever en del tid og arbeid for å gjennomføre.

Disse forholdene er nærmere beskrevet i bilag 1.

Økonomiske forhold

SRH har hatt en mer positiv utvikling de siste månedene enn tidligere forventet, og har pr i dag likvide midler i SRH IKS. Usikkerheten er fremdeles stor knyttet til fremtidig markedssituasjon for havnen. Det er vanskelig å gi gode prognoser for framtiden. Ut fra eieres skisserte størrelse på beløp ca kr 15 mill, vil en slik utdeling trolig ikke påvirke SRH nevneverdig, men kan få store konsekvenser knyttet til skattekostnader. I tillegg kan utdeling få konsekvenser for framtidige investeringer og kostnader knyttet til finansiering. Viser i tillegg til styresak 42/20 resultatrapport Q3 2020.

Oppsummering og konklusjon

Styret er ansvarlige for at utbytte er forsvarlig sett hen til at havnevirksomheten skal ha forsvarlig egenkapital og tilstrekkelig likviditet til å ivareta de oppgaver som er gitt av havne- og farvannsloven.

Havnen må ha tilstrekkelige midler til å drive havnen effektivt, sikkert og miljøvennlig, samt å legge til rette for et konkurransedyktig næringsliv. Dette er det høy grad av usikkerhet i verdensbilde nå og fremover.

Den største risikoen er en mulig fremtidig skatteposisjon.

Saken er belyst for å vise risiki i fht en utdeling. Havnedirektørens råd til styret er å avvente beslutningen om en utdeling til skatteproblematikken er avklart og utdelingen kan gjøres på en fornuftig og forsvarlig måte.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Anders Bruvik
Økonomisjef
Saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1: Notat fra advokat Helge Skogseth Berg

Bilag 2: Tidligere notater fra advokat Helge Skogseth Berg

Til: Stavangerregionen Havn IKS v/Anders Bruvik
Fra: Lynx advokatfirma DA v/Helge Skogseth Berg
Dato: 13. oktober 2020

UTDELING

1. Sentrale rammer i IKS-lov og Havnelov

Problemstillingen er om havnen kan overføre midler til eierkommunene, hvordan dette i så fall kan gjøres, og hva som er sannsynlige konsekvenser.

Det legges til grunn at Stavangerregionen Havn IKS («Selskapet») besitter likvide midler og at en utdeling ikke må finansieres ved salg av fast eiendom eller anleggsmidler i Selskapet eller dets datterselskaper.

En utdeling til eierkommunene er underlagt særlig to sentrale begrensninger i lov

- IKS-loven § 29: «Utdeling kan bare besluttet dersom midlene ikke trengs til betaling av selskapsforpliktelser eller til selskapets virksomhet».
- Havneloven § 32: «Det kan deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom det er avsatt tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av havn, samt midler til investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting rettet mot fartøy, gods- og passasjerhåndtering.»

Det er særlig to lovbestemmelser som effektiviserer bestemmelsene nevnt over

- IKS-loven § 21 jf. §25 der det fremgår at midler som har innkommet ved salg av fast eiendom eller større kapitalgjenstander ikke kan benyttes til å dekke løpende faste kostnader, noe som innebærer at en må se vekk fra slike midler ved vurderingen etter IKS-loven §29 og Havneloven §32.
- IKS-loven § 22 der det fremgår at samlede lån til investeringer skal avdras med like store beløp årlig, over den veide levetiden for selskapets anleggsmidler ved siste årsskifte. Dette innebærer at likviditetsutfordringer ved en utdeling ikke kan håndteres ved avdragsfrihet.

Avdrag er i 2020 betalt i henhold til låneavtale, og det legges til grunn at det pr juni 2020 ble lagt til grunn en forventet negativ kontantstrøm på ca. kr 15 mill.

Dette innebærer at Selskapet må kunne bekrefte følgende for å kunne foreta utdeling i henhold til de nevnte bestemmelser i IKS-lov og havnelov.

- Selskapet har tilgang på midler til å dekke både forventet negativ kontantstrøm (NOK 15 mill.) og utbytte/kapitalnedsettelse (NOK 15 mill.)
- Det må på forsvarlig måte kunne konkluderes med at likviditet også kan håndteres i årene fremover uten at lånte midler benyttes til driftskostnader, uten avdragsfrihet på lån og uten at fast eiendom selges for dekke slik driftskostnader. Sett i lys av de betydelige investeringer fremover bør denne analysen dekke mer enn de nærmeste år.

Etter IKS-loven vil det ikke kunne gjøres en større utdeling der deler av utdelingen som kommunen ikke har behov det første året for lånes tilbake til selskapet. Likviditetslån til et IKS må etter IKS-loven § 22 femte ledd må være tilbakebetalt når årsregnskapet fastsettes, og øvrige tillate lån er begrenset til lån for å finansiere investeringer, jf. IKS-loven § 22 andre ledd.

De samme regler som er nevnt over er omtalt i notat oversendt Selskapet den 2.4.2020. Den gang bygde vurderingen på at det forelå et mer omfattende investeringsbudsjett, at det måtte selges fast eiendom for å finansiere en utdeling, og at det skulle gis avdragsfrihet for eksisterende lån.

Disse forutsetningen er nå endret, noe som medfører at utdeling ut fra forutsetningene over kan gjennomføres lovlig etter de nevnte bestemmelser. Av notatet fra 2.4.2020 fremgår de nærmere vurderinger av reglene som ikke gjentas her.

2. Regulering av skatteplikt ved utdeling

Kommunen ikke er skattepliktig for utdeling fra Stavangerregionen Havn IKS etter skatteloven § 2-5.

3. Konsekvenser for skattemessig status ved utdeling

Stavangerregionen Havn IKS og dets datterselskaper har fått fastsatt skatt som begrenset skattepliktig, noe som forutsetter at Selskapet og datterselskapene ikke har erverv til formål. Den begrensede skatteplikt er en konsekvens av at deler av aktiviteten i Selskapet og dets datterselskaper faller utenfor realisering av det ikke-erhvervsmessige formålet, se skatteloven § 2-32 andre ledd.

Spørsmålet om full skatteplikt avgjøres etter skatteloven § 2-32 første ledd som bygger på at det skal gjøres en helhetsvurdering av om Selskapet har erverv til formål. Et sentralt moment ved denne vurderingen er om virksomheten faktisk gir avkastning til eierne, i rettspraksis eksemplifisert ved utdeling i form av utbytte.

Utdelinger var frem til 1.1.2020 beskyttet gjennom reglene om havnekapital som måtte holdes adskilt fra eiernes øvrige økonomi. Denne begrensningen er endret slik at det i større grad er mulig å foreta utdelinger. Spørsmålet blir derfor hvordan det å benytte en slik utvidet adgang til utdeling påvirker Selskapets skattemessige status.

I motsetning til hva som er tilfellet etter aksjelovent - der utdeling kan skje som utbytte og kapitalnedsettelse - skilles det ikke mellom forskjellige typer utdeling i IKS-loven. Bakgrunnen for dette er at eierne av et IKS har et ubegrenset ansvar for et IKS, mens eieransvaret i et aksjeselskap er begrenset til kapitalinnskuddet. Det er derfor ikke noe behov for et slikt skille.

En utdeling fra et IKS vil slik jeg vurderer det utgjøre et sentralt argument i helhetsvurderingen etter skatteloven § 2-32 første ledd. Bakgrunnen er at de faktiske forhold vil ha stor betydning ved helhetsvurderingen. Fordi slike utdelinger representerer avkastning til eier vil det trekke markert i retning av at Stavangerregionen Havn IKS og dets datterselskaper blir fullt ut skattepliktig.

Det er fra før et uavklart spørsmål i hvilken grad havnedrift ut over de rent forvaltningsmessige oppgaver knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i havnen er skattepliktig. Særlig utleie av bygg og arealer er eksponert for å anses som en skattepliktig aktivitet. Det er liten sannsynlighet for at utleie pr definisjon anses som en skattepliktig aktivitet, og problemstillingen synes å være knyttet til om aktiviteten som utøves av de enkelte leietakere fremmer/realiserer havnens ikke-erhvervsmessige formål. Hvis slike skattepliktige inntekter utgjør hoveddelen av et selskaps inntekter vil normalt hele selskapet bli skattepliktig.

Det å bli fullt ut skattepliktig vil med høy sannsynlighet medføre at alle avskrivbare eiendeler som ikke allerede er underlagt begrenset skatteplikt må verdsettes til markedsverdi, og deretter saldoavskrives på dette grunnlag. Saldoavskrivinger på særlig kaianlegg, bygg og andre anleggsmidler vil være høye de første årene etter at selskapet evt. blir skattepliktig, og slik bidra til relativt sett lav skattepliktig inntekt de nærmeste år. I påfølgende år vil saldoavskrivingene reduseres og skattepliktig inntekt vil alt annet like øke.

Nåverdi av en slik skatteregning er ikke beregnet men det er to forhold som medfører at hvert år en evt. skatteplikt kan utsettes vil ha stor økonomisk betydning.

- Det første momentet er at nåverdien av skatt over eksempelvis de neste 20 år diskonteres over ett år ekstra og derved blir mindre
- Det andre momentet er avskrivningsgrunnlaget endres tilsvarende endringen i markedsverdi på Selskapets eiendeler. Det bør også ses hen til at en verdsettelse av særlig bygg for utleie midt i covid-19 krisen vil kunne gi et ekstra negativt utslag. Lav leie / utleiegrad reduserer markedsverdien av slik eiendom og derved avskrivningsgrunnlaget.

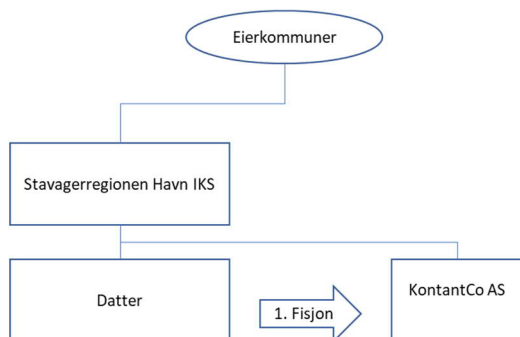
Den nærmere beregning av den reelle skattekostnaden er kompleks, men det må kunne legges til grunn at for hvert år skatteplikt kan utsettes vil nåverdien av havnen øke med et gitt antall millioner kroner som følge av redusert (nåverdi) av kommende skattebetalinger. En utdeling vil derfor øke sannsynligheten for en tilhørende reell skattekostnad målt i nåverdi.

4. Restrukturering som alternativ

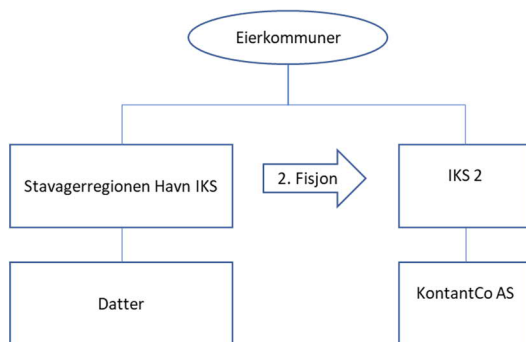
Den metoden som i minst grad eksponerer Selskapet for beskatning synes å være en mindre restrukturering der eiendeler fisjonerer ut i parallell selskapsstruktur som kan dele ut penger og der selskapene i denne strukturen leverer skattemelding som fullt ut skattepliktig. Ved en slik restrukturering vil det også kunne sikres fremtidige utdelinger til eierkommunene.

Dersom det først finnes tilgjengelige midler i et datterselskap som i henhold til IKS-lov og Havnelov kan utdeles (jf. pkt. 3 over) bør restruktureringen kunne gjøres ved en løsning i to trinn:

- Først fisjonerer det aktuelle datterselskap ut eiendeler i form av kontanter og eventuelt andre eiendeler i et nytt selskap (KontantCO AS)



- Deretter fisjonerer Stavangerregion Havn IKS ut et eierselskap til KontantCo AS (IKS2) som har identisk eierstruktur som dagens IKS men der det av vedtektene fremgår at IKS2 skal ha erverv til formål.



I den parallelle skattepliktige strukturen kan det deretter foretas utdeling fra KontantCo AS til IKS 2 gjennom utbytte eller kapitalnedsettelse. De nærmere generelle vilkår for utbytte / kapitalnedsettelse drøftes ikke i dette notat. Utbytte til et IKS er som utgangspunkt skattepliktig men det faller inn under fritaksmetoden der bare 3% av utbyttet skattlegges, jf. skatteloven § 2-38 (1) c, jf. (6) a jf. (2) a. Gevinst gir ikke skatt jf. skatteloven § 2-38 (2) a. Kapitalnedsettelse innenfor rammen av innbetalt kapital medfører heller ikke skatt.

Etter at IKS 2 har mottatt utdeling kan det foretas videre utdeling til eierkommunene som ikke er skattepliktige etter skatteloven § 2-5.

I ligningspraksis er utfisjonering av kun kontanter i et nytt selskap akseptert som en lovlig skattefri fisjon. Det er av skatteetaten likevel foretatt vurderinger av om utfisjoneringen kan gjennomskjæres etter ulovfestede regler fordi den har likhetstrekk med utbytte til aksjonæren. Som følge av at det er eierkommunen som er aksjonær og at kommunen ikke er skattepliktig for utdelinger synes skattebesparelse i anledning fisjonen ikke å være aktuell.

Det finnes imidlertid en risiko for at skatteetaten anser en slik restrukturering som sidestilt med utdeling/avkastning, slik at det gir de samme konsekvenser som utdeling fra Selskapet ved vurderingen av om Selskapet er skattepliktig etter skatteloven § 2-32. En slik risiko kan potensielt elimineres ved å først innhente en bindende forhåndsuttalelse om havnens skattepliktige status etter en restrukturering, og risikoen fremstår uansett ikke som større enn om det foretas utdeling fra Stavangerregionen Havn IKS.

Dersom det samtidig eller senere er ønskelig å skille aktiviteter som er eksponert for skatteplikt og klart skattefri havnevirksomhet kan dette gjøres på tilsvarende måte. De aktuelle eiendeler er særlig bygg, typisk kontorbygg der aktiviteten i byggene har begrenset tilknytning til driften av havnen. I så fall bør også lånestruktur, ansettelsesforhold og kontrakter om interne tjenester vurderes nærmere. Jeg viser i denne sammenheng til mitt notat av 28. mai 2018 del C.

Lynx Advokatfirma DA

Helge Skogseth Berg
advokat

Innholdsfortegnelse

1. Notat av 02.04.2020 Advokat Helge Skogseth Berg (presentert på styremøte 15.04.2020, sak 15)

1. Innledning	side 1
2. Skatterettslig bakteppe	side 2
2.1 Tema for Karmsund Havns skattesak	side 2
2.2 Hjemmel for skattefrihet og betydningen av utbytte	side 2
3. Relevante begrensninger i adgang til utdelinger	side 4
4. Betydningen av likviditet	side 5
4.1 Salg av fast eiendom	side 5
2.2 Opptak av lån	side 6
5. Modell for utdeling av MNOK 60 til eierkommuner over 4 år	side 7
6. Skattekonskvenser	side 7

2. Notat av 30.05.2018 Advokat Helge Skogseth Berg (presentert på styremøte 06.06.2018, sak 24)

1. Innledning og bakgrunn	side 9
2. Oppsummering og konklusjon	side 9
3. Overordnet om skattereglenes betydning for SRH IKS	side 10
4. Kort om øvrige regelsett og forslag til ny lovgivning	side 10
5. Overordnet oversikt over handlingsalternativer	side 11
6. Mulige tilpasninger til skatteklagenemdas vedtak av 04.12.2015	side 11
7. Bestride at SRH IKS er begrenset skattepliktig	side 12
8. Vurdering av skatteplikt for underliggende selskaper	side 12
9. Underskudd i SRH IKS	side 13
10. Avskrivninger	side 13
11. Reorganisering	side 14
11.1 Selskapsstrukturen	side 14
11.2 Eierskap til fast eiendom	side 15
11.3 Lånestrukturen	side 15
11.4 Tjenesteytelse, ansettelsesforhold og ledelse	side 16
12. Risiko ved dagens situasjon	side 16
13. Arbeidsprosess videre	side 17
14. Ressursbruk	side 17

3. Rettslig rammeverk vedlagt notat 30.05.2018

Notat

Til Stavangerregionen Havn IKS v/Anders Bruvik
Fra Advokat Helge Skogseth Berg

DERES REF./YOUR REF.

VÅR REF./OUR REF.

DATO/DATE

Ansvarlig advokat
Helge Skogseth Berg

Oslo, 2. april 2020

1. Innledning

I dette notatet belyses vilkårene for utdeling av verdier til eierkommunene. Kort oppsummert er konklusjonen at selv om utdeling under normale omstendigheter vil være mulig, tilsier prognosene for 2020 at det vil stride mot gjeldende begrensninger etter IKS-loven å foreta utdeling.

Det er skissert en mulighet som forutsetter forutgående salg av fast eiendom i datterselskap, som under gitte forutsetninger kan være lovlig, selv om metoden må anses for å stride mot IKS-lovens formål om å bevare selskapets verdier.

I det følgende gjennomgås det skatterettslige bakteppe, med en beskrivelse av at utdeling, enten dette skjer som utbytte eller tilbakebetaling av innskutt kapital vil øke risikoen for at SRH IKS blir fullt ut skattepliktig. Det fremgår at risikoen for full skatteplikt er større ved regulært utbytte enn ved kapitalnedsettelse.

Deretter vil de aktuelle begrensninger i adgangen til utdeling gjennomgås. Den mest aktuelle begrensningen er forbudet mot utdeling uten at selskapets utgifter er dekket. Dette forbudet må ses i sammenheng med at verdier som ligger i fast eiendom ikke kan benyttes til å dekke slike utgifter, og at eventuelle innlån for å dekke slike utgifter må være tilbakebetalt før årsregnskapet for 2020 fastsettes.

Begrensningene i hvilke formål SRH IKS kan låne penger til gjør at det ikke er grunnlag for den skisserte løsningen med en større kapitalnedsettelse (MNOK 60) i kombinasjon med at eierkommunene låner tilbake penger (MNOK 45) til SRH IKS. I den grad eierkommunene vedtar utdeling bør dette derfor begrenses til årets utdeling.

Styret i Stavangerregionen havn IKS («SRH IKS») vedtok den 19.2.2020, i sak 4/20, følgende:

Vurdering av framtidig utbytte fra Stavangerregionen Havn IKS
(...) Vedtak:

04.1/20 Styret tar saken til foreløpig orientering og tar endelig beslutning om et eventuelt utbytte ved behandling av årsregnskapet for 2019.

04.2/20 Styret ber havnedirektøren til neste styremøte skissere en modell for hvordan SRH kan etterkomme eiernes ønskede nivå for utbytte på MNOK 15 for 2019.

04.3/20 Styret ber om at havnedirektøren vurderer og beskriver hvordan et eventuelt fremtidig utbyttensnivå kan etableres.

04.4/20 Styret ber havnedirektøren beskrive skatteeffekten for SRH ved utbytte til neste styremøte i saken om Årsoppgjør 2019.

Anders Bruvik har i den anledning bedt om kort oppdatering av hva ikrafttredelsen av ny havnelov, sett i sammenheng med styrets vurdering av ulike modeller for utdeling, herunder utbytte, kan forventes å bety for spørsmålet om skatteplikt for SRH IKS.

2. Skatterettslig bakteppe

2.1 Tema for Karmsund Havns skattesak

Spørsmålet om skatteplikt for IKS med havnedrift er aktualisert gjennom søksmål fra Karmsund Havn IKS mot staten, der hovedforhandling er berammet til oktober 2020. Norske Havner har støttet søksmålet.

I hovedtrekk gjelder saken spørsmål om hvorvidt *enhver* utleie fra havnens side - til andre næringsdrivende - medfører at leieinntektene underlegges begrenset skatteplikt etter skatteloven § 2-32 andre ledd.

Hvis all utleie anses som skattepliktig, er statens syn at havnen anses fullt ut skattepliktig fra det tidspunkt omsetning knyttet til slik utleie overstiger annen omsetning.

Karmsund Havn anfører at utleie til aktører som realiserer havnens formål ikke er skattepliktig. Det må derfor vurderes konkret hvorvidt utleie til havnens aktører bidrar til å realisere havnens formål. Dersom alle utleieforhold realiserer havnens ikke-erhvervsmessige formål, vil resultatet være full skattefrihet.

2.2 Hjemmel for skattefrihet og betydningen av utbytte

Vilkårene for skattefrihet følger av skatteloven § 2-32 første ledd der det fremgår at *selskap (...) som ikke har erverv til formål, er fritatt for formues- og inntektsskatt*. Hvordan det skal avklares hva som er selskapets formål er fastlagt av Høyesterett i en rekke avgjørelser og beror på en totalvurdering. De sentrale momenter i totalvurderingen er det vedtektsbestemte formål, den faktiske aktivitet og institusjonens oppbygning. Det er også støttemomenter som ikke belyses her.

Utgangspunktet er at det bør fremgå av vedtektene at formålet ikke er ervervsmessig. Adgang til utdeling av utbytte til eier er som utgangspunkt et sterkt moment i favør av skatteplikt. Det er imidlertid ikke tilstrekkelig å vurdere lov og vedtekter. Der de faktiske forhold avviker fra vedtektene, vil de faktiske omstendigheter veie tyngre. Skatte-ABC (2018-2019) omtaler betydningen av utbytte slik:

3.3.9 Utbytte mv.

Har medlemmene eller eierne rett til utbytte, eller faktisk mottar utbytte, vil dette normalt trekke sterkt i retning av at institusjonen mv. har erverv til formål. Tilsvarende gjelder hvor det ytes tilskudd/konsernbidrag mellom selskaper innenfor et konsern.

Sett i lys av at de faktiske omstendigheter vil ha betydning, vil det å benytte en adgang til å vedta utbytte, normalt trekke ytterligere i retning av at selskapet har erverv til formål, slik at det blir fullt ut skattepliktig.

I Skatte-ABC likestilles konsernbidrag og tilskudd med utbytte. Skatterettslig sett vil konsernbidrag og tilskudd som utgangspunkt utgjøre skattepliktig inntekt for mottaker, selv om skatteplikten for konsernbidrag kan utsettes. Utdeling fra et IKS i form av tilbakebetaling av innbetalt kapital vil imidlertid ikke utgjøre skattepliktig inntekt for mottaker. Tilbakebetaling av kapital vil, i motsetning til

utbytte, ikke forutsette overskudd som har gitt seg utslag i fri egenkapital. Tilbakebetaling av kapital indikerer derfor ikke like sterkt som utbytte at selskapet tar sikte på overskudd og har erverv til formål.

Dersom tilbakebetalingen av kapital i realiteten utgjør overskuddsanvendelse, ved at EK som tilbakebetales løpende «erstattes» med opptjent EK, kan Skatteetaten hevde at tilbakebetaling skal sidestilles med utbytte. Systembetraktninger innen skatteretten tilsier imidlertid at det må skilles mellom utdelinger som medfører skatteplikt for mottaker, og utdelinger som ikke gjør det.

Betydningen av å vedta utbytte er modifisert samme sted i Skatte-ABC:

I konsern hvor alle selskapene fullt ut er skattefrie etter sktl. § 2-32 og morselskapet i sin helhet er eiet av en skattefri organisasjon som ikke har eiere som f.eks. forening eller stiftelse, vil slike utdelinger ikke i seg selv diskvalifisere fra å kunne komme inn under/ være omfattet av sktl. § 2-32, se SKD 19. mai 2017 i Utv. 2017/1418.

Av den nevnte prinsipputtalelsen fremgår følgende:

Finansdepartementet har lagt til grunn at utdeling av utbytte ikke i seg selv diskvalifiserer selskaper fra å falle inn under skatteloven § 2-32. Aksjene var i sin helhet eid av skattefrie foreninger med tilsvarende ideelt formål som selskapet selv. Forutsetningen var at overskuddet i sin helhet kunne påregnes å tilfalle og benyttes til å realisere ikke-ervervsmessig aksjonærs ideelle formål. Uttalelsen gjaldt breddeidrettsarrangementer. Siden aksjonærene var foreninger, ville det ikke være aktuelt for dem å utdele utbytte. Det er tatt inn et eget punkt om dette i Skatte-ABC 2016/17.6 I ligningspraksis er prinsippet også blitt lagt til grunn på andre områder enn breddeidrett. Det vil være en forutsetning for skattefritak at inntekter opptjent i et skattefritt regime ikke kan utdeles til skattepliktige subjekter

Uttalelsen, som gjelder utbytte til skattefrie institusjoner, «treffer ikke» helt en situasjon med kommunale eiere. En kommune utøver i henhold til skatteloven § 2-5 også skattepliktige aktiviteter.

Selv om det kan argumenteres for at utbytte til en kommune ikke er et like sterkt argument for skatteplikt som utbytte til skattepliktige aktører, vil utbytte til en kommune øke risikoen for at SRH IKS blir skattepliktig. Den rettslige situasjonen uavklart og vil heller ikke løses gjennom Karmsund Havns rettsak, som gjelder perioden før ny havnelov aktualiserte utbytte.

Den skattemessige situasjon kan på denne bakgrunn oppsummeres slik:

- Det er ikke tvilsomt at deler av en havns aktivitet ikke har erverv til formål, men det er hovedformålet som avgjør
- For perioden til og med inntektsåret 2018 er det uavklart om havnedrift i et IKS er helt eller delvis skattepliktig.
- Ny havnelov, som i større grad åpner for utbytte, vil i utgangspunktet trekke i retning av skatteplikt.
- Om adgangen til utbytte også benyttes, vil dette forsterke momentet i favør av skatteplikt

- Der en kommune er mottaker av utbytte vil momentet ikke være like sterkt som der mottaker er fullt ut skattepliktig
- Tilbakebetaling av kapital er i seg selv ikke et moment som trekker i retning av skatteplikt. Likevel vil det at kapitalinnskudd gradvis tilbakebetales som følge av at nødvendig EK sikres gjennom overskudd fra driften kunne tilsa at også tilbakebetaling av kapital kan være et moment som trekker noe i retning av skatteplikt.

3. Relevante begrensninger i adgangen til utdelinger

Det er flere begrensninger for ensidig utdeling av verdier fra et SRH IKS til eierkommunene. Med ensidig utdeling omfattes utbytte og tilbakebetaling av EK, også dersom tilbakebetalt EK deretter benyttes som ansvarlig lån fra eierkommunene til SRH IKS.

- IKS-loven § 29: *«Utdeling kan bare besluttet dersom midlene ikke trengs til betaling av selskapsforpliktelser eller til selskapets virksomhet»*. Hva som er selskapets virksomhet følger av lov og vedtekter. Bestemmelsen oppstiller ifølge forarbeidene til ny havnelov (Prop. 86 (2018-2019) et krav om forsvarlig EK og likviditet: *«Dette innebærer blant annet at selskapet må ha forsvarlig egenkapital og likviditet ut fra risikoen ved og omfanget av virksomheten, og at det kan deles ut utbytte bare dersom selskapet etter utdelingen har tilbake netto eiendeler som gir dekning for selskapets aksjekapital og øvrig bundet egenkapital»*
- Havneloven § 32: *«Det kan deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom det er avsatt tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av havn, samt midler til investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting rettet mot fartøy, gods- og passasjerhåndtering.»* Bestemmelsen utgjør en skranke som kommer i tillegg til IKS-loven § 29.

Av forarbeidene, Prop. 86 (2018-2019) fremgår: *«Bestemmelsen innebærer at det skal foretas en særskilt vurdering av om virksomhetens gjeld vil kunne overstige verdien av virksomhetens eiendeler. I vurderingen må den virkelige verdien av gjeld, krav mot virksomheten og eiendeler legges til grunn, og det må ses hen til virksomhetens situasjon og risikoprofil. Hensikten er å bidra til sunn forretningsmessig drift og forsvarlig økonomisk styring av havnevirksomheten. Dersom skillet mellom havnevirksomhetens økonomi og kommunens økonomi her skal være reelt, må havnen kunne dekke sine forpliktelser til kreditor. Kommunen skal derfor ikke gjennom utbytte sette havnen i en posisjon der det økonomiske skillet ikke lenger er reelt»*

Begrensningen gjelder selv om havnevirksomheten også skjer i aksjeselskap som er eid av et IKS.

- IKS-loven § 21 jf. §25 Midler som har innkommet ved salg av fast eiendom eller større kapitalgjenstander kan ikke benyttes til å dekke løpende faste kostnader. Det vil si at utdeling ikke bør tappe selskapets reserver slik at vederlag fra salg av fast eiendom eller større kapitalgjenstander deretter blir benyttet til dekning av faste kostnader.

Lovens ordlyd gjelder som utgangspunkt fast eiendom og større kapitalgjenstander som SRH IKS eier selv, og ikke fast eiendom som eies av underliggende aksjeselskaper. SRH IKS sine

eiendeler vil da være aksjer og og langsiktige aksjer i datterselskaper må slik jeg vurderer det anses som større kapitalgjenstander.

En reduksjon av aksjeverdiene gjennom utbytte eller kapitalnedsettelse til SRH IKS utgjør ikke noe «salg» etter loves ordlyd. Der aksjeverdiene i datterselskap reduseres som følge av forutgående salg av fast eiendom i datterselskaper kan et slikt vederlag likevel neppe benyttes til dekning av driftsutgifter uten at dette vil stride mot bestemmelsens formål. Fra forarbeidene, Prop. 119 L (2011-2012), hitsettes:

Departementet viste i høringsnotatet til at det er eit viktig prinsipp at verdier i form av faste eigedommar eller andre større kapitalgjenstandar, verdier som gjerne er bygde opp over lang tid, ikkje kan nyttast til å dekkje selskapets løpande driftsutgifter. Departementet føreslo på denne bakgrunn å oppheve høvet til dispensasjon.

- Vedtektenes formålsbestemmelse § 1 «Å sikre regionen en konkurransedyktig og miljøvennlig infrastruktur for sjøtransport samt å ivareta de oppgaver som er tillagt kommunene etter havne- og farvannsloven. Driften av havneanleggene kan utføres av egne selskap(er). Selskapet kan inngå samarbeidsavtaler med kommuner, andre selskaper og virksomheter. Selskapet kan delta på eiersiden i andre selskaper, når dette ligger innenfor selskapets formål»

Hva som ligger i *konkurransedyktig (...) infrastruktur* forutsetter en vurdering sett opp mot øvrige havner. En utvikling av investeringsprofilen som vil medføre at havnen ikke lenger er konkurransedyktig vil kunne anses som formålsstridig. Basert på vedtektene må konkurransedyktigheten sikres gjennom aktivitet og investeringer som er miljøvennlige. Miljøvennlig er ikke et skarpt avgrenset kriterium, men statens målsetninger for utslipp innen transport må kunne ses som en relevant målestokk. Landstrømanleggene i sentrum og i Risavika er et eksempel på miljøvennlige investering i samsvar med det vedtektsfestede formål.

Vedtektene § 12 har også en bestemmelse om at maksimalt låneopptak kan være MNOK 300, og at selskapet ikke kan stille garanti eller pantsette sine eiendeler for andres økonomiske forpliktelser. En konvertering til ansvarlig lån vil øke selskapets låneopptak. Bestemmelsen i vedtektene er, slik det oppfattes, foreslått endret slik at maksimal låneramme blir inntil MNOK 1200.

4. Betydningen av likviditet

Utgangspunktet er at det ikke er likvide midler for tilbakebetaling av kapital til eierkommunene, slik at det enten må tas opp lån eller selges fast eiendom for at utbetaling skal kunne skje.

4.1 Salg av fast eiendom

SRH IKS kan etter forslag fra styret og vedtak i representantskapet, se IKS-loven § 25, selge fast eiendom og på den måten skaffe likvider.

Som følge av at SRH IKS mangler likvider kan ikke utbetaling til eierkommunene forskutteres med midler som ellers ville vært benyttet til driftsutgifter. Det ville medført av vederlag fra salg av fast

eiendom eller større kapitalgjensstander ble benyttet til driftsutgifter, noe som vil være ulovlig etter IKS-loven § 21. Det kan følgelig ikke foretas noen utbetaling før vederlaget ved et evt. salg av fast eiendom er betalt til SRH IKS.

I den grad fast eiendom skal selges er det aktuelle alternativet salg av fast eiendom fra aksjeselskaper som SRH IKS eier. Forutsetningen er at slike aksjeselskaper - uten salg av fast eiendom - har tilstrekkelige midler til å dekke egne driftsutgifter. Salgsvederlaget kan deretter overføres til SRH IKS som utbytte eller kapitalnedsettelse.

Selv om SRH IKS ikke kan benytte midler fra kapitalnedsettelse i, eller utbytte fra, datterselskapene til faste driftsutgifter vil begrensning i havneloven § 32 være gjeldende: Det må i SRH IKS være satt av tilstrekkelige midler til drift, vedlikehold og investeringer før utdeling kan skje.

Konklusjonen er at SRH IKS må ha et budsjett som dekker alle kostnader til drift før SRH IKS kan sette ned sin kapital der utbetaling er basert på salg av fast eiendom i datterselskap.

4.2 Opptak av lån

SRH IKS kan etter IKS-loven ta opp lån. Etter IKS-loven § 22 andre ledd er det oppstilt begrensninger knyttet til formål med lånet:

Selskapet kan ta opp lån for å finansiere investeringer i bygninger, anlegg og varige driftsmidler til eget bruk, og for å konvertere eldre lånegjeld. (...)

Selskapet kan ta opp likviditetslån eller inngå avtale om likviditetstrekkrettighet.

Det følger av IKS-loven § 22 femte ledd at likviditetslån må være gjort opp når årsregnskapet fastsettes.

Selskapets likviditetslån eller benyttet trekkrettighet etter andre ledd tredje punktum skal være gjort opp senest når årsregnskapet fastsettes.

Dette innebærer at lån som måtte tas opp for å skaffe midler til kapitalnedsettelse må tas opp etter at årsregnskapet for 2019 er fastsatt og tilbakebetales før årsregnskapet for 2020 fastsettes.

Det må etter IKS-loven § 22 syvende ledd sikres at tilbakebetaling av likviditetslånet kan skje innen årsregnskapet for 2020 fastsettes.

Selskapet skal forvalte sine midler slik at tilfredsstillende avkastning kan oppnås, uten at det innebærer vesentlig finansiell risiko, og under hensyn til at selskapet skal ha midler til å dekke sine betalingsforpliktelser ved forfall.

Prognoser for 2020 tilsier at SRH IKS som utgangspunkt ikke vil kunne tilbakebetale noe lån og samtidig dekke sine øvrige betalingsforpliktelser ved forfall.

Et unntak fra dette kan tenkes der et datterselskap har solgt fast eiendom og det er tilstrekkelig sikkert at datterselskapet vil vedta utbytte eller kapitalnedsettelse som medfører utbetaling til SRH IKS før årsregnskapet for 2020 fastsettes. I så fall vil SRH IKS kunne oppta likviditetslån.

Konklusjonen er at lånefinansiert tilbakebetaling av kapital fra SRH IKS kun kan skje der et datterselskap allerede har solgt fast eiendom innenfor de rammer som er skissert i punkt 4.1 over, altså slik at både datterselskapet og SRH IKS har midler til å dekke sine faste driftsutgifter fullt uten bruk av vederlaget for salg av fast eiendom.

5. Modell for utdeling av MNOK 60 til eierkommunene over 4 år

Gitt at begrensningene inntatt i pkt. 3. og 4. hensyntas, vil en nedsettelse av kapitalen med MNOK 60 kunne gjennomføres. Nedsetting av kapital må følge prosedyrereglene i IKS-loven § 29 første ledd, og beslutningen kan ikke tas før regnskapet for 2019 er fastsatt.

Det er skissert en mulighet for at den nedsatte kapitalen som overstiger MNOK 15 kan lånes inn igjen til SRH IKS som et ansvarlig lån. Slik det fremgår over vil et slikt lån ikke være i samsvar med forutsetningen i IKS-loven § 22 femte ledd, om at lån skal finansiere «*investeringer i bygninger, anlegg og varige driftsmidler til eget bruk*» eller være et likviditetslån som gjøres opp innen årsregnskapet for 2020 fastsettes. Det anbefales derfor ikke å foreta kapitalnedsettelse med MNOK 60 og påfølgende innlån av MNOK 45. En evt. kapitalnedsettelse bør begrenses til hva som skal utbetales det enkelte år.

For det tilfelle at det likevel etableres et ansvarlig lån gjøres det oppmerksom på Høyesteretts avgjørelse inntatt i Rt 2007 s 360. Lyse Energi la i denne saken til grunn at egenkapital kunne omgjøres til ansvarlig lån uten å gå veien om en selskapsrettslig gyldig kapitalnedsettelse. Det ble krevd fradrag for renter med ca. kr 250 mill. hvert år i ca. to år før kapitalnedsettelsen var gyldig gjennomført. Høyesterett la til grunn at det ikke forelå noen gjeld før kapitalen var tilbakebetalt og deretter lånt inn igjen. Før gjelden var pådratt ble ikke den årlige utbetaling av kr 250 mill. ansett som renter på gjeld, og utbetalingen ble beskattet som utbytte.

For SRH IKS sitt vedkommende er avgjørelsen av betydning dersom det etableres et ansvarlig lån som anses ugyldig etter IKS-loven § 22. SRH IKS risikerer at skatteetaten ser det slik at lånet er ugyldig, og at betaling av renter fra SRH IKS ikke gir rett til fradrag i skattepliktig inntekt. Betaling av «renter» på «lånet» vil i neste rekke kunne anses som utbytte fordi lånet ikke er gyldig, med de konsekvenser det kan ha for vurderingen av skatteplikt etter skatteloven § 2-32.

Vedrørende fradragsrett for renter vises det for ordens skyld også til begrensningene i rentefradrag etter skatteloven § 6-41, som ikke er vurdert her. Dette vil være en mer teknisk beregning som vil avhenge av fremtidige låneopptak.

6. Skattekonskvenser

Skatteposisjon for SRH IKS vil som utgangspunkt være betinget av utfallet av rettsaken som Karmsund Havn har anlagt mot staten. Dersom Karmsund havn blir skattepliktig, vil også SRH IKS bli det.

Dersom utfallet av saken blir at Karmsund havn ikke blir skattepliktig, bør SRH IKS så langt det er mulig innrette seg slik at rettens avgjørelse får virkning også for SRH IKS. Å utdele utbytte eller tilbakebetale kapital innebærer at sakene blir forskjellige. Alt annet like øker det derfor risikoen for at domstolens avgjørelse ikke får betydning for SRH IKS.

Dersom utleie til andre næringsdrivende anses helt eller delvis blir skattepliktig, bør SRH IKS vurdere størrelsen av tilhørende omsetning ved slik utleie relativt til annen omsetning. Dersom omsetningen ved slik utleie utgjør mindre enn 50% vil skatteplikten være begrenset. Skatteposisjoner for fast eiendom skal med høy sikkerhet da fastsettes til markedsverdi på det tidspunkt skatteplikt inntrådte.

SRH IKS har vært begrenset skattepliktig over noe tid, og det er så vidt vites ikke benyttet markedsverdi for å fastsette de skattemessige verdier som inngår i avskrivningsgrunnlaget for bygg som leies ut til andre næringsdrivende. Det bør søkes avklart om det skattemessige avskrivningsgrunnlaget kan økes, eller om fristregler gjør at dette ikke lenger er mulig. Det bør kunne argumenteres for at avskrivningsgrunnlaget for inntektsåret 2019, og potensielt også for tidligere år

som er åpen for egenretting, endres til byggenes markedsverdi på det tidspunkt det enkelte utleieforhold ble skattepliktig .

Dersom begrenset skatteplikt ved utleie gjelder mer enn 50% av omsetningen, og øvrige momenter tilsier full skatteplikt, vil all virksomhet i SRH IKS bli skattepliktig. Det innebærer at det også må gis rett til fradrag for kostnader og avskrivninger på den del av havnedriften som så langt har vært skattefri. Kaianlegg utgjør betydelige investeringer som i så fall gir adgang til skattemessige avskrivninger. Avskrivningsgrunnlaget skal være markedsverdien av kaianleggene på det tidspunkt SRH IKS evt. måtte anses fullt ut skattepliktig. Det vil kunne være slik at avskrivninger på kaianlegg medfører at det fra et skattemessig perspektiv er mer gunstig med full skatteplikt enn begrenset skatteplikt. En konkret analyse med tilhørende verdsetting er en forutsetning for et endelig svar på det siste spørsmålet.

På noe sikt kan det være en mulighet å restrukturere SRH IKS, med sikte på å etablere en del som har et ervervsmessig formål og en del som ikke har det. Det vil gjøre konsekvensene av utbytte/utdelinger mer forutsigbare. Det vises til eget notat om mulighet for ulike modeller for restrukturering av 20.5.2018, der flere av modellene er inspirert at restruktureringer i kommunalt eid avfallsvirksomhet.

Helge Skogseth Berg

Advokat

Notat

Til Stavangerregionen Havn IKS v/styret
Fra Advokat Helge Skogseth Berg

DERES REF./YOUR REF.

VÅR REF./OUR REF.

DATO/DATE

Ansvarlig advokat
Helge Skogseth Berg

Oslo, 30. mai 2018

Del A – Innledning, oppsummering, oversikt og alternativer

1. Innledning og bakgrunn

Stavangerregionen Havn IKS (SRH IKS) ble etablert 15.3.2000 og eies av fire kommuner, der Stavanger kommune er største eier med 80,69%. Virksomheten ble omstrukturert i 2007, og det ble etablert en konsernstruktur. Strukturen er under endring, og det er lagt opp til at deleide selskaper eies fullt ut av SRH IKS i løpet av 2019.

SRH IKS har i vedtak av 04.12.2015 fra Skatteklagenemnda blitt ansett for å være begrenset skattepliktig etter skatteloven § 2-32 annet ledd. Vedtaket gjaldt inntektsåret 2012. Skatteplikt for SRH IKS etter skatteloven § 2-32 annet ledd er imidlertid lagt til grunn av skattekontoret allerede fra 2009, og kontorvedtaket for årene forut for 2012 er ikke påklaget.

Som følge av underskudd til fremføring i SRH IKS har det så langt ikke vært ansett som hensiktsmessig å bestride den skatterettslige status ved å ta ut søksmål. En pågående gjennomgang av intern fakturering i konsernet tilsier imidlertid at den skattepliktige del i SRH IKS fremover vil gå med skattepliktig overskudd.

2. Oppsummering og konklusjon

SRH IKS bør for inntektsåret 2017 hevde at SRH IKS ikke er begrenset skattepliktig, og subsidiært anføre at omfanget av en begrenset skatteplikt er vesentlig lavere. Anførlene bør underbygges med konkret og utfyllende dokumentasjon for den aktivitet som utøves. Ved innlevering av skattemeldingen for 2017 bør det likevel vedlegges en fordeling i samsvar med skatteetatens forutsetninger. Innenfor rammen av skatteetatens forutsetninger bør avskrivningsgrunnlag for bygg/driftsmidler med tilhørende fradragsberettigede avskrivninger søkes oppjustert basert på markedsverdi pr 2009, som er tidspunktet begrenset skatteplikt synes effektivt første gang.

SRH IKS bør vurdere flere alternative grep knyttet til eierskap av bygg og arealer, for å søke å rendyrke SRH IKS som et fullt ut skattefritt selskap. Strukturering av lån og tilordning av øvrige kostnader bør gjennomgås.

Sjansen for at skattemyndigheten endrer dagens fordeling av resultat innenfor/utenfor den skattefrie del av SRH IKS er reell. En slik endring vil antakelig kunne påvirke det skattepliktige resultat i SRH IKS i negativ retning for SRH IKS.

3. Overordnet om skattereglenes betydning for SRH IKS

Skatteetaten har lagt til grunn at SRH IKS ikke har erverv til hovedformål etter skatteloven § 2-32 første ledd. Bestemmelsen forutsetter en bred totalvurdering, der hovedformålet slik det fremgår av vedtekter og slik det faktisk praktiseres for SRH IKS, vil være sentralt.

Selv om et selskap er skattefritt etter skatteloven § 2-32 første ledd kan det være begrenset skattepliktig etter andre ledd i samme paragraf. Forutsetningen for skatteplikt er at det drives økonomisk virksomhet. Dersom denne økonomiske virksomheten realiserer et ikke-erhvervsmessig formål i skattelovens forstand er den likevel skattefri. Ved begrenset skatteplikt etter skatteloven § 2-32 andre ledd må inntekter og kostnader fordeles i en skattepliktig og en skattefri del.

Problemstillingen i Skatteklagenemndas vedtak er om SRH IKS er begrenset skattepliktig etter skatteloven § 2-32 annet ledd. Det nærmer omfang av skatteplikten er i mindre utstrekning vurdert og bygger på ansettelse fra SRH IKS som synes akseptert av skatteetaten uten noen nærmere konkret vurdering.

For en nærmere gjennomgang av det skatterettslige regelsett og hvordan dette på sentrale punkter er håndtert vises det til vedlegg 1.

Skatteetaten legger til grunn begrenset skatteplikt etter skatteloven § 2-32 andre ledd for en vesentlig del av de utleie-inntekter som tilkommer SRH IKS. I Skatteklagenemndas vedtaket er det likevel lagt til grunn skattefrihet for utleie av kai og terminal, samt utleie knyttet til vakthold, ekspedisjon, tollager og persontransportterminaler samt oppbevaring av oljevernberedskap.

Fordelingen av resultatposter mellom skattefri og skattepliktig aktivitet er i vedlegg til skattemeldingen for 2016 satt opp slik at den skattefrie del har et positivt driftsresultat med ca 14 mill. og den skattepliktige del har et driftsresultat som er negativt med ca 1 mill.

4. Kort om øvrige regelsett og forslag til ny lovgivning.

SRH IKS er eid av kommuner og er etter EØS-retten underlagt reglene om statsstøtte. Det innebærer at garantier eller utlån fra SRH IKS til underliggende selskaper som konkurrerer med andre markedsaktører normalt anses for å være i konflikt med EØS-reglene. Bakgrunnen er noe kompleks, men det at et IKS ikke kan gå konkurs, og derfor normalt får bedre lånevilkår enn andre, er en del av begrunnelsen. Lånestrukturen i SRH IKS med underliggende selskaper er derfor en potensiell utfordring. Det oppfattes at innlån fra kommunalbanken skjer til rentebetingelser som er 0,4 prosentpoeng gunstigere enn det som oppfattes å kunne oppnås eksternt.

Tilsvarende er konkurranseretten en potensiell utfordring dersom SRH IKS med underliggende selskaper konkurrerer med andre markedsaktører. En særskilt variant av dette temaet får en opp der et IKS dels utøver offentlige myndighetsoppgaver og dels opptre i konkurranse med andre. Da kommer spørsmålet om krysssubsidiering inn.

Det er forventet at IKS-loven endres slik at kommunene får et begrenset ansvar, og slik at et IKS kan gå konkurs. Lovendringen er ikke gjennomført og ble satt på vent inntil utredningen «Konkurranse på like vilkår» skulle bli ferdig. Utredningen ble ferdigstilt 23.01.2018 og er nå på høring. Departementet vil etter høringen beslutte hvordan den vil følges opp. Det har ikke vært mulig å få avklart plan for den videre fremdrift med lovarbeidet.

I tillegg har en NoU 2018:4 om forslag til ny havnelovgivning der beskyttelsen av havnekapitalen er forslått redusert, slik at det i større grad blir adgang til utbytte, enn hva tilfellet er i dag. En

oppmykning av reglene om havnekapitalen vil være et moment som trekker i retning av at SRH IKS er fullt ut skattepliktig etter skatteloven § 2-32 (1).

I NoU 2018:4 er det videre lagt opp til at havner ikke skal ha mottaksplikt, men at konkurranseretten og læren om myndighetsmisbruk skal gi tilstrekkelige føringer. Mottaksplikt er et argument for skattefrihet som ved slik ny lovgivning kan falle bort. Det at blant annet læren om myndighetsmisbruk erstatter mottaksplikten kan formelt sett synes å underbygge at anløp er myndighetsutøvelse, men realiteten synes å være at preget av myndighetsutøvelse blir svakere.

Heller ikke for NoU 2018:4 har det vært mulig å få avklart plan for det videre lovarbeidet.

5. Overordnet oversikt over handlingsalternativer

- SRH IKS kan argumentere for full skatteplikt etter skatteloven § 2-32 første ledd og derved få fradrag for alle kostnader. For at løsningen skal være aktuell å utrede bør det enten være en forutsetning at den skattefrie del som utgangspunkt går med underskudd i skattemessig forstand, noe den ikke synes å gjøre, eller så må overgangen til full skatteplikt medføre økning av avskrivningsgrunnlag i så vidt stort omfang at den samlede skatteplikt for konsernet går ned i overskuelig fremtid. Løsningen kan altså være aktuell om skatteetaten skulle endre fordelingen slik at den skattefrie del anses å gi negative resultater og/eller en beregning av markedsverdi for driftsmidler som blir del av skattepliktig virksomhet etter skatteloven § 2-32 første ledd tilsier at betydelige avskrivninger gjør øvelsen skatteøkonomisk lønnsom. Alternativet følges ikke videre i dette notat.
- SRH IKS kan argumentere innenfor rammen av Skatteklagenemndas vedtak, og legge til grunn at en større del av utleieinntekten gjelder aktivitet som omfattes av skattefritaket.
- SRH IKS kan argumentere for at all utleie fra SRH IKS realiserer et ikke-ervervsmessig formål og at SRH IKS derfor ikke er begrenset skattepliktig. En slik argumentasjon kan som følge av reglene om egenretting antakelig fremføres med virkning fra inntektsåret 2016 og fremover.
- SRH IKS med underliggende selskaper kan restruktureres med sikte på å dele opp aktivitet som anses skattefri i en enhet og aktivitet som måtte vurderes å være skattepliktig i en annen enhet. Hver av enhetene kan potensielt bestå av flere selskaper. Ved en restrukturering bør det også ses hen til lånestruktur, og forventede endringer i IKS-lov basert på EØS-regelverket. Gjennom en restrukturering kan en søke å få best mulig effekt av skattepliktige fradrag, herunder rentekostnader. En kan videre potensielt sikre at aktivitet som i seg selv kan anses for skattefri, og som i dag blir beskattet i underliggende aksjeselskap, kan bli skattefri.

DEL B – Skatterettslig tilnærming

6. Mulige tilpasninger til Skatteklagenemndas vedtak av 4.12.2015

Forutsetningen i dette punkt er at begrenset skatteplikt etter skatteloven § 2-32 aksepteres, men at ytterligere inntekter anses som skattefrie. Konsekvensen av å argumentere for ytterligere skattepliktige inntekter er alt annet like at tilhørende kostnader som ikke gir fradrag i skattepliktig inntekt øker. For at dette skal medføre redusert skatt vil øvelsen dermed måtte bestå i å argumentere for at ytterligere skattefrie inntekter ikke medfører tilsvarende økning i kostnader som det ikke gis fradrag for.

I den grad dette alternativ skal forfølges videre vil det måtte forutsette en konkret gjennomgang av de enkelte utleieobjekter med tilhørende kostnader. Til og med 2016 har det vært underskudd i den skattepliktige del av SRH IKS. En evt. økning av dette underskuddet vil med slike rammebetingelser medføre ytterligere underskudd til fremføring og ikke umiddelbare besparelser i betalbar skatt.

Som følge av at utbytte på til sammen ca 128 mill. til SRH IKS gir en skattepliktig gevinst på ca kr 4 mill., og at oppdateringen av vilkårene for internfakturerer trolig vil innebære positive skattepliktige resultater i SRH IKS, vil det å inkludere flere inntekter med tilhørende kostnader i den skattepliktige del likevel kunne medføre redusert skatt.

7. Bestride at SRH IKS er begrenset skattepliktig og derfor i sin helhet er skattefritt

Slik vi oppfatter Skatt Vest vil en juridisk begrunnet påstand om skattefrihet for SRH IKS ikke føre frem. Det realistiske alternativ er å legge opp til at spørsmålet om begrenset skatteplikt for inntektsåret 2017, evt. 2018 klages inn for Skatteklagenemnda. Dersom det ikke gis medhold her kan det tas ut søksmål for domstolen. En annen mulighet vil være å ta ut søksmål direkte etter at spørsmålet er avgjort av skatteetaten i første instans.

Det følger av ulovfestet rett at domstolen som utgangspunkt avgjør saken basert dokumentasjon som er fremlagt for ligningsmyndighetene under den administrative behandling. Av den grunn bør grunnlaget for den administrative behandling, senest ved en evt. behandling i skatteklagenemnda men fortrinnsvis tidligere, være utførlig og fortrinnsvis vedlegges skattemeldingen. Dette inkluderer leiekontrakter, lånekontrakter og annen dokumentasjon for den aktivitet som drives i SRH IKS. I tillegg bør konkrete anførsler fremmes.

Slik det fremgår av årsregnskapet for Karmsund Havn IKS (KH IKS), ble tilsvarende spørsmål påklaget i 2016. Det kan synes hensiktsmessig at SRH IKS søker å avklare felles interesser og fremdrift med Karmsund Havn IKS.

8. Vurdering av skatteplikt for underliggende selskaper

Utgangspunktet er skattefrihet etter skatteloven § 2-32 først ledd eller begrenset skatteplikt etter bestemmelsens annet ledd vurderes separat for det enkelte selskap.

Det vedtektsfestede formål og muligheten for å dele ut utbytte er sentrale momenter.

For Utenriksterminalen AS er formålet typisk for selskaper som har erverv til formål. Det samme gjelder SRH Eiendom Holding AS, Stavangerregionen Havn Eiendom AS («SRHE»), Risavika Eiendom AS og Risavika Havn AS. Selskapene går, slik vi oppfatter årsregnskapene, med overskudd. Med dagens vedtekter og organisering er det vår vurdering lite sannsynlig at en klage vil føre frem for disse selskapene.

Dersom en skal påberope hel eller delvis skattefrihet for særlig Utenriksterminalen AS og SRHE, bør et første skritt være å endre formålet.

For Stavangerregionen Havnedrift AS er det vedtektsfestede formål som utgangspunkt av en karakter som gjør det mulig å argumentere for skattefrihet. Utbytte og realisasjonsutbytte ved evt. oppløsning kan bare gå til SRH IKS, noe som også trekker i retning av skattefrihet. Imidlertid vil reglene om konsernbidrag der verdier kan flyttes til andre datterselskaper trekke i motsatt retning. Hva gjelder ansatte vil utleie av ansatte til bruk i skattepliktig virksomhet være et argument for begrenset skatteplikt. Det bør kunne argumenteres for at aktiviteten knyttet til utleie av kai og eierskap til tomt kan være skattefri

For SRHE vil eierskap til fire bygg i tilknytning til ISPS-området være et godt argument for at utleieaktiviteten kan være skattefri.

I tillegg fremgår det av Brønnøysundregistrene at SRHE og Risavika Havn AS er frivillig registrert for MVA som følge av utleie av bygg. En slik frivillig registrering er betinget av at det drives virksomhet etter MVA-loven. Evt. endring av vedtekter og organisering må i så fall vurderes opp mot vilkårene for fradrag for oppføringskostnader/påkostninger for slike bygg. Det oppfattes at den frivillige registrering i det vesentlige er historisk betinget, og at justeringsreglene uansett endringer neppe tilsier omfattende reversering av inngående MVA.

En overordnet konklusjon synes å være at det er rom for ytterligere netto skattefrie inntekter i konsernet, men at en reorganisering av aktivitet, eiendeler og gjeld i underliggende selskaper dels kan øke omfanget av skattefrihet og dels kan øke sjansen for å nå frem med et syn om hel eller delvis skattefrihet. Samlet sett kan dette gi vesentlige skattebesparelser.

9. Underskudd i SRH IKS

Fra et skattemessig ståsted vil det å kunne utligne skattepliktig inntekt i underskudd til fremføring så tidlig som mulig være gunstig. Aksjeselskaper som er eid av et IKS kan avgi og motta konsernbidrag med skattemessig virkning. Muligheten for konsernbidrag til et IKS er imidlertid ikke skatterettslig avklart.

En mulighet for å kunne benytte underskuddet i SRH IKS er å be skattemyndighetene om en bindende forhåndsuttalelse forut for eller uavhengig av en reorganisering. En kan da anmode om aksept for at konsernbidrag med skattemessig virkning fra underliggende selskaper til SRH IKS. Skattepliktig overskudd i de underliggende selskaper kan om dette fører frem avregnes mot underskudd til fremføring i SRH IKS. Basert på næringsoppgave for 2016 synes underskudd til fremføring i SRH IKS å utgjøre nesten kr 12,8 mill.

10. Avskrivninger

Det oppfattes at avskrivning av bygg, anlegg og øvrige driftsmidler som eies av SRH IKS og fra 2009 er tilordnet den del av SRH IKS som anses begrenset skattepliktig, er avskrevet basert på bokførte verdier og ikke virkelige verdier.

Det følger av Skatte-ABC for 2017 at for avskrivningsformål skal slike eiendeler oppjusteres til markedsverdi fra det tidspunkt de underlegges skatteplikt, herunder begrenset skatteplikt etter skatteloven § 2-32 andre ledd.

Om bygg, anlegg og driftsmidler kan oppjusteres senere enn det år skatteplikten oppsto er et komplisert spørsmål som ikke er omtalt i normal skattelitteratur. Det er flere hensyn som taler for at oppskrivning bør kunne skje, herunder at hvert inntektsår behandles for seg, og at ved en evt. senere gevinstberegning ved salg av bygg/anlegg/driftsmidler så vil det inngangsverdi som utgangspunkt ikke være del av noen tidligere skattefastsetting. Rettssystematiske betraktninger tilsier derfor at oppjustering til markedsverdi pr 2009 kan skje

På den annen side tilsier skattelovens ordlyd at saldo for avskrivning ved utgangen av ett år videreføres til det neste år. Som følge av at det er for sent å bestride avskrivningsgrunnlaget for det år driftsmidlene ble skattepliktige, trekker dette i retning av at avskrivningsgrunnlaget ikke lengre kan endres.

Effekten av en slik oppjustering er ukjent, men utgangspunktet er at avskrivninger skjer etter skattyters valg, og at avskrivninger som ikke gjennomføres kan skje i påfølgende år. En oppskrivning

til 2009-verdier vil potensielt kunne medføre økte avskrivningsverdier og tilhørende reduksjon av skattepliktig inntekt for SRH IKS.

Avhengig av den konkrete administrative prosess for inntektsåret 2016, vil endringen evt. kunne gjøres gjeldende allerede for 2016 gjennom reglene for egenretting. Uansett bør en søke å kreve slike økte avskrivninger fra inntektsåret 2017.

Del C – Muligheter ved reorganisering

11. Reorganisering

Basert på oversendt dokumentasjon er det flere grunner som tilsier at en reorganisering kan synes hensiktsmessig. Skattebyrden påløper i det alt vesentlige i de underliggende selskaper. Ved en reorganisering vil en isolert skattemessig målsetning være å få mest mulig av de nå skattepliktige inntekter klassifisert som skattefrie, og mest mulig av de skattefrie kostnader klassifisert som fradragsberettigede i skattepliktig inntekt.

En slik målsetning forutsetter at en vurderer hensiktsmessig plassering av eiendeler, gjeld og tjenester, samt kontraktsforholdene innad mellom SRH IKS og underliggende selskaper. Ny plassering bør skje uten at det utløser skattekrav av betydning. En reorganisering bør heller ikke påvirke samlet MVA-byrde negativt.

En reorganisering bør videre ta høyde for eksisterende og forventede rammer etter EØS-reglene og havnelovgivningen. Endelig bør reorganiseringen ikke begrense effektiv styring, stordriftsfordeler og hensiktsmessig kapitalflyt. En mulig tilpasning til fremtidige endringer i havnelovgivningen er å oppdatere vedtektene slik at havnekapitalen beskyttes mest mulig mot utdeling til eiere.

Det fører for langt og synes uansett for tidlige å gjennomgå alle alternativer i dette notat. I stedet angis noen overordnede grep som senere kan utvikles.

11.1 Selskapsstrukturen

Den ideelle selskapsstrukturen vil være å samle all skattefri virksomhet i ett selskap, og aktivitet som vil anses for skattepliktig i et eget selskap eller konsern. Det vil forutsette endringer i selskapsstrukturen ved at et aksjeselskap bør være konsernspiss for samtlige øvrige selskaper.

Som følge av fritaksmodellen vil salg av aksjer for å oppnå en slik struktur kunne gjøres uten beskatning. I forbindelse med en evt. reorganisering av selskapsstrukturen, bør fast eiendom med tilhørende leieforhold, låneforhold, kontrakter og ansatte tilordnes enten den skattefrie eller den skattepliktige del.

Et mulig, men kanskje ikke så aktuelt alternativ dersom en ønsker størst mulig sjanse for skattefrihet for havnevirksomheten, er å omdanne aktiviteten i SRH IKS til et aksjeselskap. Dette kan gjøres på flere måter, men den mest elegante metode er trolig at eierkommunene stifter et nytt IKS «Nye SRH IKS», som erverver SRH IKS, og at SRH IKS omdannes til et aksjeselskap etter reglene om skattefri omdanning. Ved å omdanne dagens SRH IKS til et aksjeselskap kan det fusjoneres skattefritt med Stavangerregionen Havnedrift AS, alternativt gjennom skattefri fisjonsfusjon der bare de deler av Stavangerregionen Havnedrift AS som er tilstrekkelig knyttet til regulær havnedrift innfusjoneres.

Det samme kan gjøres med andre selskaper som delvis har eiendeler / aktiviteter som er tilstrekkelig knyttet til regulær havnedrift.

En vil da oppnå en struktur med et IKS på toppen som sikrer kommunene eierrepresentasjon, samtidig som all virksomhet knyttet til havnedriften blir styrt gjennom et aksjeselskap. Alternativet forfølges ikke videre, men er benyttet innen andre bransjer med kommunalt eierskap, slik som energi og avfall.

11.2 Eierskap til fast eiendom

Utleie av fast eiendom som vanskelig kan kvalifisere som skattefri kan eies av underliggende selskaper med full skatteplikt, uten at det i seg selv medfører noen negativ endring relativt til dagens situasjon.

Fra et generelt skatterettslig ståsted bør imidlertid utleie av eiendom som kan kvalifisere som skattefri eies av SRH IKS. Eierskap andre steder vil øke sjansene for full skattebelastning i underliggende selskap, uten at dette kan reverseres i SRH IKS.

Et nærliggende eksempel er de fire bygningene som eies av Stavangerregionen Havn Eiendom AS, som synes å bidra til skattepliktige resultater. Det å legge til rette for en overføring av slike bygg til SRH IKS, i kombinasjon med å argumentere for at aktiviteten ikke er skattepliktig kan synes å gi redusert skatt. Hva som vil utgjøre den mest hensiktsmessig eierstruktur for fast eiendom bør vurderes konkret etter en mer detaljert gjennomgang av de ulike bygg, arealer og aktiviteter. Det er flere måter en slik overføring av eiendom kan skje på, og om overføring er aktuelt bør fremgangsmåten vurderes konkret.

Et alternativ kan være en konsernintern overføring av eiendeler uten skattlegging etter søknad til Finansdepartementet. Så vidt vites foreligger ikke praksis fra Finansdepartementet på dette området som omfatter IKS.

En annen mulighet, i tråd med alternativet skissert i siste avsnitt i pkt. 8.1, er altså å etablere Nye SRH IKS, og kombinere det med en omdanning av SRH IKS til et aksjeselskap som eies av Nye SRH IKS. En vil da være i posisjon til å benytte reglene om skattefri fusjon eller fisjonsfusjon til å flytte eiendom med tilstrekkelig tilknytning til havnedriften (herunder lagerarealer med tilknytning til ISPS) fra selskaper som i dag er skattepliktige til det omdannede SRH IKS. Det vil da bli vesentlig enklere å argumentere for at inntekter fra slike bygg skal være skattefrie.

For ordens skyldes kan det påpekes at dagens skattebelastningen ved eierskap i datterselskaper, i noen grad er motvirket ved at det i SRH IKS delvis er benyttet ulike nøkler for fordeling av inntekter og tilhørende fradrag. Det oppfattes at også internfaktureringen frem til nå kan ha bidratt til å redusere samlet skatteplikt for konsernet. Men, dagens tilnærming kan synes åpen for innsigelser fra skattemyndighetene.

Fordelen med hensiktsmessig eierskap må veies opp mot kostnader til overføring av eiendom, herunder evt. effekter av MVA som følge av frivillig registrering ved utleie av bygg for underliggende selskaper som eier bygg.

11.3 Lånestrukturen

Et IKS kan ifølge IKS-loven § 22 nr. 2 ikke benytte lånte midler til investering i aksjeselskap eller utlån til aksjeselskap selv om disse er heleide. Et IKS kan etter samme bestemmelse nr. 6 heller ikke stille garanti for eller pantsette sine eiendeler til sikkerhet for andre rettssubjekter som driver virksomhet, herunder heleide selskaper. Det er videre begrensninger på samlet lånegjeld for et IKS.

Lånestrukturen styrer tilordningen renter. Ved pantesikkerhet vil renter som utgangspunkt ikke fordeles mellom skattefri og skattepliktig del, men i stedet behandles på samme måte som

eiendelen. Renter på lån med pantessikkerhet i et bygg som anses å inngå fullt ut i skattepliktig virksomhet kan som utgangspunkt fradragsføres fullt ut.

Som følge av IKS-loven kan innlån fra kommunalbanken ikke lånes videre til underliggende selskaper. Rentekostnaden er derfor endelig i SRH IKS, og som følge av at slike lån ikke har pantessikkerhet fordeles den mellom skattepliktig og ikke skattepliktig del, fradraget for renter blir derfor ikke fullt ut effektivt. Det kan nevnes at dagens fordeling av renter der 86,86% av rentekostnadene tilordnes virksomhet som ikke er havnerelatert kan synes noe frirettslig, og til dels bryte med at kostnader og inntekter til dels tilordnes forholdsmessig. En kan risikere at Skattemyndighetene har et annet syn på fordelingen av rentekostnader.

Ut fra skatteøkonomiske betraktninger fører disse rammebetingelsen til at underliggende selskaper bør ha lån direkte fra eksterne parter. Som følge av at lånevilkårene fra kommunalbanken medfører 0,4 prosentpoeng lavere renter, vil det bero på et regnestykke der muligheten for økt skattefradrag må ses opp mot evt. økte lånekostnader.

EØS-reglene tilsier imidlertid at gunstige finansiering fra kommunen, som gjennom et IKS finansierer underliggende selskaper med lån eller egenkapital, vil stå i et betydelig spenningsforhold til reglene om forbud mot statsstøtte. Kommuner og IKS anses i denne sammenheng å være en del av staten. Reglene er relativt komplekse, og et utsagn om hvilke deler av kapitalen i SRH IKS som benyttes til hva vil ikke nødvendigvis være tilstrekkelig.

11.4 Tjenesteytelser, ansettelsesforhold og ledelse

Fra et praktisk og bedriftsøkonomisk ståsted vil felles bruk av ansatte normalt være hensiktsmessig. Reglene om statsstøtte forutsetter imidlertid at løsningen ikke skal medføre noen kryssubsidiering av konkurranseutsatt virksomhet. På den annen side forutsetter reglene om konkurranse at det offentlige heller ikke tilfører konkurranseutsatte virksomheter større verdier enn det en tenkt investor i markedet ville gjort. Regelsettene innebærer samlet sett at konserninterne tjenesteleveranser bør prises til markedsverdi.

Reglene om offentlige anskaffelser kan potensielt medføre ytterlige komplikasjoner. Dersom SRH IKS erverver tjenester fra aksjeselskaper, selv om disse er heleid, vil det etter omstendigheten kunne oppstå plikt til å innhente anbud. De sentrale grep for å styre klar av kravene til anbud består i å legge til rette for at selskaper som yter tjenester overfor SRH IKS har dette som sin vesentligste aktivitet og er tilstrekkelig kontrollert av SRH IKS. En vil da kunne hevde at plikten til offentlig anbud ikke gjelder som følge av unntaket for egenregi.

Generelt vil det kunne være heldig med et ledelsesmessig skille mellom SRH IKS og underliggende selskaper som driver skattepliktig virksomhet. En begrenser da muligheten for beskyldninger om kryssubsidiering og habilitetskonflikter i anbudsprosesser. Pr i dag synes det ikke å være rettslig grunnlag for å kreve noe slikt skille, og virksomheten i konsernet synes heller ikke å inviterer til at dette er noe som bør prioriteres nå.

Del D – Veien videre

12. Risiko ved dagens situasjon

Det skattemessige underskudd i den del av SRH IKS som er skattepliktig, synes å bygge på en noe anstrengt fordeling av inntekter og kostnader basert på ulike fordelingsnøkler, og vil være åpen for innsigelser fra ligningsmyndigheten, også tilbake i tid. Vedlegget til selvangivelsen gir en relativt god

forklaring, som innebærer at sjansen for at det foreligger opplysningssvikt knyttet til fordelingen av inntekter er begrenset. Muligheten for endringer er i så fall begrenset til de siste to år.

Både en reorganisering og et større omfang av den skattefrie del, vil kunne gi mindre behov for pressede fordelingsnøkler og begge deler vil kunne avhjelpe risikoen for senere endring. Det er vanskelig å se for seg annet enn at skattemyndighetene fremover uansett vil vurdere forholdene til SRH IKS konkret og i nødvendig detalj.

13. Arbeidsprosess videre

Den betydelige skattebelastningen i de underliggende selskaper, tilsier at den økonomiske oppside ved en reorganisering bør vurderes konkret. I den grad de underliggende selskaper leier ut bygg til aktivitet som kan knyttes opp mot et utvidet havneformål, vil en reorganisering potensielt kunne lede til betydelige skattebesparelser.

Det synes som om det er gode argumenter for at omfanget av begrenset skatteplikt i SRH IKS kan reduseres, og etter omstendigheten falle helt bort. Det samme gjelder Stavangerregionen Havnedrift AS, og fra 2019 potensielt også for Risavika Havn AS. En konkret argumentasjon vil forutsette gjennomgang av de ulike bygg med tilhørende leiekontrakter og med informasjon om leietakernes virksomhet. En slik argumentasjon kan fremføres basert på nåsituasjonen, og kan utvikles ytterligere etter en reorganisering.

14. Ressursbruk

Det er ikke mulig å angi en fast pris der en på forhånd fikserer den tid som går med. Det kan imidlertid oppstilles noen estimater for forventet tidsbruk, basert på det som til nå er kjent.

Gjennomgang av faktum og dokumentasjon vedrørende full skattefrihet for SRH IKS vil trolig kunne gjennomføres innenfor rammen av +/- kr 250.000 med tillegg av MVA, der spørsmålet om økning av avskrivningsgrunnlag trolig vil utgjøre anslagsvis 10-20% av tidsbruken. Det vil også bli et mindre tillegg for evt. arbeid med skattefrihet for Stavangerregionen Havnedrift AS. Som ledd i slikt arbeid forutsettes at det faktiske grunnlaget for avskrivning, herunder beregning av virkelig verdi, håndteres av SRH IKS.

En påfølgende klage på skattefastsettingen, vil normalt måtte bygge på den samme gjennomgang som nevnt ovenfor, men må suppleres med gjennomgang av vedtak, utforming av klage med tilhørende vedlegg. Med alle forbehold vil dette kunne medføre ytterligere +/- kr 100.000 med tillegg av MVA

En evt. domstolsbehandling som baserer seg på klage vil normalt kunne gjennomføres for ca kr 150.000 pluss MVA pr rettsdag, inklusive alle forberedelser, eksklusive evt. reisekostnader mv. Ved en evt. retts sak vil den juridiske prosedyre være relativt omfattende som følge av kompleks bakgrunnsrett, og presentasjon og dokumentasjon av de relevant faktiske forhold vedrørende havnedriften vil ta tid. Avhengig av hvordan saken skjæres til, vil et realistisk estimat være at en slik sak berammes over 5 dager

En reorganisering vil forutsette gjennomgang av flere overlappende rettsområder. En reorganisering vil antakelig måtte utvikles i flere omganger, der en avklarer detaljer etter hvert som hovedlinjene faller på plass.

En overordnet plan vil antakelig kunne skisseres innenfor rammene av +/- kr 200,000, forutsatt at faktum og dokumentasjon allerede er kartlagt i anledning at skattefastsetting er gjennomført.

1 Rettslig rammeverk

1.1 Skatteloven § 2-32 første ledd.

Skatteloven § 2-32 lyder som følger «*Mild stiftelse, kirkesamfunn, menighet, selskap eller innretning som ikke har erverv til formål, er fritatt for formues- og inntektsskatt*»

Professor i skatterett, Ole Gjems Onstad, beskriver reglen som en «*verneregul for allmennyttig virksomhet*».

Det nærmere innhold i begrepet «ikke erverv til formål» er presisert av Høyesterett gjennom omfattende og langvarig praksis og må ifølge professor i skatterett Ole Gjems Onstad anses for stabilt.

Det er sikker rett at det skal foretas en konkret helhetsvurdering av hva som er institusjonens hovedformål og at en rekke momenter kan ha betydning, jf. f.eks. Rt 1991 s 491 Veritas II.

Det er videre sikker rett at formålet ikke trenger å være ideelt eller godt. Skatteloven § 2-32 utgjør metodisk sett en nyansering av virksomhetsbegrepet, jf. f.eks. Ole Gjems Onstad, Norsk bedriftsskatterett punkt 14.3.10.

De sentrale momenter ved den konkrete helhetsvurdering er med henvisning til Rt. 2003 s. 861 (Ernst G. Mortensen) er gjengitt i Skatte-ABC (2016-2017) om skattefrie institusjoner punkt 3.2.

- Det vedtektsbestemte formål
- Den faktiske virksomhet som utøves
- Institusjonens oppbygning

Ved vurderingen kan også en rekke støttemomenter ha vekt. Skatte-ABC om Skattefrie institusjoner punkt 3.3 gjengir en rekke støttemomenter og det presiseres at listen ikke er uttømmende.

- Hensynet til konkurransesituasjonen
- Hensynet til likebehandling
- Hvordan inntekter anskaffes/finansiering
- Ideelt formål
- Institusjoner som tjener/fremmer medlemmers interesser
- Oppløsning av institusjonen – skal midlene brukes til å fremme tilsvarende ideelt formål
- Overskudd hos institusjonen
- Har eierne rett til utbytte eller faktisk mottar utbytte
- Aktivitetens art – utfører institusjonen oppgaver som det offentlige er lovpålagt å utføre

I denne sak er det som nevnt enighet om at Stavangerregionen Havn IKS sitt hovedformål ikke er ervervsmessig, men det er ikke enighet om verken den rettslige forståelsen av hva som utgjør et ikke-ervervsmessig formål eller hvilke deler at Stavangerregionen Havn IKS sine aktiviteter som faller inn under det ikke-ervervsmessige formål.

1.2 Skatteloven § 2-32 om begrenset skatteplikt

Skattekontorets vedtak bygger på at inntekter fra utleie samt utbytte fra underliggende selskaper er skattepliktig etter skatteloven § 2-32 andre ledd. Den sentrale del av denne bestemmelsen lyder som følger: «*Driver institusjon eller organisasjon som omfattes av første ledd*

økonomisk virksomhet – herunder bortleie av fast eiendom, også i tilfelle eiendommen delvis er benyttet til egen bruk – vil formue i og inntekt av den økonomiske virksomheten være skattepliktig.»

En ren bokstavfortolkning tilsier at utleie av fast eiendom er skattepliktig. Det følger imidlertid av praksis fra Høyesterett at bestemmelsen ikke skal bokstav-fortolkes:

Rt. 1955 s 175 (Veritas I) *«All den virksomhet som Veritas utøver, tar etter rettens mening utelukkende sikte på å realisere institusjonens ikke-erhvervsmessige formål. Den driver ikke noen utenfor formålet liggende selvstendig næringsdrift»*

Rt. 1985 s. 917 (Ernst G. Mortensen) *«Den økonomiske virksomhet som skjer innenfor rammen av et ikke-erhvervsmessig formål, skal være fritatt for formues- og inntektsskatt.»*

Rt. 1997 s. 1602 (Bodø Glimt) *«Med de rettslige utgangspunkter jeg har skissert, finner jeg således at Bodø/Glimts salg av supporterutstyr må ses som ledd i realiseringen av klubbens formål eller - om man vil - som integrert del av den ideelle virksomhet.»*

I Lignings-ABC er rettstilstanden oppsummert slik under Skattefrie institusjoner punkt 4.8: *«En skattefri institusjon mv. som driver økonomisk virksomhet, er ikke skattepliktig for formue i eller inntekt ved den økonomiske virksomheten dersom denne realiserer/virkeliggjør et ikke-erhvervsmessig formål»*

Det er klart at utleie av bygg i seg selv er økonomisk virksomhet. Problemstillingen er om utleie realiserer, virkeliggjør eller om man vil – er integrert med – det ikke-erhvervsmessig formål.

For å avgjøre dette spørsmålet må en juridisk sett bevege seg tilbake til skatteloven § 2-32 for å først avklare omfanget av det ikke-erhvervsmessige formål og deretter undersøke om utleie bygg realiserer, virkeliggjør eller er integrert med et slikt ikke-erhvervsmessig formål.

1.3 Hva er et «ikke-erhvervsmessig» formål

En offentlig havn utgjør infrastruktur for sjøtrafikk og for transport som kombinerer sjø og landtransport. Slik infrastruktur er til nytte for allmenheten.

Lovgivers formål med havner er beskrevet i havne og farvannsloven § 1 og lyder som følger:

«Loven skal legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer.

Loven skal videre legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk.»

Formålsbestemmelsen viser det allmennyttige ved havnedrift.

Infrastruktur for sjøtransport er også prioritert av lovgiver ut fra miljøhensyn. Det fremgår av forarbeidene til havne- og farvannsloven, Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) s 34, at formålsbestemmelsen til havneloven bl.a. bygger på en målsetning om å overføre mer godstransport fra vei til skip og bane. Drift av havn på en måte som underbygger et slikt lovgiverformål er også ut fra en slik politisk miljøbegrunnelse av ideell karakter.

Av Skatte-ABC om skattefrie institusjonen punkt 3.3.5 fremgår det at med ideelt formål omfattes det å tilgodese allmennyttige interesser og politiske interesser.

I kommentarutgaven til Havne- og farvannsloven (Rettsdata) er effektiv og sikker havnevirksomhet kommentert slik:

«Effektiv havnevirksomhet er avhengig av en rekke faktorer, bl.a. arealtilgang, godsvolum, infrastruktur, organisering av virksomheten og samarbeid med andre aktører. Havnevirksomheten skal etter loven også være «sikker». Det siktes her til så vel fysisk sikkerhet for de som arbeider i havnen og de som benytter seg av havnene, som sikkerhet mot terrorhandlinger og andre forsettlig ulovlige handlinger.»

I NOU 1999:5 punkt 5.2.1 (Det Nye Kystverket) fremgår det samfunnsmessige formål ved offentlige trafikkhavner:

«Transport av stykkgoods, og særlig containerisert gods, stiller helt andre krav både til Kystverket, kommunale havnemyndigheter og andre offentlige instanser. Dominerende deler av denne transporten går over offentlige trafikkhavner, ofte i form av intermodale transporter (land-sjø-land), med havnen som sentralt knutepunkt. Konkurransen med landtransport (dør-til-dør) er betydelige, samtidig som effektiv utførelse av slike transporter også krever høy grad av samordning mellom sjø-, havn- og landsiden, både med hensyn til infrastruktur, tjenester og organisasjon.

Næringslivet etterspør i stadig sterkere grad totale transportløsninger, hvor samlet pris i forhold til spesifiserte kvalitetskrav er avgjørende for valg av løsning. For transportbrukerne er det således pris og kvalitet som er avgjørende, og av mindre betydning hvilke transportformer og transportmidler som utfører oppdraget. Her har sjøtransporten og havnevirksomheten en stor utfordring. Fordi en stor del av tidsforbruk og kostnader i intermodale transportkjeder påløper i havner, må større offentlige trafikkhavner fremstå som effektive "logistikk-sentra".

Sjøtransport har en dominerende rolle i utenriks godstransport, og står for om lag 95 % av transportarbeidet (målt i tonnkm.) ved innførsel og utførsel av varer på norsk område. At skipsfartens stilling i utenriks transporter blir stadig mer dominerende, skyldes i stor grad eksport av olje og gass. Innenriks står sjøtransporten for om lag 53 % av godstransportarbeidet (målt i tonnkilometer inklusive transport av olje fra kontinentalsokkelen).»

Av punkt 5.2.2 fremgår det at infrastruktur kan deles opp i transportkorridorer (luftkorridorer, riksveger, jernbanenett og farleder) og terminaler (Flyplasser, jernbaneterminaler, ferjeterminaler for riksvegnettet og terminaler for gods og persontrafikk). Både korridorer og terminaler er i all hovedsak kontrollert og/eller eid av Staten. Eierskapet og/eller kontroll over havner avviker imidlertid fra hoved-løsningen med statlig eierskap og/eller kontroll:

«De havnene som har størst betydning for omlasting mellom forskjellige transportmidler er i kommunal eie. De største private havnene er rene industrihavner, med direkte kobling mellom produksjon og inn-/utskipning.»

Av punkt 5.2.3 likestilles likevel samfunnsformålet for kommunale og interkommunale havner med øvrige transportkorridorer og terminaler:

«Arbeidet med en nasjonal transportplan er viktig for å kunne utvikle et slikt helhetlig perspektiv gjennom et nært samarbeid mellom etatene innen veg-, jernbane-, luftfart- og sjøtransport. Gjennom et felles plandokument skal det legges til rette for politiske

beslutninger om overordnede prioriteringer knyttet blant annet til langsiktig utvikling av et helhetlig nasjonalt transportsystem og fordeling av økonomiske rammer mellom sektorene og innen den enkelte sektor.

Arbeidet med en samlet nasjonal transportplan legger til grunn at det fremtidige stamnett for transport på norsk område skal konsentreres om et begrenset antall kapasitetssterke og effektive transportkorridorer. Flere vil involvere havner og farleder som "forlengelse" av landbaserte korridorer. På landsiden og på sjøsiden utenom kommunale havnedistrikter er ansvar og myndighet for stamnettet entydig fastlagt som et statlig ansvar for henholdsvis Statens vegvesen/Jernbaneverket og Kystverket. Det viktigste knutepunktet i slike transportkorridorer på sjøsiden, trafikkhavnene, er i utgangspunktet underlagt kommunal eller interkommunal forvaltningsmyndighet.»

Lovgiver har på denne måten synliggjort at samfunnsnyttene ved havner går ut over det å sikre «sikkerhet og fremkommelighet» i farleden jf. havne og farvannsloven § 9. Det grunnleggende formålet med en havn er å være en terminal for transport. Havnen må være tilknyttet transportkorridoren i farleden, men for at sjø-korridoren skal benyttes må havnen også ha effektive og sikre arealer for omlasting, lagring, reparasjoner, vedlikehold, spedisjon og tilhørende administrasjon slik at personer og gods kan føres videre til neste transportkorridor over veg.

Det er de ovennevnte formål som utgjør målestokken for hva aktiviteter i Stavangerregionen Havn IKS skal vurderes opp mot.

2 Skatteklagenemndas tilnærming i vedtaket for Stavangerregionen Havn IKS

2.1 Fra Skatteklagenemndas vedtak

I skatteklagenemndas vedtak for SRH IKS side 9 og 11 fremgår:

[.....] skattyterens eget syn på hvor stort innslag av eiendomsforvaltning havneselskapet trenger for å ivareta sine lovpålagte oppgaver, blir dermed ikke avgjørende for bedømmelsen av om eiendomsforvaltningen er ikke-erhvervsmessig i vernebestemmelsens forstand. I stedet må det tas utgangspunkt i hvorvidt eiendomsdriften fremstår som en nødvendig følge av det ansvaret skattyteren har i kraft av å være havne- og farvannsmyndighet. Det er bare denne myndighetsrollen som begrunner at skattyterens formål er allmenntilgitt, og gjennom det har en ikke-erhvervsmessig karakter.

(...)

Skal ovennevnte oppsummeres kan skattekontoret ikke se grunnlag for å anse eiendomsutleien for å være foranlediget av kommunenes rolle som myndighetsutøver i havn og nærliggende farvann. For skattekontoret er det sentralt at SRH innviner inntekter ved utleie til datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS som i sin tur fremleier eiendommene til næringsdrivende. En slik forretningsmodell er løsrevet fra havne og farvannsloven pliktbestemmelse overfor kommuner. Utleievirksomheten står slik skattekontorets vurderer det på egne ben og adskilt fra SRHs rolle som lokal myndighetsutøver. Eiendomsvirksomheten dekker etter skattekontorets vurderinger et kommersielt behov for aktører som har en interesse i å ha en stedlig nærhet til havneområdene. Dette illustreres av den historiske oversikten over sluttbrukere av eiendommene hvor det går frem at det er tale om ca 50 ulike leietakere hvor flertallet er kommersielle aktører innenfor bl.a. offshore, logistikk og transport.

2.2 Plikter etter havnelovgivningen

Det rettslige grunnlaget for å begrense den skattefrie virksomhet til ansvaret som følger av å være havne- og farvannsmyndighet synes ikke å være utviklet i tilstrekkelig grad.

Vedtektene i SRH IKS henviser til havnelovgivning slik:

Å sikre regionen en konkurransedyktig og miljøvennlig infrastruktur for sjøtransport samt å ivareta de oppgaver som er tillagt kommunene etter havne- og farvannsloven.

Denne henvisningen har materiell betydning ved at SRH IKS sine aktiviteter skal være i samsvar med havne og farvannsloven.

Skatteklagenemndas analyse av loven er ufullstendig. Vedtektene viser ikke bare til formålsbestemmelsen men til hele loven. Formålsbestemmelsen i havneloven § 1 er fulgt opp med konkrete plikter i samme lov og med tilhørende forskrifter. Disse lovhjemlede plikter inngår, gjennom vedtektenes henvisning til havnelovgivningen, i SRH IKS sine vedtekter.

Etter havneloven § 39, og derfor også gjennom vedtektene, plikter SRH IKS med enkelte begrensninger både å gi fartøy rett til *adgang* (anløp) og til å benytte havnene. Etter havneloven § 40 plikter SRH IKS å *«sørge for at havneanleggene driftes og vedlikeholdes slik at brukernes behov for havne- og transporttjenester i havnen blir dekket på en sikker og effektiv måte»*.

Den lovpålagte plikten til å besørge effektive havne- og transporttjenester for fartøy som har rett til å benytte havnen innebærer en plikt til å tilrettelegge for lagring av gods som skal lastes/losses og transporteres videre enten sjøveien eller over land. I tillegg innebærer bestemmelsen en plikt til å tilrettelegge for annen infrastruktur slik som blant annet reparasjonsfasiliteter, ekspedisjonstjenester, tilhørende administrasjon og arealer for tilhørende parkering som kan knyttes til anløp og bruk av havneområdet. Hvis ikke gods kan lagres, fartøy kan tilbys lettere reparasjoner og gods ekspederes, oppfylles ikke plikten til effektive havne- og transporttjenester.

Plikten til at slike tjenester etter loven skal være sikre innebærer at lagring etter en nærmere vilkår må skje innenfor eller utenfor det terror-sikrede området, benevnt ISPS jf. egen regulering i forskrift. Skip over 500 tonn kan utelukkende benytte ISPS-sikrede havner. Lasting/lossing/lagring/ekspedisjon med tilhørende administrasjon må følgelig skje innenfor det sikre området. Gods som kommer utenfra et ISPS-sikret område må gjennomgås eller være under kontroll til enhver tid mens det midlertidig er utenfor.

Tilrettelegging for lasting/lossing/lagring/ekspedisjon/administrasjon innenfor ISPS-området er med dette en lovpålagt og nødvendig forutsetning for å drive en havn som har plikt til å ta imot skip over 500 tonn, noe SRH IKS har. Skattedirektoratet har i en uttalelse av 17 februar 2006 om MVA beskrevet sikkerhetstiltakene slik: *«Skattedirektoratet anser heller at sikkerhetstiltakene står i samme stilling som øvrige tiltak som havnen må besørge for at havneterminalen skal fungere som sådan»*.

Vesentlige brudd på forpliktelsene etter §40 er straffsanksjonerte for SRH IKS etter havneloven § 62. SRH IKS vil følgelig potensielt kunne straffes om ikke havnen tilbyr hensiktsmessige terrorsikrede lagerarealer.

Plikten til å ta mot skip og til å sikre brukernes behov for havne- og transporttjenester er også vernet ved bi-laterale og multilaterale konvensjoner. Norske havners forpliktelsen ble i Justisdepartementets uttalelse av 24.04.2015 vurderte det slik at ikke engang grunnloven § 112

som verner miljøet utgjorde sterk nok hjemmel til at havner kunne nekte skip adgang til og bruk av havn selv om forurensning fra skipene medførte at luftkvaliteten ble uholdbar.

Skatteklagenemnda foretar ingen egentlig analyse av SRH IKS sine lovpålagte plikter ut over å vise til ansvaret som følger av havneloven § 9, jf. side 9 i skatteklagenemndas vedtak.

2.2.1 «Nødvendig»

Skatteklagenemnda synes videre å bygge på at kun den aktivitet som er en *nødvendig* følge av dette ansvaret kan være skattefri, jf. skatteklagenemndas vedtak på side 9, der det siteres fra skattekontorets vedtak:

"det [må] tas utgangspunkt i hvorvidt eiendomsdriften fremstår som en nødvendig følge av det ansvaret skattyteren har i kraft av å være havne- og farvannsmyndighet. Det er bare denne myndighetsrollen som begrunner at skattyterens formål er allmennnyttig og gjennom det har en ikke-erhvervsmessig karakter".

Uten påviselig grunnlag oppstiller skatteklagenemnda med dette en ytterligere juridisk skranke for ikke-erhvervsmessig virksomhet. Det legges til grunn at bare oppgaver som er *nødvendige* i henhold til lovkrav kan være ikke-erhvervsmessige.

Høyesterett har ved en rekke anledninger fastslått at aktiviteter som ikke er pålagt ved lov kan realisere eller være integrert med ikke-erhvervsmessig aktivitet. Det skulle i denne sammenheng være tilstrekkelig å vise til at salg av supporterutstyr, slik tilfellet var i Rt. 1997 s 1602 (Bodø Glimt), ikke er nødvendig i henhold til noen lov. Hensynet bak skattefritaket er å verne ønsket ikke-erhvervsmessig aktivitet mot skatteinngrep fra det offentlige.

Det følger imidlertid av praksis fra Høyesterett at det vil kunne være et underordnet moment ved helhetsvurderingen om aktivitetene er i samsvar med oppgaver som offentlig myndighet normalt utøver. Som illustrasjon kan det vises til Rt. 1955 s. 175 (Veritas 1). Foretakets oppgaver innebar ikke at Veritas hadde «lovpålagt ansvar og myndighetsutøvelse». Dette ansvaret var det Kongen som hadde. Likevel åpnet loven for delegasjon av visse kontrolloppgaver til private institusjoner, herunder Veritas. I dommen fra Høyesterett gjaldt ingen del av drøftelsen spørsmålet om Veritas var lovpålagt å utføre slike funksjoner. Foretaket og ble likevel ansett for å ikke ha erverv til formål.

Så vidt vites foreligger ingen rettskilder som begrenser et ikke-erhvervsmessig formål til hva som er en *nødvendig plikt* etter lov.

2.2.2 Grunnloven § 113

Skatteklagenemndas rettsanvendelse, herunder forutsetningen om «nødvendig plikt» kan hevdes å innebære at vilkåret for skattefrihet i skatteloven § 2-32 er endret og vesentlig skjerpet uten hjemmel i lov. Grunnloven § 113 innebærer at skattlegging ikke kan skje uten tilstrekkelig klar hjemmel i lov og ligningen vil kunne være ugyldig som følge av Grunnloven § 113.

Det vises i denne sammenheng til at det har vært en klar oppfordring for staten til å avklare skatteplikten for IKS, jf. henvisning til Havnelovutvalgets utredning side 159. I mangel av slik avklaring, må meget lang tids ligningspraksis om skattefrihet for offentlige havner anses videreført for havner organisert som IKS. Så vidt vites finnes ingen endring av slik praksis med rettskildemessig vekt.



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 44/20
MØTEDATO: 20.10.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183

Saksbeh.: KV
Innstill. dato: 07.10.2020

Finansreglement

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	44/20	20.10.2020	

Forslag til vedtak:

«Styret godkjenner Finansreglement for Stavangerregionen Havn konsern.»



Bakgrunn

Formålet med reglementet er å gi rammer og retningslinjer for finans og gjeldsforvaltningen i Stavangerregionen Havn IKS (SRH IKS) med datterselskap.

Finansreglement er lovpålagt for kommuner og fylkeskommuner. For SRH er det ikke et krav for et slik reglement, men ser allikevel ett behov for ett finansreglement for å delegere myndighet og ha en gjensidig forståelse for låneopptak, likviditet, sikring, valutarisiko etc.

Saken

Finansreglementet skal bidra til en effektiv og forsvarlig økonomiforvaltning i konsernet samt overholdelse av SRHs løpende betalingsforpliktelser. Det er tatt utgangspunkt i enkelte kommuner og fylkeskommuners finansreglement i tillegg har administrasjonen rådført seg med Danske Bank og Kommunalbanken ved utarbeidelse.

Finansreglementet omfatter følgende:

- Reglementets virkeområde
- Retningslinjer for forvaltning av ledig likviditet og midler beregnet til driftsformål
- Retningslinjer for forvaltning av gjeldsportefølje og øvrige finansieringsavtaler
- Rapportering til styret
- Avvik og vurdering
- Bruk av ekstern kompetanse

Utkast til Finansreglementet er opprettet for å kunne fungere over tid. SRH har store lån i SRHE og SRHEH, og en rentesikringsavtale. Disse avtalene kan være utfordrende i forhold til fremlagt utkast, men administrasjonen skal ta grep over tid for å etterkomme krav i finansreglementet.

Oppsummering og konklusjon

Havnedirektøren mener at fremlagt finansreglement gir gode rammer og retningslinjer for finans og gjeldsforvaltning i SRH IKS med datterselskap. Samtidig sikrer reglementet at SRH kan styre låneopptak, likviditet, sikring, valutarisiko etc. på en hensiktsmessig måte. Reglementet er lagt opp i tråd med det administrasjonen mener er normalt i kommunesektoren.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Kristin Vabø

Controller

Saksbehandler

Vedlegg:

Bilag 1: Finansreglement

FINANSREGLEMENT

**CLOSE
TO** *business
the fjords
everything else
perfect*



Mekjarvik



Stavanger

58°58'19.6"N 5°43'37.1"E

Innhold

Kapittel 1 Reglementets virkeområde	1
§ 1-1 Formål med reglementet.....	1
§ 1-2 Generelle rammer for konsernets finans og gjeldsforvaltning	1
§ 1-3 Overordnede prinsipper	1
Kapittel 2: Retningslinjer for forvaltning av ledig likviditet og midler beregnet til driftsformål	2
§ 2-1 Rammer for likviditetsstyring.....	2
§ 2-2 Regler for plassering av driftslikviditet	2
§ 2-3 Regler ved plassering av overskuddslikviditet - bank.....	2
Kapittel 3 Retningslinjer for forvaltning av gjeldsportefølje og øvrige finansieringsavtaler.....	3
§ 3-1 Rammer for konsernets låneopptak.....	3
§ 3-2 Regler for låneopptak	3
§ 3-3 Regler for rentebinding og rentesikring.....	3
§ 3-4 Regler for sikring av valutarisiko	4
Kapittel 4 Rapportering til styret	4
§ 4-1 Havnedirektørens rapportering om finansforvaltningen.....	4
§ 4-2 Innholdet i finansrapporteringen	4
Kapittel 5 Avvik og vurdering.....	4
§ 5-1 Konstatering av avvik	4
Kapittel 6 Bruk av ekstern kompetanse	5
§ 6-1 Retningslinjer for innhenting av ekstern kompetanse.....	5
§ 6-2 Hovedbankforbindelse	5
Kapittel 7 Ikrafttreden.....	5

Kapittel 1 Reglementets virkeområde

§ 1-1 Formål med reglementet

Dette reglementet gir rammer og retningslinjer for finans og gjeldsforvaltningen i Stavangerregionen Havn IKS (SRH IKS) med datterselskap.

Reglementet er vedtatt av styret i SRH. Morselskapet er underlagt lov om interkommunale selskaper (IKS-loven)¹, og dette er hensyntatt i finansreglementet for SRH².

Unntak fra dette regelverket skal kun gjøres ved forhold av uvanlig art eller stor betydning.

§ 1-2 Generelle rammer for konsernets finans og gjeldsforvaltning

Stavangerregionen Havn konserns (SRH) finansielle posisjoner skal forvaltes som en helhet hvor en søker å oppnå lavest mulig netto finansutgifter over tid, samtidig som det sikres en tilfredsstillende grad av forutsigbarhet i selskapet finansielle stilling.

Reglementet vektlegger hensynet til en forsvarlig økonomiforvaltning, samt overholdelse av konsernets løpende betalingsforpliktelser. I avveiningen mellom økt avkastning og redusert risiko foretrekkes redusert risiko. Finansielle instrumenter som bidrar til å øke forvaltningens kompleksitet skal fortrinnsvis unngås.

§ 1-3 Overordnede prinsipper

- a. SRH skal til enhver tid ha tilstrekkelig likviditet for påregnelige utbetalinger til dekning av løpende betalingsforpliktelser.
- b. Plassert overskuddslikviditet skal over tid gi en god og konkurransedyktig avkastning innenfor definerte krav til likviditet og risiko, hensyntatt tidsperspektivet på plasseringene.
- c. Lånte midler skal over tid gi lavest mulig totalkostnad innenfor definerte krav til refinansieringsrisiko og renterisiko, hensyntatt behov for forutsigbarhet i lånekostnadene.
- d. Reglementet skal vedtas hvert fjerde år i etterkant av valg av nytt styre. Dette reglementet er gjeldende til styret vedtar nytt reglement.
- e. Fullmakter og rutine i forvaltningen: Havnedirektøren har fullmakt til å føre finans og gjeldsforvaltningen og inngå avtaler i samsvar med dette reglementet.
- f. SRH skal selv, gjennom fastsettelse av dette reglementet, ta stilling til hva som er tilfredsstillende avkastning og vesentlig finansiell risiko jfr. IKS-loven §22 ledd 7.
- g. SRHs finans- og gjeldsforvaltning skal skje i samsvar med Lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrifter. Det er unntak for visse tjenestekontrakter deriblant finansielle tjenester³

¹Lov om interkommunale selskaper (IKS-loven) av 1 november 2019, LOV-2018-06-22-83 fra 01.11.2019

² For full konsernstruktur, se appendiks x.

³ Forskrift om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften), FOR-2016-08-12-974

Kapittel 2: Retningslinjer for forvaltning av ledig likviditet og midler beregnet til driftsformål

§ 2-1 Rammer for likviditetsstyring

SRHs likvide midler består av de til enhver tid innestående midler på konsernets bankkonti, trekkrettigheter og plasseringer av overskuddslikviditet i henhold til dette reglement.

Ledig likviditet og andre midler beregnet for driftsformål skal forvaltes med lav kreditt- og markedsrisiko og høy likviditet.

Det skal ikke være valutarisiko ved plassering av ledig likviditet og midler beregnet til driftsformål. Alle plasseringer skal gjøres i norske kroner (NOK), eller være sikret til norske kroner (NOK).

Driftslikviditet: Konsernet skal til enhver tid ha tilgjengelig driftslikviditet (inkludert eventuelle trekkrettigheter), som er minst like stor som forventede likviditetsbehov de neste 60 dagene ⁴.

All likviditet utover driftslikviditeten er å betrakte som overskuddslikviditet.

Overskuddslikviditet: Ledig likviditet utover driftslikviditetene anses som overskuddslikviditet og kan plasseres på slik måte som angitt i reglementets §§ 2-3.

§ 2-2 Regler for plassering av driftslikviditet

- (1) Driftslikviditeten skal være plassert som innskudd i SRHs hovedbank
- (2) Hovedbanken skal minimum ha offisiell kredittrating A
- (3) Driftslikvidene skal være tilgjengelige
- (4) Trekkrettigheter skal ikke overstige 100 mill kr

§ 2-3 Regler ved plassering av overskuddslikviditet - bank

- (1) Overskuddslikviditet kan plasseres som innskudd i bank
- (2) Bankinnskudd skal ha maksimalt seks måneders bindingstid
- (3) Det skal ikke plasseres overskuddslikviditet i aktiva som medfører valutarisiko
- (4) Det er et mål for avkastningen at det oppnås høyere avkastning enn konsernkonto i hovedbankforbindelse

⁴ 120 dager i kritiske markedssituasjoner eksempelvis pandemi, finanskriser, bortfall av enkeltmarkeder etc.

Kapittel 3 Retningslinjer for forvaltning av gjeldsportefølje og øvrige finansieringsavtaler

§ 3-1 Rammer for konsernets låneopptak

Låneopptak skal kun finne sted i henhold til konsernets vedtatte investeringsbudsjett og for å dekke likviditetsbehov. Lån kan også tas opp for å refinansiere eksisterende gjeld. Låneopptaket i SRH IKS skal følge selskapsavtalen og IKS-loven § 22. For datterselskap skal nye låneopptak vedtas av styret, refinansiering av eksisterende gjeld kan besluttes av havnedirektøren.

Styring av låneporteføljen skal skje ved å optimalisere låneopptak og rentebindingsperiode innenfor et akseptabelt risikonivå gitt et overordnet ønske om forutsigbarhet og stabilitet i lånekostnadene.

Låneporteføljen skal bestå av færrest mulig lån. Refinansieringsrisikoen skal reduseres ved å spre tidspunkt for forfall.

SRH kan kun ta opp lån i norske kroner (NOK). Finansiell leasing skal behandles på lik linje med låneopptak.

For å oppnå ønsket rentebinding, kan SRH ta i bruk rentesikringsinstrumenter som rentebytteavtaler (SWAP). Rentesikringsinstrumentene kan benyttes i den hensikt å endre renteesponeringen for SRHs lånegjeld. Det skal kun benyttes større banker med bred dokumentert erfaring innenfor finansielle derivater som motpart ved slike kontrakter. Hensikten bak hver derivatkontrakt skal dokumenteres, og kontrakten skal knyttes til underliggende lån eller låneportefølje.

§ 3-2 Regler for låneopptak

- (1) Det kan tas opp direkte lån i offentlige og private finansinstitusjoner, samt i livselskaper
- (2) Tidspunkt for låneopptak skal vurderes ut fra vedtatt investeringsbudsjett og likviditetsbehov
- (3) Det kan bare tas opp lån i norske kroner (NOK). Lån kan tas opp både med og uten avdrag
- (4) Lån med forfall (eventuelt med långivers rett til å kalle lånet) inntil 12 måneder frem i tid skal maksimalt utgjøre 50 prosent av den samlede låneporteføljen
- (5) Gjennomsnittlig kapitalbinding bør være minimum 3 år
- (6) Gjeldsporteføljen i form av antall lån/långivere mv. skal bygges opp med sikte på å begrense den underliggende refinansieringsrisikoen

§ 3-3 Regler for rentebinding og rentesikring

Finansielle instrumenter (derivater) som rentebytteavtaler (renteswaps) og renteopsjoner kan benyttes for å sikre SRHs låneportefølje mot uønskede rentesvingninger. Slike instrumenter skal regnes med i samlet renterisiko. Bruk av andre rentebærende instrumenter tillates ikke.

- (1) Andel av låneporteføljen med fast rente skal ligge i intervallet 25-75%. Strategien sikter seg inn på 50% sikring
- (2) I en normalsituasjon og som en benchmark skal låneporteføljen med renterisiko ha en gjennomsnittlig rentebindingstid(durasjon) på 3 år, og maksimal gjennomsnittlig rentebindingstid skal være 7 år

- (3) Rentebytteavtaler skal ha maks forfall 10 år frem i tid
- (4) Lån med flytende rente, lån med fast rente og renteswaps kan benyttes i rentestyringen
- (5) I den hensikt å forebygge timingrisiko, inngås avtaler om rentesikring hyppig/jevnlig og i begrenset beløpsmessig omfang. Renterisikoen skal reduseres ved å spre tidspunktet for renteregulering/forfall

§ 3-4 Regler for sikring av valutarisiko

SRH skal minimalisere sin valutarisiko, valutarisiko kan oppstå ved kjøp av varer og tjenester fra utland. Vesentlig kjøp sikres mot NOK ved kontraktinngåelse.

Kapittel 4 Rapportering til styret

§ 4-1 Havnedirektørens rapportering om finansforvaltningen

SRH skal gjennom året legge fram rapporter for styret som viser status for konsernets finansforvaltning pr. halvår

Rapportene skal beskrive eventuelle avvik mellom faktisk forvaltning og kravene i finansreglementet. Dersom havnedirektøren mener det, er grunn til å endre finansreglementet eller gjøre unntak skal dette inkluderes i rapporteringen.

§ 4-2 Innholdet i finansrapporteringen

Rapporteringen til styret skal inneholde tilstrekkelig informasjon til at styret kan følge opp sitt ansvar for forvaltningen av konsernets midler.

Rapporten skal inneholde følgende:

- Status på likviditet
- Opptak av nye lån i perioden
- Inngåelser av rentebytteavtaler (SWAP)
- Refinansiering av eksisterende lån
- Endring i risikoeksponering
- Gjenværende rentebinding og rentebetingelser

Kapittel 5 Avvik og vurdering

§ 5-1 Konstatering av avvik

Avvik rapporteres i styrerapporten og skal lukkes på en hensiktsmessig måte. Avviket slik det har fremstått, og eventuelt økonomisk konsekvens av avviket dersom det er vesentlig, skal uten ugrunnet opphold rapporteres til styret sammen med forslag til rutineendringer som vil redusere sannsynligheten for slikt avvik i fremtiden.

Kapittel 6 Bruk av ekstern kompetanse

§ 6-1 Retningslinjer for innhenting av ekstern kompetanse

Aktiviteten i SRH skal konkurranseutsettes i henhold til lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrifter samt konsernets egne innkjøpsbestemmelser.

§ 6-2 Hovedbankforbindelse

SRH skal inngå rammeavtaler for å ivareta det løpende behov for banktjenester. Ved valg av hovedbankforbindelse stilles det krav om minimum offisiell kredittrating A. Det kan gjøres avtale om trekkrettigheter med hovedbankforbindelsen.

Kapittel 7 Ikrafttreden

Reglementet trer i kraft xxx med overgangsregler knyttet til eksisterende avtaler, jf styrets vedtak i møte xxx, sak xxx. Reglementet kan endres av styret selv.



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 45/20
MØTEDATO: 20.10.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183
Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 08.10.2020

Strategiplan 2021-2024 – Foreløpig utkast

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	45/20	20.10.2020	

Forslag til vedtak:

- «45.1/20 Styret ser positivt på det interne arbeidet som er gjort i organisasjonen for å involvere de ansatte i prosessen og mener det foreløpige utkastet har en tydelig og ambisiøs retning. Styrets innspill og kommentarer til planen tas inn i det videre arbeidet med revidering av planen. Forslag til endelig utkast av Strategiplan 2021-2024 legges frem i desember 2020.
- 45.2/20 Det skal utarbeides en handlingsplan for cruiseanløp til Stavanger havn. Det støttes at planen fremlegges for behandling i eierkommunene, i tråd med vedtak i sak 142/20 i Stavanger formannskap.»



Bakgrunn

Strategiplan for perioden 2018-2020 ble godkjent i sak 57/17. Planen ble utarbeidet gjennom en intern prosess med bred involvering av de ansatte. Strategiplan 2018-2020 var en revidering av Strategiplan 2015-2017 hvor de overordnede linjene med visjon, overordnet mål, verdier og slagord ble videreført.

Styret har vært orientert om at organisasjonen har arbeidet med å revidere strategiplanen gjennom de siste månedene.

Prosess

Våren og tidlig høst 2020 har organisasjonen arbeidet med å revidere strategiplanen. Hovedfokuset har vært å forenkle og spisse planen. Grunnet Covid-19 har ikke de ansatte kunne involveres like bredt som ved tidligere år noe som har medført at ledergruppen har stått for en stor del av arbeidet.

Ledergruppen har gjennom flere møter gjennomgått de ulike hovedmålene, delmålene og tiltak for å forenkle, forbedre og oppdatere planen. Forslag til endringer er presentert for alle ansatte på to strategisamlinger medio juni og primo september hvor ansatte har jobbet med forslagene og hatt anledning til å komme med innspill. I strategisamlingene har de ansatte løst oppgaver i tverrfaglige grupper for å komme med konkrete tilbakemeldinger til planen samtidig som man sikret engasjement og bred forankring/eierskap i hele organisasjonen.

Resultatet av arbeidet er vedlagt saken, se bilag 1.

Saken

Tidligere strategiplaner for SRH har hatt en gyldighet på tre år, mens revidert strategiplan legger opp til å gjelde for fire år. Havnestyret følger valgperioden og velges for fire år, og det vil være naturlig at påtroppende styre vedtar strategiplan for de fire neste årene.

I revidert plan foreslås det å endre SRH sitt overordnede mål slik at det er tilpasset/samsvarer med formålsparagrafen i ny havne- og farvannslov - [LOV-2019-06-21-70](#). Tidligere var det overordnede målet: «*Havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester*»

Nytt hovedmål: «Stavangerregionen Havn skal fremme sjøtransport og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift.

Resten av de overordnede linjene som visjon, verdier og slagord beholdes og er som følger:

Visjon:	Stavangerregionen Havn skal være Nord-Europas mest profesjonelle, hyggelige og attraktive havn.
Verdier:	Dedikert – Trygg – Smart
Slagord:	close to...



Nedenfor vises hvilke hovedmål som er foreslått beholdt og hvilke som endret. Strategiplan 2021-2024 som også viser tiltak følger saken, se bilag 1. Enkelte tiltak vil kommenteres særskilt i saken.

HVEM:

Hovedmål: Vi skal være den foretrukne havnen.

Delmål:

- A. Tilrettelegge for maritim næring
- B. Synliggjøre og kommunisere havnens rolle
- C. Ha et godt omdømme

HVOR

Hovedmål: Vi skal sikre utviklingen av havnearealer og infrastruktur for å møte fremtidige behov i regionen.

Eksisterende hovedmål: Vi skal sikre utvikling av havnearealer med tilhørende infrastruktur for å møte fremtidige behov hos regionens næringsliv, transportører og vareeiere.

Delmål:

- A. Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer
- B. Samarbeide med myndigheter, politikere og andre for å styrke havneinfrastruktur på land og sjø
- C. Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur

Som tiltak til delmål A er det foreslått at SRH skal lage egen handlingsplan til cruisestrategien. Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030 ble vedtatt av styret i SRH i juni 2020, sak 28/20. Strategien ble også vedtatt i april 2020, sak 18/20, men ble sendt tilbake fra Utvalg for miljø og utbygging (UMU den 06.05.20) med anmodning om ny behandling i nytiltrådt styre i SRH.

Stavanger formannskap behandlet saken den 10.09.20, sak 142/20. Som en oppfølging av UMUs sak 103/20 den 26.08.20, laget havnedirektøren en merknad i forbindelse med formannskapets behandling etterforespørsel fra en kommunaldirektør. I samråd med styreleder ble brev av 02.09.20 sendt kommunedirektøren og vedlagt den politiske saken. Notatet ble sendt styremedlemmene i SRH til orientering. Reiselivsdirektør Elisabeth Saupstad i Region Stavanger sendte også inn en merknad til UMUs vedtak.

Kommunedirektørens forslag til vedtak i formannskapets sak 142/20 var:

«Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030 godkjennes.»

Formannskapets flertallsvedtak:



«1. Cruiseskip skal flyttes ut av indre havn i Vågen og ikke lenger legge til kai her.

Formannskapet ber Stavangerregionen Havn IKS om å prioritere dette arbeidet, inkludert ny kai i Bjergsted, og i mellomtiden se på mulighet for omrokking slik at belastningen på Strandkaia / Gamle Stavanger blir minst mulig, dette i tråd med vedtatt Handlings- og Økonomiplan 2020-2023.

2. Antall anløp skal reduseres gjennom strategiperioden (allerede inngåtte avtaler skal hensyntas) sammenliknet med toppårene 2018-2019, og de minst miljøbelastende skipene skal prioriteres. Dette arbeidet skal prioriteres.

3. Formannskapet ber Stavangerregionen Havn IKS vurdere en handlingsplan som utgår fra cruisestrategien, og som sendes eierkommunene for behandling.»

Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019-2034, vedtatt av bystyret i sak 22/19 den 11.03.19, gir føring til bruken av Skagenkaia ved at cruiseanløp skal reduseres til et minimum.

Som en oppfølging av formannskapsvedtaket er det i utkast til SRHs Strategiplan 2021-2024 lagt inn et tiltak om cruisekaier under delområde HVOR.

Stavanger kommune ved sentrumskoordinator Ole Martin Lund – som også var prosjektleder for kommunedelplan for sentrum – har invitert til møte den 16. oktober for å drøfte temaet. Kommunens øvrige representanter er kommunalsjef for Bymiljø og utbygging, Leidulf Skjørestad, og leder for juridisk avdeling, Anita Wirak.

Agendaen for møtet er å drøfte formannskapsvedtakets innhold, sammenhengen med sentrumsplanens vilkår til Skagenkaia og muligheten for å bygge ut cruisekai i Bjergsted. Kommunen ønsker å drøfte handlingsplanens tematiske innhold, fremdrift, organisering av utarbeidelse av planen og den politiske rapporteringsprosessen.

HVA

Hovedmål: Vi skal videreutvikle bærekraftige tjenestetilbud som styrker havnens og regionens konkurransekraft.

Eksisterende hovedmål: Vi skal videreutvikle et bærekraftig spekter av havnerelaterte tjenestetilbud som styrker konkurransekraften for regionens næringsliv

Delmål:

- A. Utvikle mulighetene til våre havneområder
- B. Være en forutsigbar og sikker havn
- C. Arbeide for miljøriktig havnedrift

HVORDAN

Hovedmål: Vi skal fremme effektiv drift, solid økonomi og et godt arbeidsmiljø

Eksisterende hovedmål: Vi skal organisere havneaktiviteten i Stavangerregionen for å fremme effektiv drift, god økonomi og et sunt arbeidsmiljø.

Delmål:

- A. Gjennomgående kvalitet- og forbedringsarbeid
- B. Skape verdier for eierne
- C. Være en attraktiv arbeidsplass

Som tiltak til delmål A står det at SRH skal realisere digitaliseringsstrategien. Digitaliseringen gir muligheter for innovasjon, økt produktivitet og bedre kvalitet i organisasjonen, og SRH har i 2020 jobbet målrettet med digitaliseringsarbeid. Havnedirektøren tar sikte på at forslag til digitaliseringsstrategi fremlegges for styret i desember, samtidig med endelig behandling av hovedstrategien.

Digitalisering ved hjelp av digital transformasjon for SRH betyr å erstatte analog informasjon og manuelle og/eller fysiske oppgaver med digitale løsninger. Digital transformasjon er mer enn digitale versjoner av analog informasjon og for SRH handler det om å utnytte mulighetene og tenke helt nytt. Digital transformasjon fremmer nye måter å levere effektive tjenester på. Digitalisering er et samspill mellom organisasjon, arbeidsprosesser og teknologi. Samtidig er digitalisering en kjernefunksjon for å etablere effektive arbeidsprosesser på tvers av organisasjonen gjennom smart bruk av teknologi

Formålet med digitaliseringsstrategien er å strukturere og tydeliggjøre SRH sine ambisjoner med digitaliseringsarbeidet den kommende perioden. Digitaliseringsstrategien skal ivareta målene fra den overordnede strategien for SRH 2021-2024.

Havnedirektørens vurdering

I likhet med foregående strategiplaner ønsker SRH at Strategiplan 2021-2024 skal være tydelig, enkel og ambisiøs.

Det er valgt å beholde eksisterende visjon, verdier og slagord da de er blitt en del av identiteten til SRH, er tidløse og fortsatt aktuelle.

Strategiplanen er godt forankret internt og gjennom samlingene har ansatte kommet med en rekke konstruktive innspill og tilbakemeldinger som er innarbeidet i planen. Gjennom forenklingen av både språk, hovedmål, delmål og tiltak ønskes det at strategiplanen fremstår nå som et mer levende dokument som kan knyttes til den enkeltes arbeidsdag og arbeidsoppgaver.

Strategiplanen vil bidra til styret, ledelsen og de ansatte jobber målrettet sammen for å nå målene. Hovedmål, delmål og tiltak er utformet for å fremme sjøtransport og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv – helt i tråd med formålsparagrafen i havne- og farvannsloven og SRH sitt nye overordnede mål.



Havnedirektøren anbefaler for styret at det i tilknytning til den nye strategiplanen vedtas å utarbeide delplanen: «Handlingsplan for cruiseanløp».

Forslag til vedtak (delvedtak): «Det skal utarbeides en handlingsplan for cruiseanløp til Stavanger havn. Det støttes at planen fremlegges for behandling hos eierkommunene, i tråd med vedtak i sak 142/20 i Stavanger formannskap.»

For en del av de øvrige tiltakene foreslås det også at det kan utarbeides egne, interne handlingsplaner der det oppleves som formålstjenlig.

Havnedirektøren ber styret om å komme med innspill og kommentarer i styremøtet slik at disse kan innarbeides i det foreløpige utkastet og revideres før en endelig versjon fremlegges for styret i desember.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Vedlegg

Bilag 1: Strategiplan 2021-2024

Bilag 2: Strategiplan 2018-2020



**CLOSE
TO** *people
energy
business
nature*

VISJON

Stavangerregionen havn skal være Nord-Europas mest profesjonelle, hyggelige og attraktive havn

OVERORDNET MÅL FOR STAVANGERREGIONEN HAVN

Stavangerregionen Havn skal fremme sjøtransport og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift.

Verdier: **Dedikert – Trygg – Smart**

Slagord: **close to...**

HVEM

Hovedmål: Vi skal være den foretrukne havnen

Delmål:

- A. Tilrettelegge for maritim næring
- B. Synliggjøre og kommunisere havnens rolle
- C. Ha et godt omdømme

HVOR

Hovedmål: Vi skal sikre utvikling av havnearealer og infrastruktur for å møte fremtidige behov i regionen

Delmål:

- A. Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer
- B. Samarbeide med myndigheter, politikere og andre for å styrke havneinfrastruktur på land og sjø
- C. Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur

HVA

Hovedmål: Vi skal videreutvikle bærekraftige tjenestetilbud som styrker havnens og regionens konkurransekraft

Delmål:

- A. Utvikle muligheter på våre havneområder
- B. Være en forutsigbar og sikker havn
- C. Arbeide for miljøriktig havnedrift

HVORDAN

Hovedmål: Vi skal fremme effektiv drift, solid økonomi og et godt arbeidsmiljø

Delmål:

- A. Gjennomgående kvalitet- og forbedringsarbeid
- B. Skape verdier for eierne
- C. Være en attraktiv arbeidsplass





Hovedmål, delmål og tiltak:

Hvem

Hovedmål:

Vi skal være den foretrukne havnen

Delmål:

- A. Tilrettelegge for maritim næring
 - B. Synliggjøre og kommunisere havnens rolle
 - C. Ha et godt omdømme
-

- A. Tilrettelegge for maritim næring

Tiltak:

- Leverer utmerket service i alle ledd
- Målrettet dialog med nye og eksisterende partnere
- Dra nytte av jevnlig kundeundersøkelser

- D. Synliggjøre og kommunisere havnens rolle

Tiltak:

- Styrke markedsføringen av havnens muligheter
- Tilstedeværende på relevante arenaer regionalt, nasjonalt og internasjonalt
- Realisere strategisk kommunikasjonsplan

- A. Ha et godt omdømme

Tiltak:

- Fokus på gode løsninger med innbyggere, kunder og eiere
- Havnelangs annet hvert år
- Prioritere sikkerhetstiltak



Hvor

Hovedmål:

Vi skal sikre utvikling av havnearealer og infrastruktur for å møte fremtidige behov i regionen

Delmål:

- A. Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer
 - B. Samarbeide med myndigheter, politikere og andre for å styrke havneinfrastruktur på land og sjø
 - C. Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur
-

- A. Strategisk arealplan skal være førende for prioriteringer

Tiltak:

- Plan for havneutvikling skal revideres med grunnlag i strategiplan
- Intern og tverrfaglig involvering skal etableres i tidlig fase
- Ha løpende realitetsvurderinger av muligheter
- Lage egen handlingsplan til cruisestrategien

- B. Samarbeide med myndigheter, politikere og andre for å styrke havneinfrastruktur på land og sjø

Tiltak:

- Synliggjøre og kommunisere planer og behov til myndigheter, politikere og andre aktører
- Være kjent med ytre rammebetingelser, og være involvert i de ulike prosessene som påvirker disse
- Vurdere samarbeid med andre havner og private eiere av kaier, arealer og bygg

- C. Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur

Tiltak:

- Ivareta den underliggende verdien i havnens arealer ved å medvirke til eiendomsutvikling som finansierer havneinfrastruktur
- Vurdere samarbeid med andre for å skape mest mulig verdier for fremtidig havneutvikling
- Realisere samarbeidsavtalen med Stavanger utvikling KF



Hva

Hovedmål:

Vi skal videreutvikle bærekraftige tjenestetilbud som styrker havnens og regionens konkurransekraft

Delmål:

- A. Utvikle muligheter på våre havneområder
 - B. Være en forutsigbar og sikker havn
 - C. Arbeide for miljøriktig havnedrift
-

- A. Utvikle muligheter på våre havneområder

Tiltak:

- Styrke nettverk og samarbeide med andre havner – nasjonalt og internasjonalt
- Aktivt internt engasjement og eierskap
- Identifisere og iverksette sømløse løsninger
- Investere etter markedets behov

- B. Være en forutsigbar og sikker havn

Tiltak:

- Være tydelig på HMSK, beredskap og sikring
- Velge trygge, standardiserte tjenestetilbud
- Kontinuerlig bruker- og myndighets samarbeid

- C. Arbeide for miljøriktig havnedrift

Tiltak:

- Realisere Miljøplanen
- Delta aktivt i miljøprosjekt/-nettverk
- Tilrettelegge for fremtidsrettet energi



Hvordan

Hovedmål:

Vi skal fremme effektiv drift, solid økonomi og et godt arbeidsmiljø

Delmål:

- A. Gjennomgående kvalitet- og forbedringsarbeid
 - B. Skape verdier for eierne
 - C. Være en attraktiv arbeidsplass
-

- A. Gjennomgående kvalitet- og forbedringsarbeid

Tiltak:

- Realisere digitaliseringsstrategien
- Skape erfaringsoverføring internt og eksternt
- Prioritere kvalitetsforbedringer

- B. Skape verdier for eierne

Tiltak:

- Bidra til eiernes miljøambisjoner
- Prioritere aktører som gir ringvirkninger
- Etablere samarbeid for bedre ressursbruk
- Sette mål for nøkkeltall

- C. Være en attraktiv arbeidsplass

Tiltak:

- Bygge hverandre gode
- Ansatte skal medvirke til egen utvikling og være et godt forbilde
- Være inkluderende både faglig og sosialt
- Fokus på god og relevant informasjonsdeling





**CLOSE
TO** *people
energy
business
nature*

VISJON

Stavangerregionen havn skal være Nord-Europas mest profesjonelle, hyggelige og attraktive havn

OVERORDNET MÅL FOR STAVANGERREGIONEN HAVN

Havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester

Verdier: **Dedikert – Trygg – Smart**

Slagord: **close to...**

HVEM

Hovedmål: Vi skal være den foretrukne havnen

Delmål:

- A. Være en effektiv og serviceorientert samarbeidspartner
- B. Synliggjøre og kommunisere havnens rolle
- C. Ha et godt omdømme

HVOR

Hovedmål: Vi skal sikre utvikling av havnearealer med tilhørende infrastruktur for å møte fremtidige behov hos regionens næringsliv, transportører og vareeiere.

Delmål:

- A. Strategisk arealplan skal være førende for prioriteringer
- B. Samarbeide med myndigheter, politikere og andre for å styrke havneinfrastruktur på land og sjø
- C. Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur

HVA

Hovedmål: Vi skal videreutvikle et bærekraftig spekter av havnerelaterte tjenestetilbud som styrker konkurransekraften for regionens næringsliv

Delmål :

- A. Utvikle mulighetene til de enkelte havneområder
- B. Være en forutsigbar og sikker havn
- C. Arbeide for en grønn profil

HVORDAN

Hovedmål: Vi skal organisere havneaktiviteten i Stavangerregionen for å fremme effektiv drift, god økonomi og et sunt arbeidsmiljø.

Delmål:

- A. Øke inntekt og ha en solid økonomi
- B. Bygge hverandre gode
- C. Ha fokus på kvalitets- og forbedringsarbeid





CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 46/20
MØTEDATO: 20.10.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183

Saksbeh.: ÅVV
Innstill. dato: 07.10.2020

Statusrapport Miljøplan 2020-2023

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	46/20	20.10.20	Orientering

Forslag til vedtak:

«Styret tar statusrapport for miljøplan til orientering»



Bakgrunn

Miljøplan 2020-2023 ble vedtatt i sak 06/20 og tilleggsvedtak angir at styret skal få en halvårlig rapport om status på arbeid med miljøplanen.

Miljøplanen

Hovedmålene i miljøplanen er:

- SRH skal vise bærekraftig investeringsvilje
- SRH skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land
- SRH skal sette miljøkrav til all havnerelatert virksomhet
- SRH skal redusere klimagassutslipp i egen virksomhet med 80% innen 2030.
- SRH skal bidra til redusert avfall og utslipp i sjø
- SRH skal påvirke og lytte til kunder, leverandører og samarbeidspartnere for å nå våre og eierkommunenes miljømål

SRH er godt i gang med arbeid knyttet til de fleste tiltak planlagt påbegynt i 2020. Detaljer om konkret arbeid som er igangsatt er vist i vedlagte statusrapport, bilag 1.

Det jobbes særskilt med verktøy for rapportering av måloppnåelse som kan tallfestes. Dette gjelder i første omgang klimaregnskap og grafisk framstilling for å kunne følge opp ambisjonen om 80% reduksjon av klimagassutslipp i egen drift og ambisjonene knyttet til landstrøm og lading. Klimaregnskap for egen drift skal være i henhold til GHG-protokollen, og det jobbes med å finne rett nivå på dette.

Videre er det knyttet særlig høye ambisjoner til utslippsnivå for ny kai i Bjergsted og i Cruisestrategi 2020-2030.

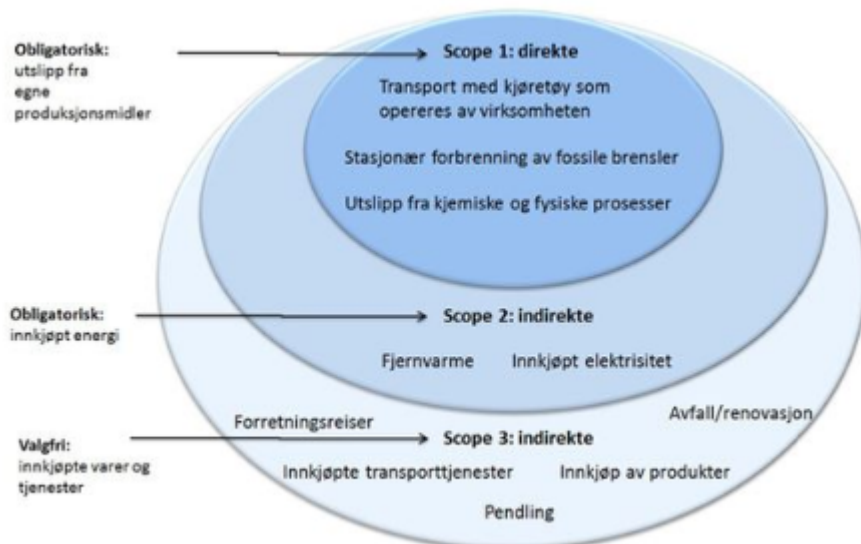
Visjonen knyttet til Bjergstedkaien er utslippsfri byggeplass og utslippsfritt havneavsnitt. For å oppfylle visjon, må det gjennom dialog med markedet sikres at aktuelle entreprenører har mulighet for å levere planlagte løsninger med utslippsfrie anleggsmaskiner. Det er gjennomført CEEQUAL¹ preanalyse av prosjektet for å avdekke muligheter for bra miljøytelse. CEEQUAL vil være et viktig verktøy for å sikre miljøambisjonene gjennom de ulike prosjektfasene. For å kunne drifte kaien som et utslippsfritt havneavsnitt, må SRH anskaffe egne utslippsfrie arbeidskjøretøy, og stille krav til leverandører som skal yte tjenester til driften av kaien.

For å bli en utslippsfri cruisedestinasjon, er det i tillegg en forutsetning at landstrøm til cruisebåter etableres. Det må jobbes for utslippsfrie tjenester knyttet til håndtering av passasjerer på land, og stilles krav til leverandører som skal yte andre typer tjenester til cruiseskipene.

¹ <https://relasjon.skanska.no/hva-er-egentlig-ceequal/>

Klimagassregnskap

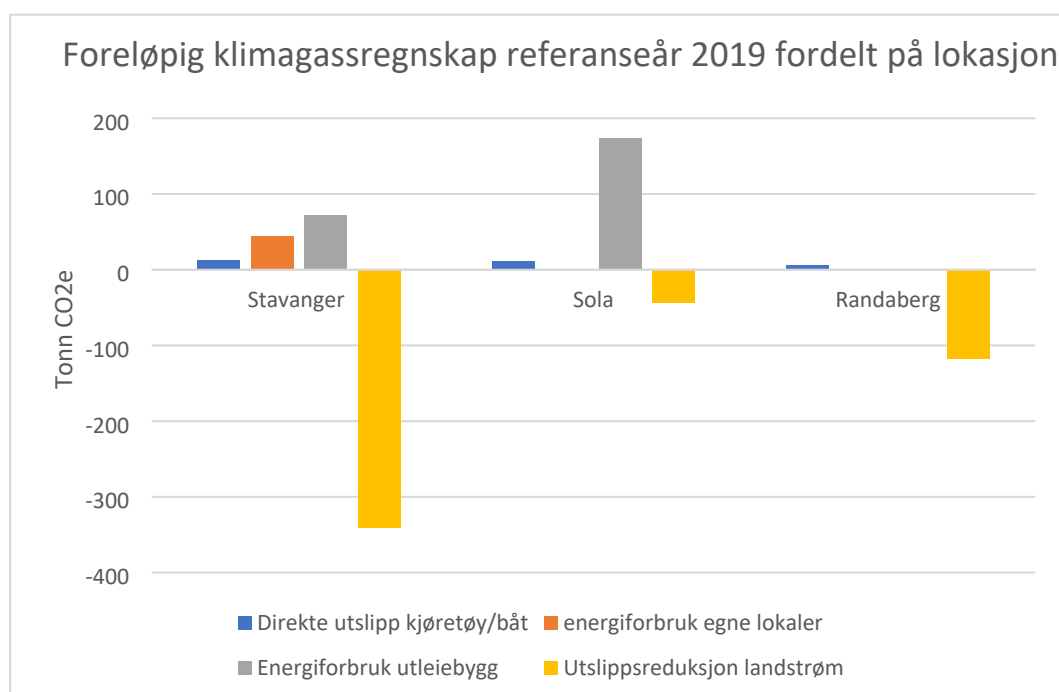
Klimagassregnskap for virksomheter følger GHG-protocol, og er bygget opp som på figuren under.



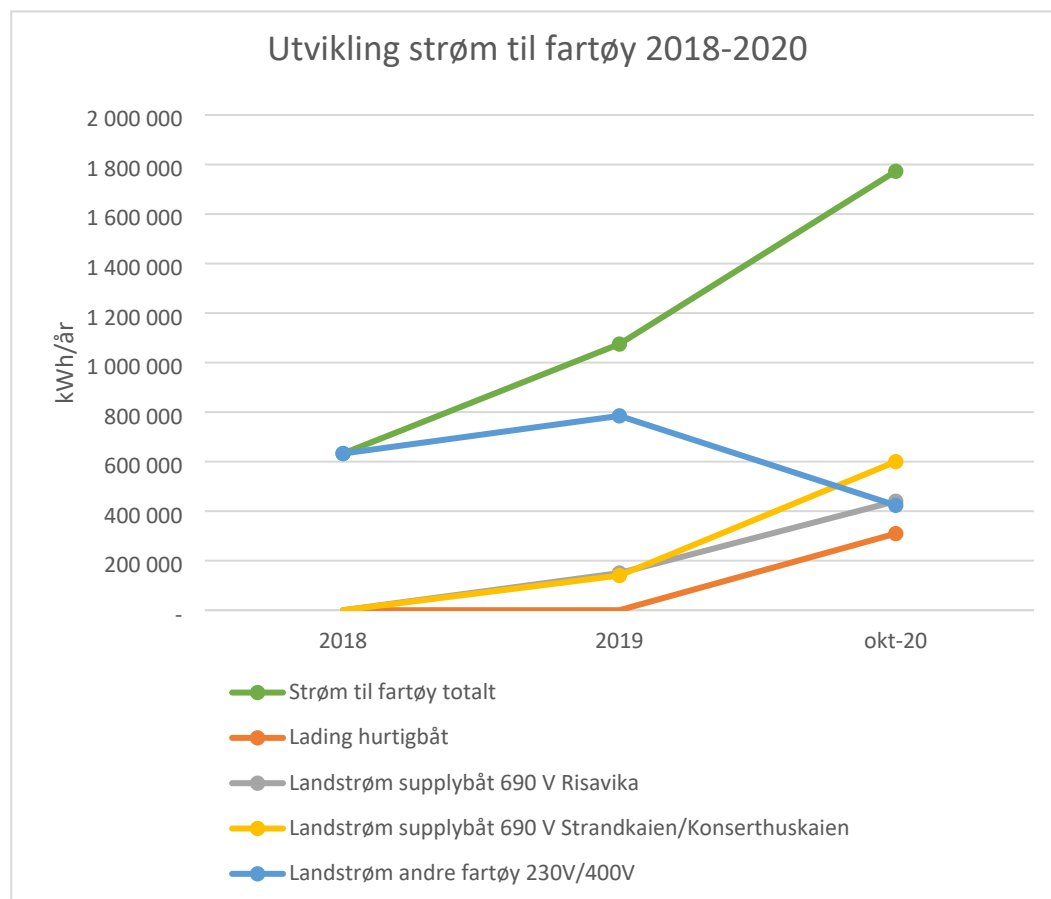
Scope 1 og 2 omfatter energiforbruk organisasjonen har direkte kontroll over selv, mens Scope 3 er forhold organisasjonen kan påvirke gjennom å sette krav til leverandører og etablere retningslinjer.

For SRH vil det også være relevant å inkludere leveranse av ren energi som en del av klimagassregnskapet, for å vise hvilken utslippsreduksjon SRH muliggjør gjennom å tilby landstrøm/lading og etter hvert andre utslippsfrie energiformer til sine kunder.

Foreløpig klimagassregnskap for 2019 inkludert landstrøm er vist under. For SRH vil det være naturlig å benytte 2019 som referanseår for måloppnåelse, da det finnes lett tilgjengelige og gode data fra 2019. Det jobbes videre med kvalitetssikring av data og integrasjon av Scope 3 før klimagassregnskap og måloppnåelse for 2020 presenteres i årsrapport.



Under er en grafisk framstilling av forsyning av strøm til fartøy i perioden 2018-2020. Dette blir en viktig figur for å vise resultat av måloppnåelse knyttet til landstrøm og lading. Leveranse av strøm til fartøy er per oktober 2020 allerede nær doblet sammenlignet med 2019, og tredoblet sammenlignet med 2018.



Konklusjon

Arbeid med realisering av miljøplan 2020-2023 og tilhørende rapporteringsverktøy er i rute.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Åsta Vaaland Veen

Teknisk sjef

Saksbehandler

Vedlegg:

Bilag 1: Status miljøplan oktober 2020

Sak 46 – Bilag 1

Miljøplan- halvårlig statusrapport oktober 2020



SRH skal tilby ren energi på land og ved kai

Tiltak/ressurser	Oppstart	Indikator for måloppnåelse	Status
Tilrettelegge for at våre havneanlegg skal være energiknutepunkt for fremtidens energibærere	2020	Oppdaterte reguleringsplaner	Startet SRH er observatør i konkrete prosjekter som ser på hydrogen som marint drivstoff. SRH har startet sondering for hvor i havnens anlegg det kan være aktuelt med fyllestasjoner/produksjon av hydrogen, og har hatt flere møter med aktører ulike steder i næringskjeden, for å lære mer om blant annet sikkerhet knyttet til hydrogen.
Etablere landstrøm for Cruise og andre typer fartøy	2020	Antall nye landstrømsanlegg fordelt på fartøystype	Startet Forprosjekt landstrøm til cruise er i full gang i samarbeid med Lyse Forprosjekt lading og forprosjekt landstrøm Cruise + vise effekter og energi fra strømforbruk
Arbeide for at innseiling, landligge og utseiling fra Stavanger havn skjer fossilfritt	2020	Antall fossilfrie landligger, inn- og utseilinger	Startet Se over og under
Etablere lademulighet for lading av eldrevne passasjerkjøretøy i forbindelse med Cruiseanløp	2021	Antall ladepunkt etablert	Startet Forprosjekt lading av Hurtigbåter i samarbeid med Lyse er ferdigstilt, søknad om investeringsmidler sendt 4 nye sett med kabler er på plass for forsyning landstrøm supplybåter Etablert lading for Rygerelektra i Vågen



SRH skal vise bærekraftig investeringsvilje

Tiltak/ressurser	Oppstart	Indikator for måloppnåelse	Status
Tilrettelegge for mer gods fra vei til sjø i henhold til «Sjøkart for grønn skipsfart»	2020	Antall konteinere over kai Antall stykkgoods Antall tonn last Kontinuerlig analyse av kaiutnyttelse	Havnesamarbeid Stavanger Bergen Trondheim – Etablert ny linje til Risavika. Smyril Line – fersk laks fra Trondheim til kontinentet, frukt og grønt til Risavika og Trondheim fra kontinentet Antall containere over kai øker. NCL North sea container line (delvis flytting fra Haugesund, men også nytt gods) Analyse av kaiutnyttelse er utført
Bidra til å finne lokale løsninger for elektrisk effektstyring for å minimere behov for nettutbygging	2020	Realisering av prosjektet Elnett 21	Anbudskonkurranse pågår. Leverandør for installasjon av solceller, batterier, ladere og styresystem velges før nyttår.
Sette miljøkrav i alle anskaffelser	2020	Antall gjennomførte konkurranser med miljøkrav	Vurderes foreløpig fra prosjekt til prosjekt. Behov for helhetlig anskaffelsesstrategi og hvordan sette miljøkrav Miljø inngår som tildelingskriterium i Elnett21 Etablering av byggetomt Bjergsted stiller krav til at utvikler følger Stavanger kommunes innkjøpsreglement- anbefalingen i LOA sier 30% vekt på miljø i anskaffelse
Tilrettelegge for små mengder varer til næringslivet via sjøveien til Stavanger Sentrum	2020	oppdaterte reguleringsplaner Antall kg over kai	Langsiktig arbeid. SRH bidrar i produksjon av planprogram Østre Havn (etter eget initiativ) bla for å ivareta et godt knute- og mobilitetspunkt på Fiskepiren. SRH er med og finansierer mobilitetsrapport. Setter av plass til små mengder gods og stasjoner for å hente pakker.

Prioritere mer miljøvennlige materialer ved rehabilitering og vedlikehold av havneanlegg	2020	Antall dokumentert miljøvennlige materialvalg (EPD, LCA, LCC etc)	Dokumenterte miljøvennlige materialvalg er tema i CEEQUAL-sertifisering som planlegges for Bjergstedkaien Det settes konkrete miljøkrav til produkter i rehabilitering av Strandkaien 44
Investere i ny teknologi for mer effektiv logistikk i nye og eksisterende anlegg	2021	Realisering av digitaliseringsstrategi Gjennomsnittlig Laste/lossetid	Westport forretningscase 2023 (konkret prosjekt med autonom logistikk og hydrogen)
Digitalisere overvåkning, avlesning og drift av bygg og anlegg	2021	Realisering av digitaliseringsstrategi	Digitaliseringsrådgiver er engasjert Lyse sin app «LETT» skal testes ut for digital styring av et av byggene våre som ikke har SD-anlegg



SRH skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land

Tiltak/ressurser	Oppstart	Indikator for måloppnåelse	Status
Innføre restriksjoner på støyende havneaktivitet i sentrum	2020	Restriksjon innført	Gjeldende restriksjoner er formulert i informasjonsbrev til fartøy og Cruise terminal handbook. Støyrestriksjoner detaljeres i revisjon av ordenskrift 2021. Gjennomfører strategisk støykartlegging i hht lovverk. Målet er å være bedre enn lovverk
Tilrettelegge for god byutvikling langs kai	2022	Antall realiserte tiltak fra mulighetsstudie Skagenkaien	Mulighetstudie Strandkaien igangsatt. 2021: bearbeiding mulighetsstudie Skagenkaien fra 2018. Mulighetsstudie Margarinlinjen igangsettes oktober/november 2020. Vedtatt cruisestrategi. Bidrar i produksjon planprogram Østre Havn. SRH har selv involvert seg i reguleringsarbeidet/utviklingsarbeid Bjergsted for best mulig kombinasjon havn/byutvikling. Deltatt i arkitektkonkurranse og foreslår landstrøm flyttet inn i fjellhall heller enn å bruke sentrumsareal. (sparer 500-800m2 sentrumsareal + støy/båndlegging etc)
Forbedre sykkel- og garderobefasiliteter ved våre anlegg	2020	Antall sykkelparkeringsplasser Antall hensiktsmessige garderobefasiliteter	Ikke startet
Utarbeide og iverksette strategi for utnyttelse av egne takflater til miljøtiltak	2021	Utarbeidet strategi Antall iverksatte tiltak	Potensiale i utnyttelse av takflater mulighetsstudier Strandkaien og Skagenkaien. Masteroppgave om muligheter solceller på tak levert.
Tilrettelegge for mobilitetsknutepunkt for sømløs overgang fra sjø til land	2021	Antall realiserte tiltak fra sentrumsplanen	Langsiktig arbeid. SRH bidrar i produksjon av planprogram Østre Havn (etter eget initiativ) bla for å ivareta et godt knute- og mobilitetspunkt på Fiskepiren. SRH er med og finansierer mobilitetsrapport. Setter av plass til små mengder gods og stasjoner for å hente pakker.



SRH skal sette miljøkrav til all havnerelatert virksomhet

Tiltak/ressurser	Oppstart	Indikator for måloppnåelse	Status
Prioritere miljøvennlige fartøy	2020	Antall fartøy med ESI/EPI Gjennomsnittsscore ESI/EPI Gradvis innskjerping av differensiert havneavgift	EPI er skrudd til (fra 10% til 150% påslag) fra 2020 for de mest forurensende cruiseskipene. Rabatt økt fra 10% til 17,5% for de mest miljøvennlige. Ikke testet ut i praksis grunnet Covid 19. Prisdifferensiering ESI har utgått pga at farvannsavgiften er midlertidig stoppet. Vurderer arbeid med EPI på andre typer fartøy (på nasjonalt nivå)
Miljøsertifisere bygge- og anleggsprosjekter	2020	Antall miljøsertifikat	Gjennomført CEEQUAL preanalyse som beslutningsstøtte miljøsertifisering Bjergstedkaien
Bidra til økt avfallssortering i egne og kunders virksomhet	2020	Oppfølging av avfallsplan Måle avfallsorteringsgrad og avfallsmengde	SRH har endret sammensetning avfallsfraksjoner på egne avfallsstasjoner basert på endra behov Deltar i pilotprosjekt med Lyse for digitalisering og oppfølging avfallsdata
Tilrettelegge for mottak av flere avfallsfragmenter fra skip (eks scrubberavfall og oljeprodukter)	2021	Antall avfallsfragmenter og mengde avfall mottatt	Mottak av avløpsvann er tema i forbindelse med Bjergstedkaien
Planlegge for gjenbruk av masser/materialer i prosjekter	2020	Oppdaterte reguleringsplaner Mengde gjenbrukte materialer og masser	Løpende dialog med Stavanger kommune om sjøbunnsprosjektet. Havneutvikling Risavika Øst har potensiale til mottak av gjenbruksmasser og kan trigge et ønsket behov for gjennomføring av regulering. Potensielt samfunnsøkonomisk fordelaktig havneutvikling. SRH har brukt en del ressurser på dette de siste årene for å komme i posisjon til gjenbruk av masser. Intensjonsavtale SVV Rogfastmasse.
Iverksette systematisk energioppfølging	2020	Statistikk energiforbruk	Alle kundepunkter er nå tilgjengelig i Entro. Følger jevnlig med på det viktigste, men foreløpig ikke etablert systematikk SRH deltar i pilot sammen med Lyse for utarbeidelse av nytt og utvidet energioppfølgingsverktøy



SRH skal redusere klimagass-utslipp i egen virksomhet med 80% innen 2030

Tiltak/ressurser	Oppstart	Indikator for måloppnåelse	Status
Erstatte Svanen med elektrisk havnebåt	2020	Elektrisk havnebåt idriftsatt	Pågående anbudskonkurranse- avklaring i løpet av oktober- leveranse 2021
Legge til rette for havneaktivitet med lave klimagassutslipp	2020	Andel elektriske kjøretøy og maskiner på kaier	Vurderes i forbindelse med Elnett21
Kjøpe flere elektriske biler	2022	Antall og andel elektriske biler	Ikke startet
Etterspørre utslippsfri anleggsmaskiner	2020	Antall prosjekter med utslippsfrie maskiner	Tema i Bjergstedkai-prosjektet. Visjonen for prosjektet er en utslipssfri havn (byggeprosess og drift skal være utslippsfri).



SRH skal bidra til redusert avfall og utslipp til sjø

Tiltak/ressurser	Oppstart	Indikator for måloppnåelse	Status
Gjøre miljøtiltak for bilvask på kai	2020	Etablert avløp med oljeutskiller Miljødokumentasjon vaskemiddel	Ikke påbegynt
Nullutslipp av urensset avløpsvann fra bygg og anlegg	2021	Utført tilstandsvurdering Gjennomført tiltak basert på tilstandsvurdering	Ikke påbegynt
Netto reduksjon av fenderdekk på sjøbunn	2021	Antall dekk hentet opp fra sjø	SRH er påmeldt aksjon i regi av Hold Norge Rent høsten 2020 i fbm prosjektet «Vi rydder dekk!»
Null utslipp av miljøgifter fra vedlikehold og maling av skip ved kai	2020	Miljødokumentasjon maling og bunnstoff for eget bruk Restriksjon/fysiske tiltak innført og kommunisert	Følgende spesifisert for Cruise: Spraymaling forbudt, presisert «no spill» Ikke innført restriksjoner på andre typer fartøy, vurderer en presisering i informasjonsbrev tilsvarende i Cruisebrevet.
Etablere mottak for avløpsvann fra skip	2020	Antall og type mottak etablert	Tema i planlegging av Bjergstedkaien



SRH skal påvirke og lytte til kunder, leverandører og samarbeids-partnere for å nå våre og eier-kommunenes miljømål

Tiltak/ressurser	Oppstart	Indikator for måloppnåelse	Status
Presentere og dele erfaringer fra vårt miljøarbeid i nasjonale og regionale forum	2020	Antall presentasjoner avholdt	Deltar i presentasjon av Elnett21 for Olje- og energiministeren oktober 2020. Innlegg på Risavikadagen 23/10 vedr Elnett21, samt på Logistikkdagen 2020.
Jevnlige dialogmøter med naboer og eiere (Risavika, Sentrum, Mekjarvik)	2020	Antall møter avholdt	Dialogmøte Straen velforening 3. mars 2020. Presentasjon for kommunalutvalget i Stavanger i mars 2020 med tema cruise og fremtid. Invitasjon til kommunestyret i Sola 16/10.
Delta i og bidra til aktiviteter som skaper samfunnsmessige ringvirkninger	2020	Antall og type aktiviteter	Sentrale aktiviteter: Elnett21 Lading hurtigbåter Bjergstedkaiprojektet
Jevnlige dialogmøter med leietakere for å stimulere til at de bidrar til å nå våre og eierkommunenes miljømål	2021	Antall møter avholdt Antall tiltak gjennomført som følge av møte	Ikke startet
Halvårig intern oppfølging av plan	2020	Antall oppfølgingsmøter avholdt	Gjennomført september 2020



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 47/20
MØTEDATO: 20.10.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 09.10.2020

Status tidligfase arealutvikling

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	47/20	20.10.2020	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

Styret holdes løpende orientert om det langsiktige arbeidet knyttet til tidligfase arealutvikling for havneanlegg og annen eiendom, ref Strategisk arealplan godkjent i sak 05/18.

Denne saken gir en kort orientering om innspill til *Kommuneplan Stavanger 2023-2040 Arealdelen* og *Kommunal planstrategi 2020-2023 for Sola kommune*.

Saken

1. Kommuneplan Stavanger 2023-2040 Arealdelen

SRHs involvering i utarbeidelse av kommuneplanen

Det ble ikke gitt høringsuttalelse til varsel om planprogram for Kommuneplan 2023-2040, som hadde frist i juni 2020. Det meste av arealene SRH forvalter er innenfor Kommunedelplan Stavanger sentrum, der SRH har pågående tett samarbeid med kommunen – bl.a. deltakelse i utarbeidelse av planprogram for Østre havn. Det er imidlertid naturlig at SRH er involvert i aktuelle saker i produksjon av kommuneplanenes arealdel. Representanter fra næringsavdelingen inviterte seg til SRH i september for å høre hvilke tanker havnen har om potensielle fremtidige næringsområder i tilknytning til sjø. SRH ble invitert til å holde presentasjon for hele næringsavdelingen på nyåret 2021.

Strategisk arealplan for SRH skal revideres i 2021, og vil da bli navngitt som «Langsiktig plan for havneutvikling». Dette vil være en delplan til SRHs Strategiplan 2021-2024, og vil også baseres på bl.a. Regionalplan Jæren 2050, Regionalplan sjøareal havbruk, Regional næringsstrategi, eierkommunenes næringsstrategier og Cruisestrategi for Stavangerregionen.

I interne workshops for utarbeidelse av Strategiplan 2021-2024 ble det stilt spørsmål til å gi forslag til områder med potensiale for maritimt rettet næringsområder og egnede områder for cruisekai. For Stavanger kommune ble flere områder nevnt med fremtidig potensiale for enten videreutvikling eller nyutvikling. SRH kan gjerne i samhandling med kommunen drøfte muligheter, uten at SRH trenger å gå inn som eier/utvikler.

Stavangerregionen havnedistrikt (Stavanger, Randaberg og Sola kommuner) konkurrerer både i nasjonale og internasjonale markeder, som skaper positive økonomiske ringvirkninger til hele Rogaland og nabofylker.

Det er viktig å se helheten til både eksisterende og nye potensielle havneanlegg hva angår egnethet, for å skape videre samhandling og unngå konkurranse i samme havnedistrikt.

Det jobbes for å flytte mer gods fra vei til sjø. Avansert håndteringsutstyr av gods kan ofte gi mer effektiv bruk av arealer. Det er også viktig å samhandle med andre havner, bl.a. for å unngå å investere i infrastruktur som allerede eksisterer på samme godsruiter. Dette kan bidra til å holde prisnivået til kunden nede og investeringer kan kanaliseres til andre prosjekter.

Dersom det blir redusert aktivitet innen olje og gass, kan det frigjøres areal fra dette segmentet på sikt, som kan omfordeles til markeder innen havvind og fiskeoppdrett. Dette er næringer som kan være arealkrevende og utløser gjerne samhandlet logistikk på flere havneanlegg.



For SRH sin del foreligger det utviklingspotensialer i Risavika og fremtidig i Mekjarvik. Det er ikke alle næringer og kundesegmenter som egner seg på disse lokasjonene, både med hensyn til arealbruk og i kombinasjon med etablerte næringer.

Med dette som bakteppe er det viktig for SRH å videreutvikle eksisterende havneområder, men også ha et totalbilde for fremtidige behov for havneinfrastruktur og arealbruk som ikke kan løses på eksisterende områder. Noen etableringer kan invitere til offentlig/privat samarbeid.

Eksempler på områder som har potensiale i Stavanger kommune er Rennesøy og enkelte omkringliggende øyer for sjø-sjø basert næring. Det kan også være potensiale til en restutnyttelse og/eller videreutvikling i aksene Tastasjøen-Mekjarvik.

Områder ved Buøy og Bangarvågen har etablert industri, og slik situasjonen er nå, ser ikke SRH mulighet for annen type aktivitet her. I forbindelse med politisk behandling av Kommunedelplan for Stavanger sentrum ble det fra politisk hold pekt på Buøy for etablering av cruisekai. Kaiutvidelsen det er regulert for er ikke egnet som cruisekai, og området er langtidsutleid til industrivirksomheten. Strandlinjen langs fyllingen på odden er i gjeldende kommuneplan lagt inn som grønnstruktur, med henvisning til forsvarsinteressen i nærområdet.

Hetlandskaien

SRH har tidligere foreslått at man kan se nærmere på om Hetlandskaien i Hillevåg – som eies av SRH – kan utvikles til et område for ambulansebåten og Redningsselskapet. Begge har tilhold i Østre havn i dag, noe som sannsynligvis blir utfordrende når området skal urbaniseres mer.

Figur 1 nedenfor viser utklipp av Hetlandskaiens beliggenhet, nærbilde av området og markering som grøntområde i gjeldende kommuneplan. Nærområdet mot nord er regulert til utbygging for bolig og næring, men selve grøntområdet er ikke regulert. Felleskjøpet er nærmeste nabo i sør.

Det kan tenkes at sjøarealet på baksiden av den nordlige delen av kaien kan fylles i, slik at det kan settes opp et mindre bygg til å betjene en aktivitet for Redningsselskapet og ambulansebåten.

2. Planstrategi Sola kommune

SRH gav høringsuttalelse til Kommunal planstrategi 2020-2023 innen fristen 3. oktober. Det er flere planer som skal vurderes i denne fireårs perioden som er relevante å samhandle med kommunen om. Planer om bl.a. sikkerhet og beredskap, risiko- og sårbarhetsanalyse, strategisk næringsplan både for Sola og regionen er viktige dokumenter for utvikling og drift av Risavika havne- og næringsområde.

Tjora sør

SRH støttet forslag til Kommuneplan 2019-2035 om å få omdisponert 100 dekar i Tjora sør fra LNF-formål til havne- og næringsareal; arealet er på utbyggingssiden av langsiktig grense for landbruk, se figur 2 nedenfor. Fylkesmannens innsigelse ble ikke innfridd i Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak den 15.05.20, der kommunestyrets ønske om omdisponering ble bekreftet. Dette ble begrunnet i behovet for langsiktig planlegging i utvikling av havne- og næringsarealer. I planstrategien er det oppgitt at det skal utarbeides områdeplan for Risavika sør, og i den grad planen

inkluderer Tjora sør, har SRH bedt om å bli involvert i arbeidet for å ivareta den overordnede betydningen området har som et tilgrenset areal til stamnetthavnen.

Intern havnevei – H430_20

Ressursgruppen for Risavika (Næringsforeningen i Stavangerregionen), Risavika-Samarbeidsutvalg for Sikring og Beredskap (R-SSB) og SRH har gitt felles høringsuttalelse til planstrategien om at den interne havneveien, navngitt som hensynssone H430_20, tas ut av kommuneplanen ([figur 3](#) nedenfor). Dette er en oppfølging av tilsvarende innspill som SRH gav sammen med andre større aktører høsten 2019, som var noe sent i prosessen for kommuneplanen. Den interne havneveien ble lagt inn som ledd i en tidligere visjon for Risavika havn om å binde sammen nord og sør med en intern vei der man kunne kjøre med uregistrerte kjøretøy. Økende sikringskrav og nødvendigheten av mer effektiv drift på terminalområdene utelukker mulighet for å etablere veien.

Skogen – F3

I tidligere innspill til kommuneplanen er det bedt om å omdisponere område F3, navngitt som «Skogen», til havne- og næringsareal. F3 er i dag grøntområde, se [figur 4](#) nedenfor. Arealet grenser direkte til godshavnen, og en del av den opprinnelige fjellmassen ved Skogen er tatt ut. Massen ble brukt til landvinning ved etablering av godshavnen, og det er ønskelig at den resterende massen kan nyttes til landvinning i Risavika øst – som ble lagt inn i kommuneplanen i 2019.

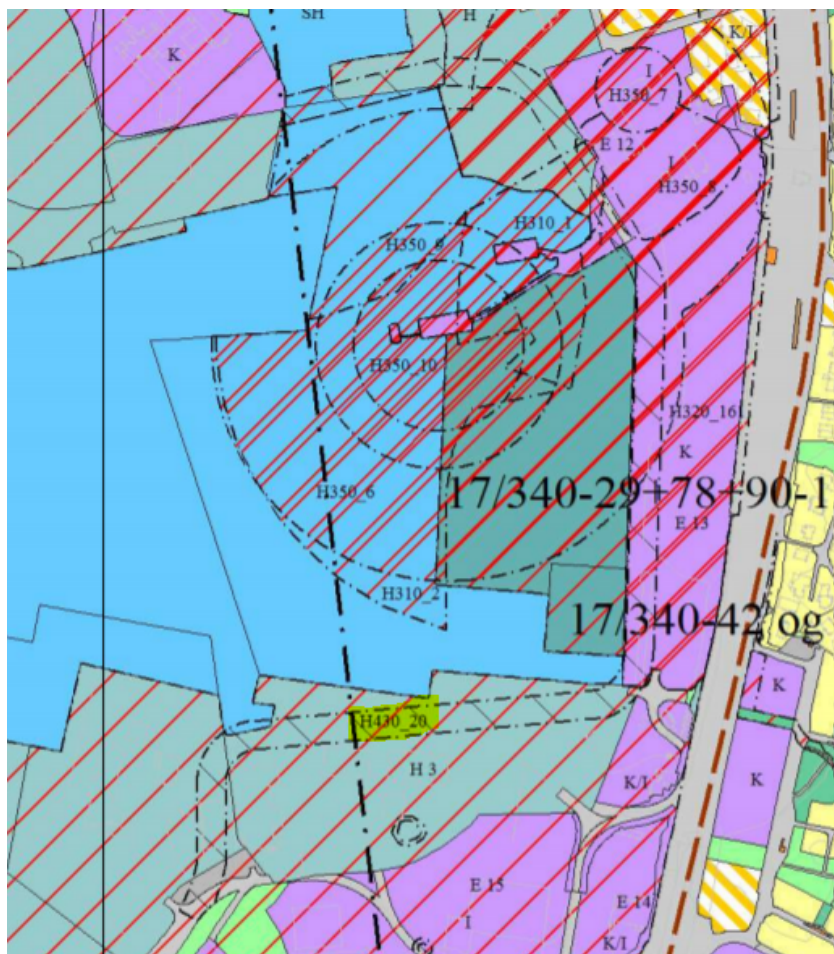
F3 Skogen er ikke grøntområde i Regionalplan Jæren 2050, og SRH oppfattet for øvrig at regionalplanen gir høy prioritet til å videreutvikle konkurransekraften for Risavika havneområde. SRH mener at behovet for grøntareal i området er godt og tilstrekkelig tilrettelagt langs sjøen i vest og med broen over til Hestholmen. Dette grøntområdet er tilknyttet grøntstruktur østover et stykke opp mot Kontinentalvegen. I forbindelse med snarlig etablering av en intern havnevei vestover fra fergeterminalen, vil det bli fullført gang- og sykkelvei fra sjøen til gang- og sykkelveien ved terminalområdet.

Stavangerregionen Havn IKS

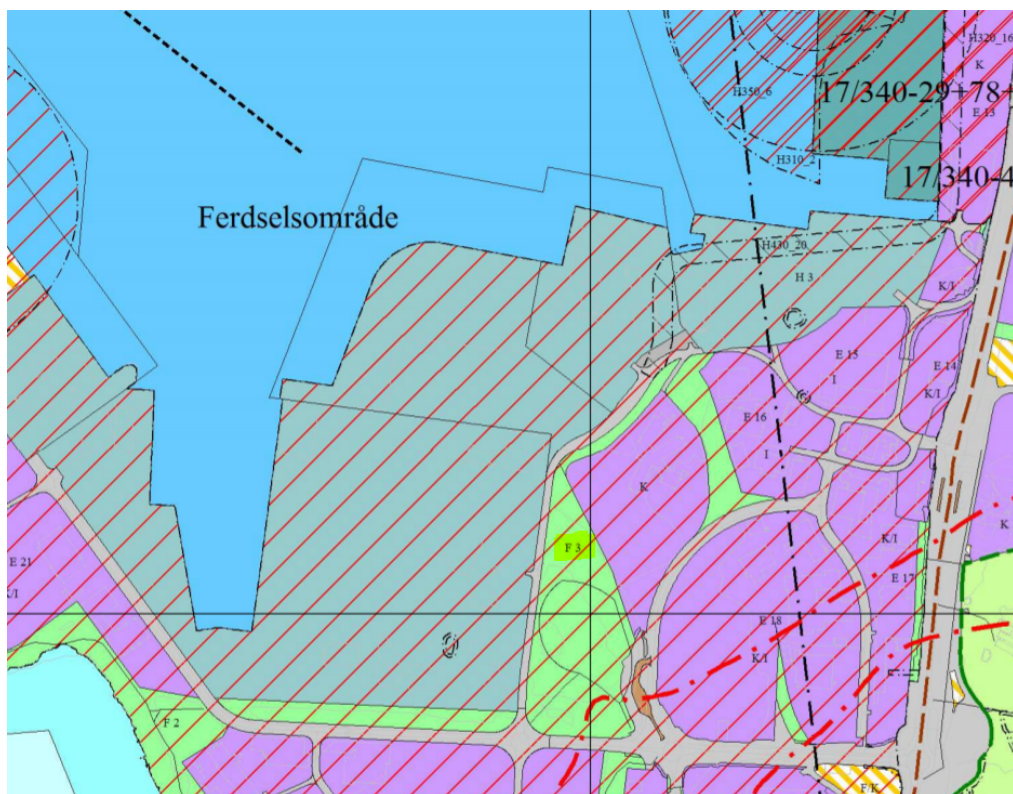
Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Arealutvikler
Saksbehandler

Figur 3 Intern havnevei H430_20 i gjeldende kommuneplan



Figur 4 «Skogen» F3 er farget grønt i gjeldende kommuneplan





CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 48/20
MØTEDATO: 20.10.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183
Saksbeh.: KS
Innstill. dato: 09.10.2020

Bjergsted Havnefront – rapport vedr. arkitektkonkurransen

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	48/20	20.10.2020	

Forslag til vedtak:

«Rapport om gjennomført arkitektkonkurranse for Bjergsted Havnefront tas til orientering.»





Innledning

Fire arkitektkontorer ble invitert til å delta i arkitektkonkurranse for nytt hotell, næringsbygg og ISPS-kai i Bjergsted, som hadde oppstart i mars 2020. Konkurransen ble avgjort 16. september 2020 og en enstemmig jury kåret Lundgaard & Tranberg Arkitekter som vinner. Den 30. september ble vinneren offentliggjort i pressekonferanse i den Gamle utenriksterminalen der lokale medier, Base Property, SRH og øvrige interessenter var til stede.

Saken

1. Kort historikk

Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019-2034 ble vedtatt av Stavanger bystyre 11.03.2019, og endret flere vilkår for reguleringsplan 2205 Hotell i Sandvigå. Base Gruppen AS/Strawberry Properties AB (heretter **Base**) og Stavanger kommune (heretter **SK**) reforhandlet vinteren '18/'19 opsjonsavtalen om utvikling og kjøp av hotelltomten i Bjergsted, ref. styresak 09/19.

I den nye opsjonsavtalen er Base, i tett samarbeid med SRH, blant annet forpliktet til å utarbeide ny reguleringsplan som samsvarer med sentrumsplanen. Base forpliktet seg også til å gjennomføre arkitektkonkurransen og SRH har hatt en viktig rolle med å ivareta ISPS-kai og viktige havnefunksjoner i arkitektenes forslag.

Etter godkjenning av SKs og SRHs styrende organer, fikk Base i juni 2020 innvilget ønske om utsettelse av samtlige forpliktende frister i opsjonsavtalen grunnet konsekvensene av covid-19. Dette medførte blant annet at fremdriftsplanen for arkitektkonkurransen ble noe endret.

2. Arkitektkonkurranse og jury

Lundgaard & Tranberg arkitekter, Link arkitektur, Helling Arkitekter og Lundhagem Arkitekter ble invitert til å delta i arkitektkonkurransen.

Juryen har hatt følgende sammensetning: Alfred Ydstebø (Base Property/Juryleder), Merete Eik (SRH/Jurymedlem), Eyvind Tangvik (Nordic Choice hotels/Jurymedlem), Ingvild Nesse (Landskapsarkitekt/Jurymedlem oppnevnt av NLA) og Kristin Jarmund (Siv. Ark MNAL, MNIL/Jurymedlem oppnevnt av NLA).

Konkurranseoppstart var 29. januar 2020 med gjennomgang av konkurranseprogrammet og befaring i Bjergsted. I midtveismøtet i mars fikk deltakerne anledning til å stille spørsmål og vise sine første konkurranseskisser. Alle deltakerne leverte sine konkurransebidrag innen fristen 29. april og presentasjon av forslagene ble gjort i mai.

Det ble avholdt fem jurymøter fra mai til september. I juni besluttet juryen at Lundgaard & Tranberg og Link skulle gå videre til en finale. Medio juni ble finalistene orientert og fikk også juryens konkrete tilbakemeldinger om ønskede forbedringer i den enkeltes konkurransebidrag. I september fikk juryen presentert finalistenes reviderte bidrag, og en enstemmig jury besluttet deretter vinneren av konkurransen.



Den 30. september ble vinneren av arkitektkonkurransen offentliggjort i en pressekonferanse i den Gamle utenriksterminalen. Pressekonferansen ble dekket av Stavanger Aftenblad, Dagsavisen, Nettavisen og TV Vest. I tillegg deltok også flere sentrale aktører innenfor bransjen, politikere, medlemmer fra representantskapet, samt flere ansatte fra Base og SRH.

Juryen mener at Lundgaard & Tranberg setter Stavanger på kartet med sitt særegne arkitektoniske uttrykk, enkle volumer, samt en god kobling av havn og park. Juryrapporten er vedlagt saken, se bilag 1.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Krister Stabenfeldt
Prosjektutvikler
Saksbehandler

Vedlegg:

Bilag 1: Juryrapport begrenset arkitektkonkurranse, Bjergsted Havnefront, 30. september 2020



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 49/20
MØTEDATO: 20.10.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183

Saksbeh.: KS
Innstill. dato: 13.10.2020

Oppstart av regulering av landstrømanlegg i Bjergsted

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	49/20	20.10.2020	

Forslag til vedtak:

«Styret godkjenner at reguleringsplanarbeid for landstrømanlegg i berghall under Bjergstedparken påbegynnes, i tråd med Swecos anslag.»



Bakgrunn

I arbeidet med å elektrifisere havnefronten i Stavanger sentrum, har SRH og Lyse AS (Lyse) i fellesskap inngått et samarbeid om å vurdere muligheter for å etablere landstrøm til cruiseskip, og landstrøm og lademuligheter til hurtigbåter. Det er søkt Enova om midler til forprosjekter, og tilsagn ble gitt i mai 2020.

Forprosjektet for landstrømanlegg til cruiseskip er i sin avsluttende fase, og målsatt ferdigstillelse er i løpet av inneværende måned. I forprosjektet er landstrømanleggets foretrukne lokasjon, i berghall under Bjergstedparken, redegjort for.

I slutten av september gjennomførte SRH, Lyse og Stavanger kommune (Kommunen) et møte for å diskutere formelle løsninger for tiltaket. Kommunen bekreftet at realisering av landstrømanlegget forutsetter formell reguleringsplan. Kommunen er positiv til utarbeidelse av detaljreguleringsplan for landstrømanlegget slik at bygging kan igangsettes ca. september 2021.

Av hensyn til fremdriftsplanen frem til målsatt driftsstart av landstrømanlegget i mai/juni 2023, må prosjekterings- og reguleringsplanarbeidet pågå parallelt.

Oppstart av reguleringsplanarbeidet forutsetter en prinsipiell beslutning av SRHs styre.

Saken

1. Forarbeid

Flere lokasjoner er drøftet i arbeidet med å finne lokalitet til landstrømanlegget som vil ha et fotavtrykk på om lag 500-700 m². Én lokasjon er berghall under Bjergstedparken som er nærmere undersøkt. Multiconsult (MC) har i denne forbindelse levert to notat som støtter opp om lokasjonens egnethet; *Innledende ingeniørgeologiske vurderinger* (mai 2020) og *Hydrogeologi. Vurderinger av grunnvann og vegetasjon* (august 2020).

Innledende ingeniørgeologiske vurderinger

MC har vurdert berghaller i størrelsene 500 m² og 700 m², begge med 10 meters bredde. MC anbefaler minimum åtte meters bergoverdekning for 10 meters brede berghaller, og konkluderer med at etablering av berghall i nevnte størrelsesordener er gjennomførbart under Bjergstedparken, se figur 1.

To alternativer (én i nord og én i sør) for plassering av portal og trasé for adkomsttunell til berghallen er vurdert, begge med påhugg i bergveggen fra kaiområdet i Sandvigå. Av hensyn til manøvreringsareal for kjøretøy anbefaler MC alternativet i sør.

Fra påhugget støpes en betongportal og utover med en lengde på ca. 10 meter. Dette arbeidet medfører at eksisterende gangvei fra Veritasveien til Sandvigå må stenges i en periode, men reetablering i etterkant gis prioritet.

Sprengningsarbeidet for adkomsttunellen kommer i konflikt med eksisterende teknisk infrastruktur, men vurderes som løsbart.

Trasé for fremføring av høyspentkabel fra Lyses trafo i Alsteingata til berghallen/landstrømanlegget er det foreløpig ikke konkludert med. Slik beslutning er dog ikke relevant for et reguleringsplanarbeid og kan tas på et senere tidspunkt.

Hydrogeologi. Vurderinger av grunnvann og vegetasjon

Topografien i området, lite nedslagsfelt og stor overflateavrenning tilsier at det er lav grunnvannstand i området. Eksisterende bergrom og tunneller i og nær Bjergstedparken har sannsynligvis også allerede påvirket grunnvannet i området.

Det er heller ingen tegn på at eksisterende bergrom og tunneller har hatt negative konsekvenser for vegetasjonen i Bjergstedparken. Terrengoverflaten i Bjergstedparken, og at grunnvannet antas å ligge lavt, tyder på tørkesterk vegetasjon som ikke krever kontinuerlig tilførsel av vann, og som trolig ikke nyttiggjør seg av grunnvannet i dypere sprekker.

MC vurderer derfor at etablering av ny berghall under Bjergstedparken ikke får negative konsekvenser for vekstforholdene for vegetasjonen i den delen av parken der berghallen er planlagt etablert.



Figur 1 Skissert plassering av påhugg, trasé adkomsttunell og berghall med bredde 10 m og lengde 50 m/70 m, Multiconsult 2020

2. Miljøplaner og cruisestrategi

SRH har beskrevet sine overordna miljømål i *Miljøplan 2020-2023*. Et av miljøplanens målområder er *ren energi til alle* og at *SRH skal tilby ren energi på land og ved kai*. Viktige tiltak i miljøplanen er å *etablere landstrøm for cruise og andre typer fartøy og arbeide for at innseiling, landligge og utseiling fra Stavanger havn skjer fossilfritt*.

Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020 – 2030, som ble vedtatt av formannskapet i Stavanger kommune i 10. september 2020, har blant annet som mål at *Stavanger skal være et bærekraftig cruisereisemål med høy regional verdiskapning, lav miljøpåvirkning og god ivaretagelse av lokalsamfunn*.

Et av cruisestrategiens miljø-delmål er at *Stavanger skal kunne tilby landstrøm til cruiseskip innen 2022*, med tiltaket å *prioritere arbeidet med å fullfinansiere prosjekt for landstrøm*.

I Kommunens *Klima- og miljøplan 2018-2030* (Miljøplanen) belyses de største miljøutfordringene i Stavanger, og *utslipp fra fly- og skipstrafikk [...]* er en av utfordringene. Ett viktig miljømål er å *redusere klimagassutslippene med 80 % innen 2030, sammenlignet med 2015, og være en fossilfri kommune innen 2040*.

I Handlingsplanen legger Kommunen frem konkrete tiltak for å nå miljømålene. To tiltak som omfatter cruiseskip, er:

T57 Gjennomføre utredning av kostnader med etablering av landstrøm til cruiseskip.

T62 Cruiseskip: Arbeide for at innseiling, landligge og utseiling fra Stavanger Havn skjer fossilfritt.

Landstrømanlegget i Bjergsted planlegges og dimensjoneres for å kunne gi landstrømtilbud til flere kaier i sentrumshavnen, med kabelrør i sjøen.

Landstrømanlegget er ønsket i arbeidet med å nå både SRHs og Kommunes miljømål, og er et tiltak som er løftet frem i samtlige planer og strategier som det her er vist til.

3. Enova

Fremdriftsplanen for landstrømanlegget har følgende viktige milepæler:

Aktivitet	Dato
Ferdigstilt forprosjekt	oktober 2020
Oppstart prosjektering	november 2020
Søke Enova om investeringsmidler	april 2021
Styresak om investeringsbeslutning	august 2021
Byggestart	september 2021
Igangsettelse	mai/juni 2023

4. Detaljreguleringsplan (detaljplan)

Som Kommunen bekreftet overfor SRH/Lyse i september, krever realisering av ny berghall og landstrømanlegg (Anlegget) reguleringsplan. Gjeldende reguleringsplan for området berghallen er tenkt plassert gir ikke realiseringsadgang, og utarbeidelse av ny detaljplan er nødvendig.

For å nå målsatt byggestart i september 2021 må planarbeidet igangsettes raskt slik at detaljplanen kan godkjennes i tide. Formell igangsettelse av detaljplanen gjøres i et oppstartsmøte med Kommunen, og derfor mener SRH at

oppstartsmøte for detaljreguleringsplan må berammes snarlig.

Våren 2020 inngikk SRH rammeavtale med Sweco AS (Sweco) om blant annet detaljregulering (mindre kompliserte reguleringsplaner). I begynnelsen av oktober hadde SRH og Sweco et innledende teams-møte der berghall, landstrømanlegg, målsatt byggestart, reguleringskostnad og fremdrift ble diskutert.

I etterkant av Teams-møtet fikk Sweco tilbudsforespørsel for detaljplanen. Detaljplanen skal inneholde planbeskrivelse, plankart og bestemmelser, samt at Sweco skal planfaglig vurdere nødvendige vedlegg som skal følge planforslaget.

Blant annet skal behov for konsekvensutredning (KU) vurderes. Utarbeidelse av KU er en tidkrevende prosess som kan ha innvirkning på fremdriften i planarbeidet. Sweco avklarer direkte med Kommunen om detaljplanen krever KU, og eventuelt omfang av vurderingstemaer.

Prosjektering av Anlegget utføres parallelt med planarbeidet. Prosjekteringsprosessen bidrar med avklaringer som eksempelvis endelig plassering av portal, adkomsttrasé og berghallen, samt øvrige tekniske avklaringer som er nødvendige for både utforming av detaljplanen og realisering av Anlegget.

Pristilbud

Sweco har anslått et kostnadsestimat for utarbeidelse av detaljplanen som er ca. **kr. 430 000,-**, og som gjelder frem til omforent planforslag sendes til førstegangsbehandling. Sweco foreslår følgende arbeidsomfang; planprosessledning, varsle formell planoppstart, planinitiativ, planbeskrivelse, beskrivelse av dagens situasjon, plankart, planbestemmelser, ROS-analyse, VA-rammeplan og massedisponeringsplan.

Endelige avklaringer om arbeidsomfanget gjøres med Kommunen i oppstartsmøtet og i forbindelse med utarbeidelse av planinitiativ.

Formelt pristilbud oversendes SRH i løpet av oktober.

Basert på behovet for rask igangsettelse av planarbeidet, og at Swecos anslag samsvarer med rammeavtalen, anbefaler SRH at

styret godkjenner at reguleringsplanarbeid for landstrømanlegg i berghall under Bjergstedparken påbegynnes, i tråd med Swecos anslag.

Prosjektet med landstrømanlegg til cruiseskip ligger inne i investeringsbudsjettet og kostnader til detaljplanen skal aktiveres.

Konklusjon

Arbeidet med landstrømanlegg til cruiseskip er gitt høyt fokus og prioritet. Arbeidet er godt i gang og innledende tekniske vurderinger er utført. Multiconsult har bekreftet egnetheten av landstrømanleggets foretrukne lokasjon, og Stavanger kommune er positive til utarbeidelse av detaljreguleringsplan.

Realisering av prosjektet bidrar til at Stavanger blir den tredje havnebyen i Norge som kan tilby landstrøm til, og bli en mer attraktiv havn for, cruiseskip. Landstrømanlegget er også et viktig tiltak i arbeidet med å nå miljømål for Stavanger.

Av hensyn til fremdriftsplan for landstrømanlegget er det viktig at arbeidet med detaljreguleringsplanen kommer raskt i gang. Planarbeidet må være godt i gang når søknad om investeringsmidler sendes til Enova i april 2021.

Havnedirektøren anbefaler at styret godkjenner at reguleringsplanarbeid for landstrømanlegg i berghall under Bjergstedparken påbegynnes, i tråd med Swecos anslag.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Krister Stabenfeldt
Prosjektutvikler
Saksbehandler



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 50/20
MØTEDATO: 20.10.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183
Saksbeh.: OBB
Innstill. dato: 08.10.2020

Forprosjekt ladeinfrastruktur

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	50/20	20.10.2020	

Forslag til vedtak:

«50.1: Styret tar konklusjonen i rapporten som er utarbeidet mellom Lyse, Kolumbus og Stavangerregionen Havn IKS til orientering

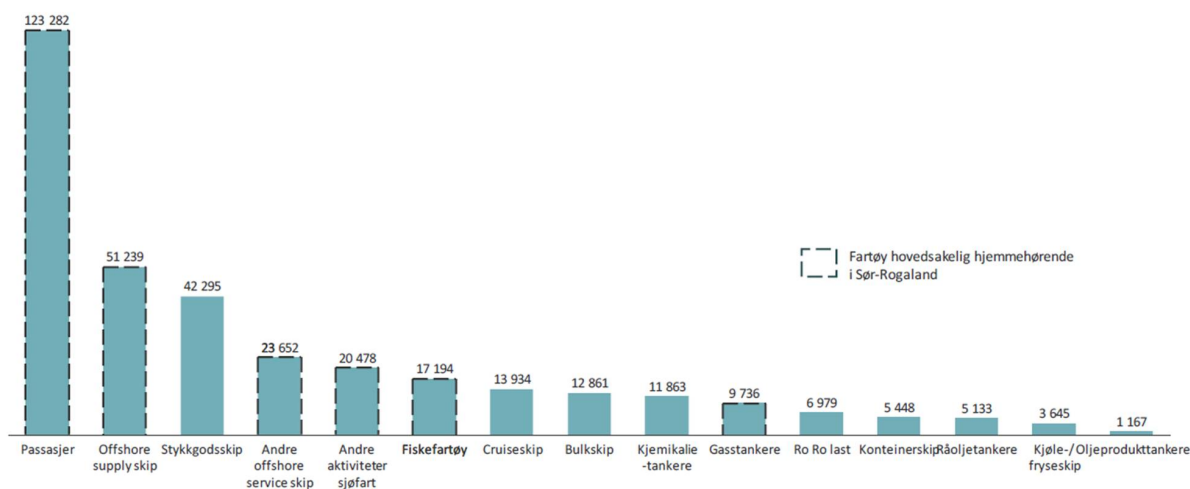
50.2: Styret godkjenner at SRH går videre med prosjektet med en kostnadsramme på 0,4 MNOK, slik at investeringsbeslutning kan legges frem Q1 2021.»



Bakgrunn

Stavangerregionen Havn IKS (SRH) skal legge til rette for å elektrifisere havnen og kunne redusere utslipp fra fartøy og har inngått et samarbeid med Lyse, ref styresak 11/20. Klimarapporten som Lyse har fått utarbeidet av Thema Consulting viser at en stor del av utslippene fra sjøtransporten er fra passasjertrafikk. Den vesentligste delen av passasjertrafikken utgjøres av hurtigbåtsambandene. Det er derfor viktig at SRH legger til rette for å imøtekomme behov som fartøyene har for lading av batterier om bord på båter.

Figur 6: Klimagassutslipp fra sjøfart i Sør-Rogaland, fordelt på skipstype



På lik linje med biler, krever hurtiglading likestrøms høyeffektsanlegg. I og med at båter krever ladekapasiteter som er ti ganger høyere enn biler, blir slike anlegg kostbare og plasskrevende.

Ved at SRH tar en rolle i å koordinere og bygge fellesanlegg som kan dekke behovene er det forventet at:

1. Anleggene kan ha en høy utnyttelse og dermed kan kostnadene til båtene holdes nede. Dette vil i neste omgang gjøre det enklere for nye fartøy å velge elektrisk framdrift.
2. SRH får en plassoptimal løsning og slipper å få bygget ned kailinjen med store proprietære anlegg.

SRH har i et samarbeid med Kolumbus og Lyse kjørt et forprosjekt med finansiering fra Enova, for å utrede en felles teknisk løsning for alle rederier med behov for elektrisk lading, der hurtigladeanlegg kan bygges ut trinnvis etter behov. Det er også foreslått forretningsmodell for eierskap og drift av anlegget. Prosjektrapporten er vedlagt som bilag 1.

Saken

1. Status for hurtigladeanlegg i dag.

Lyse har gjennom sitt datterselskap Smartly planlagt et hurtigladeanlegg for Rødne sin turistbåt Rygerelektra med en kostnadsramme på 25,8 MNOK. Det er gitt tilsagn om 10,3 MNOK i støtte fra Enova. Løsningen baserer seg på allerede tilgjengelig infrastruktur fra Lyse Elnett, men som forutsetter at det bygges et ladeanlegg som inkluderer et batterianlegg på Kjerringholmen i området ved Oljemuseet. Et slikt anlegg er meget plasskrevende (80-100 m³), og er ikke tatt inn i arbeidet med planprogrammet for Østre havn.

Kolumbus har gjennom det EU-støttede TrAM-prosjektet 3,1 MNOK til å bygge nødvendig ladeinfrastruktur til TrAM-båten for uttestingen. Videre har Kolumbus planlagt ladeinfrastruktur for Byøyene-Hommersåksambandet (til sammen to hurtigbåter – en ny båt i tillegg til TrAM-båten) med en estimert kostnad på ca. 27 MNOK og søker ENOVA om støtte på ca. 11 MNOK. Deler av hurtigbåtterminalen på Fiskepiren har vært vurdert for dette ladeanlegget. Løsningen baserer seg på en ny høyspenningsforbindelse fra Lyse Elnett.

Ved å samordne disse to prosjektene vil en få en bedre utnyttelse av infrastrukturen for dagens behov og i fremtiden, blant annet med felles høyspenningsforbindelse, hurtigladeanlegg som kan skaleres for å betjene flere båter, bedre lokalisering i forhold til havneutvikling og samlet sett et redusert arealbehov. En koordinert felles løsning vil dermed gi redusert investering og lavere driftskostnader.

I et overordnet utviklingsperspektiv av Østre havn anser SRH lagerområdet på Jorenholmen som den beste plasseringen av et felles ladeanlegg (se figur 1).

Det tas sikte på å få til en avtale med Enova hvor bevilgede og omsøkte midler kan benyttes i en felles koordinert infrastrukturløsning.

2. Enova søknad

Prosjektet har hatt dialog med Enova for å komme i posisjon til å få innvilget søknad om investeringsstøtte slik at bruk av elektrisk framdrift skal kunne konkurrere med framdrift basert på diesel.

Enova har i dag følgende programmer for elektrifisering:

1. *Fullskala innovativ energi- og klimateknologi*
 - a. Rygerelektra ble støttet over dette programmet. Rygerelektra er den første båten i sitt slag og ble derfor sett på som en innovasjon.
2. *Elektrifisering av sjøtransport*
 - a. Programmet krever at investeringen er knyttet opp mot en spesifikk båt. Lyses datterselskap Smartly kom inn under dette programmet for å få støtte til ladeinfrastrukturen til Rygerelektra.
3. *Infrastruktur til strøm for havneopphold og lading*
 - a. Programmet retter seg inn mot strøm til fartøy som først og fremst har behov for landstrøm og beskjedent behov for lading. I og med at infrastrukturen skal være offentlig tilgjengelig, så har Enova lagt inn krav om at anlegget må bygges etter landstrømstandarden (som er basert på vekselstrøm).
4. *Infrastruktur til kommunale og fylkeskommunale transporttjenester*
 - a. Programmet retter seg inn mot fylkeskommune/kommune/kollektivselskap og disse må foreta investeringen. Programmet har ingen krav om landstrømstandard.

Enova innrømmer at det er ingen programmer som er rettet mot et konsept for lading med likestrøm slik som prosjektet har beskrevet, og som skal være offentlig tilgjengelig. Slik prosjektet oppfatter, så har Enova betydelig sans for konseptet og ønsker å utvikle et program som kan passe til formålet. Prosjektet har dessverre ikke tid til å vente på en slik utvikling i og med at Rødne allerede har en forventning om full utnyttelse av elektrisk framdrift på Rygerelektra, og Kolumbus har TrAM-båten som vil være i drift fra 2022. TrAM båtene vil ikke har reservemuligheter for elektrisk fremdrift.

Prosjektet har derfor valgt å legge inn en søknad til Enova som hadde frist 5. oktober under programmet Infrastruktur til strøm for havneopphold og lading. Prosjektet mener at Enova har



mulighet til å benytte et unntak som finnes i landstrømstandarden for båter som ikke skal gå i internasjonalt farvann.

Kolumbus har lagt inn en søknad under programmet Infrastruktur til kommunale og fylkeskommunale transporttjenester til ladeinfrastruktur for permanent løsning til TrAM1 og TrAM2, som er under planlegging.

Enova har antydnet en mulighet for at prosjektet kan vurderes under Infrastruktur til kommunale og fylkeskommunale transporttjenester. Kolumbus må da stå som søker og gjennomføre investeringen og partene kan gjennomføre en forretningsmodell slik som beskrevet i prosjektet i etterkant.

Enova skriver:

For «infrastruktur til kommunale og fylkeskommunale transporttjenester» vil en overdragelse av eierskap først kunne skje etter at infrastrukturen er etablert og prosjektet er sluttrapportert til Enova. For tilskudd gitt over andre program er det mulig å søke om overdragelse av tilsagn fra støttmottaker til en annen aktør. Eventuelle endringer i tilsagn, eller overdragelser av tilskudd må omsøkes skriftlig av tilskuddsmottaker og godkjennes av Enova før overføring av tilsagn.

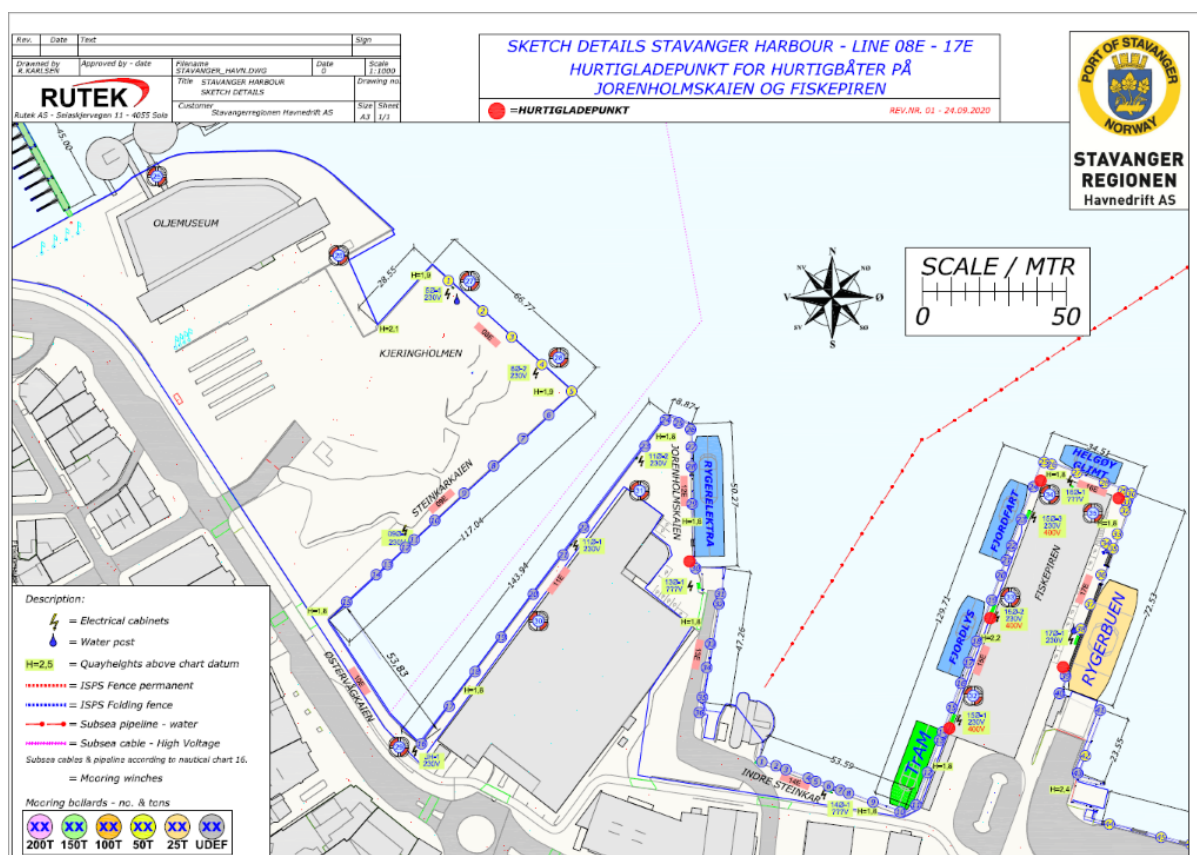
Prosjektet mener at det vil være mulighet for å gjennomføre prosjektet innenfor rammen av eksisterende tilsagn fra Smartly/Lyse og den søknad som Kolumbus nå har inne til TrAM-båtene. Prosjektet vil undersøke med Enova om det er mulig å bygge ett anlegg der Smartly/Lyse tar ansvar for en spesifikk del av anlegget med eksisterende tilsagn og Kolumbus tar ansvar for en annen del av anlegget med søknaden som de nå har inne. Prosjektet vil følge opp Enova for å få til en avklaring.

3. Teknisk løsning

I løpet av prosjektet er det kommet fram til at en plassering på Jorenholmen for et fellesanlegg vil være mest hensiktsmessig. Området som er valgt (Rogaland brann og rednings lager i parkeringsanlegget) vil ha mulighet for utvidelse og vil kunne romme ladeinfrastruktur for elektrifisering av alle passasjerbåter som i dag anløper Stavanger havn. Fiskepirterminalen vil da ikke bli berørt og ladeanlegget vil ikke legge noen restriksjoner for videre utvikling av Fiskepiren. Anlegget på Kjerringholmen vil også utgå. Plasseringen krever at hurtigladepunktene (tilkoplingspunktene) blir plassert i området rundt Fiskepiren og Jorenholmen. Det vil si at båter som trenger hurtiglading vil bli henvist til dette området (se figur 2).



Figur 1 Plassering av transformator og ladeanlegg



Figur 2 Plassering av hurtigladepunkt

Løsningen vil imidlertid kreve at det føres høyspenningskabler til Jorenholmen-området, og dessuten likestrømkabler i sjøen fra Jorenholmen til hurtigladepunkter på Fiskepiren. Det er her også en kryssing av vannledning til Buøy/Hundvåg. Dette er utfordringer som er forventet å være løsbare.

Fellesanlegget baserer seg på framføring av høyspenning fra Lyse Elnetts anlegg i Kongsgaten transformatorstasjon. Ved eventuelle utvidelser, vil også forsyning fra Haugesundsgaten transformatorstasjon bli vurdert. Fellesanlegget benytter de samme planene som Kolumbus har hatt for høyspenning framføring.

Et slikt fellesanlegg er ikke bygget før, men det er standard komponenter som inngår, og teknisk risiko vurderes som moderat/lav.

Anlegget er foreslått utbygd i to faser. Første fase er tenkt med tre hurtigladepunkt, og vil kunne stå ferdig ved årsskifte 2021/2022 med tanke på Rygerelektra, TrAM1 og TrAM2 (Hommersåk/Byøyene sambandet). Anlegget dimensjoneres for at to båter kan lade samtidig på full effekt (4-5 MW). Anlegget vil ha en kostnad på 45-50 MNOK. Fullt utbygd anlegg er tenkt lagt ut med seks hurtigladepunkt med kapasitet for fire båter å lade samtidig på full effekt (8 MW). Fullt utbygd anlegg vil betjene alle båter som ankommer per i dag. Fase to til fullt utbygd anlegg vil ha en kost på 20-30 MNOK.

4. Beslutning om veien videre

Saken nå handler om å ta beslutning om å gå videre med prosjektet fra forprosjektet. Neste fase (veien videre) handler om å fremskaffe underlag til å ta endelig investeringsbeslutning og deretter starte gjennomføring av prosjektet.

Neste fase innebærer å avklare finansiering med støtte fra Enova, avklare eiermodell og forretningsmessige forhold, planlegge gjennomføringsfasen med nødvendig detaljprosjektering for å kunne utarbeide anbudsforespørsler og hente inn bindende tilbud i markedet. Endelig investeringsbeslutning kan deretter fattes basert på oppdatert budsjett og finansiering. Planen er å fatte investeringsbeslutning Q1 2021. Dette for å opprettholde forventning til Rødne, og for å kunne ha en løsning på plass til TrAM-båten som skal prøvekjøres Q1 2022.

4.1 Neste fase frem mot investeringsbeslutning

Neste fase vil vare fra Q4 2020 til Q1 2021. Budsjett for fasen er estimert til ca. 2 MNOK av totalinvesteringsbeløp på 45-50 MNOK. Beløpet er basert på behov for prosjektledelse, anskaffelse ressurs, konsulenter for bygg- og elektroprosjektering, samt utarbeidelse av konkurransegrunnlag. Det er tatt høyde for styringsgruppen med representanter fra konsortiet. SRH vil stå for en tredjedel av investeringen, hvilket tilsvarer 0,4 MNOK. Dette forutsetter Enova-støtte på 40 % av totalinvesteringen.

Aktiviteter i denne fasen:

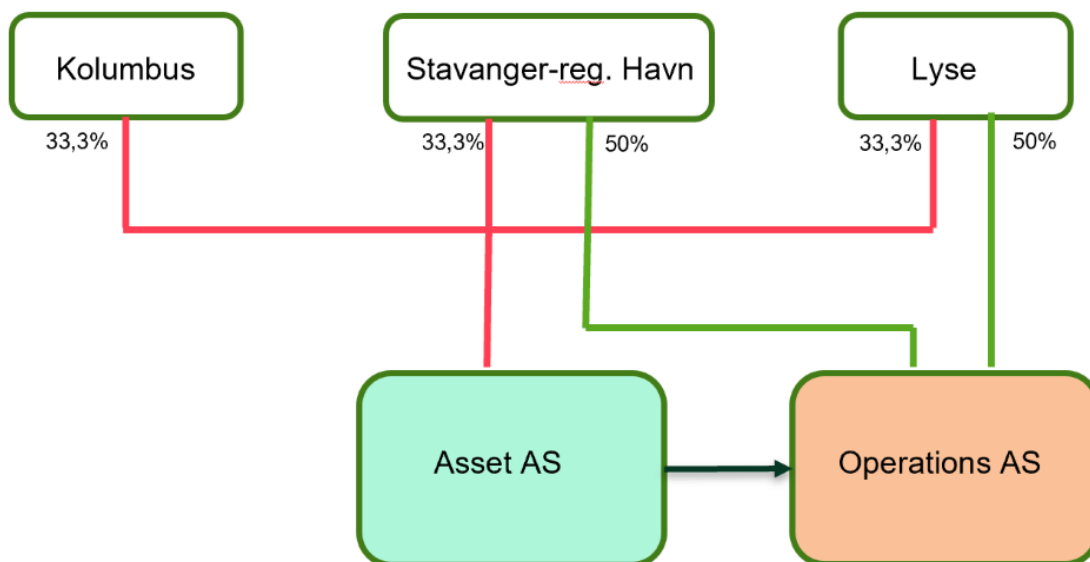
- Avklare finansiering fra Enova
- Avklare eiermodell og forretningsmessige forhold
- Utarbeide anskaffelsesstrategi og kontrakts inndeling
- Utarbeide gjennomføringsplan med milepæler og avhengigheter
- Avklare omfang og grensesnitt

- Nødvendig detaljprosjektering for utarbeidelse av byggkontrakt (arbeid på lagerbygg Jorenholmen, infrastruktur på kaier og Fiskepiren)
- Utarbeidelse av konkurransegrunnlag for transformatoranlegg, ladeanlegg, hurtiglade punkt, sjøkabel, etc.
- Utsendelse av konkurransegrunnlag og avklaringer i tilbudsfasen (kontraktsforhandlinger og signering skjer etter styrebehandling og investeringsbeslutning)
- Avklare kontrakt med Lyse Elnett for fremføring og nettilknytning på høyspent
- Organisering og investeringsbudsjett for gjennomføringsfasen
- Risikovurdering og tiltak for gjennomføringsfasen
- Styresak for eventuell investeringsbeslutning

5 Forslag til forretningsmessig løsning

Prosjektet anbefaler å etablere et selskap som skal eie og vedlikeholde de tekniske anleggene (Asset). For å redusere risiko for at anlegget blir brukt, er det foreslått at Kolumbus, Lyse og SRH eier anleggene i fellesskap. SRH vil stå for en tredjedel av investeringen, hvilket tilsvarer 9-10 MNOK i første fase. Dette forutsetter Enova-støtte på 40 % på en investering av 45-50 MNOK. Selskapet som eier anleggene leier så dette ut til et selskap som forestår vedlikehold og drift (Operations) og som vil ha ansvar for avregning av forbruk i det enkelte hurtiglade punkt. Eierne forventer ikke avkastning i Asset, men må i avtalen om leie ha en mulighet for å justere leiepris hvis anleggene skulle kreve kapital utover det som er planlagt.

Operations vil foreta all praktisk drift og vedlikehold, håndtere forholdet til underleverandører, forbruksregistrering og fakturering som sendes og foretas av SRH. SRH og Lyse har inngått en intensjonsavtale om å opprette dette driftsselskapet som er tenkt eid 50/50.



Forutsatt Enova-støtte til investeringen, viser beregninger at totale kostnader («strømprisen») med elektrisk framdrift vil konkurrere med diesel framdrift.

6 Oppsummering

Havnedirektøren anbefaler å gå videre med prosjektet til neste fase i en konstellasjon med Kolumbus og Lyse. Neste fase handler om å fremskaffe underlag til å ta endelig investeringsbeslutning. Dette innebærer å avklare finansiering med støtte fra Enova, avklare eiermodell og forretningsmessige forhold, planlegge gjennomføringsfasen med nødvendig detaljprosjektering for å kunne utarbeide anbudsforespørsler og hente inn bindende tilbud i markedet.

Endelig investeringsbeslutning kan deretter fattes basert på oppdatert budsjett og finansiering. Planen er å fatte investeringsbeslutning Q1 2021.

Havnedirektøren anbefaler at styret tar konklusjonen i rapporten som er utarbeidet mellom Lyse, Kolumbus og Stavangerregionen Havn IKS til orientering og støtter at SRH går videre med prosjektet med en kostnadsramme på 0,4 MNOK, slik at investeringsbeslutning kan legges frem Q1 2021.

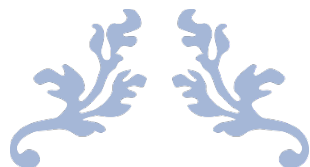
Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Odd Bjørn Bekkeheien
Daglig leder
Saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1: Forprosjektrapport



SLUTTRAPPORT – FORPROSJEKT - LADING AV HURTIGBÅTER



9. OKTOBER 2020

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS, KOLUMBUS, LYSE

Innhold

1	Innledning	3
2	Oppsummering og veien videre	3
3	Partene	4
3.1	ELHAVN as	5
3.2	Lyse	5
3.2.1	Økonomiske nøkkeltall på konsernnivå	5
3.2.2	Stavangerregionen Havn IKS	6
3.3	Kolumbus	6
3.4	Bakgrunn for samarbeidet	6
3.5	Enova-søknad	8
4	Prosjektet	9
4.1	Reduksjon av klimautslipp	9
4.2	Øvrige aktiviteter i prosjektet	10
4.3	Aktiviteter i neste fase - forberedelsesfasen	10
5	Teknisk løsning og lokasjon	11
5.1	Lokasjon	11
5.2	Teknisk løsning	12
5.3	Mulige korrosjonsutfordringer knyttet til hurtigbåter og ladeinfrastruktur	14
5.4	Innovative løsninger – reduserte kostnader	14
5.5	Høyspenningsmåling versus lavspenningsmåling	15
5.6	Tilkobling til fartøy	16
5.7	Kabling og fremføring i havn	17
5.8	Hvilken standard skal anlegget tilfredsstille	18
5.9	Alternativ bruk	19
6	Aktivitet i havn	19
7	Kundegrunnlag	20
7.1	Dagens trafikkbilde	20
7.2	Kilowatt-time potensiale og tidslinje	21
7.3	Utnyttelsesgrad gjennom døgnet	22
7.4	Forventet endring i salg	22
8	Forretningsmodell	23
8.1	Vurderinger under forprosjektet	23
8.2	Foretrukne forretningsmodell	23
8.3	Prisstruktur	24

8.3.1	Prinsipper	25
8.3.2	Algoritmer og beregningsgrunnlag	25
8.3.3	Alternativer	26
8.3.4	Bruk av anlegget	26
8.3.5	Utfordringer og forutsetninger	27
8.3.6	Business Canvas Model	27
8.3.7	Enkel kundereise-prosess	28
8.4	Prosjektets levetid	29
8.5	Prosjektfinansiering	29
8.6	Økonomi og Investeringsbudsjett	29
8.6.1	Forretningsplan og økonomi	29
8.6.2	Investeringsbudsjett	29
8.7	Fremdriftsplan	29
8.8	Risiko	30
9	Dimensjonering	30
9.1	Kort redegjørelse for dimensjoneringsprinsipper	30
9.1.1	Ladebehov i oppstartsfasen	30
9.1.2	Batterilading - typiske profiler	31
9.2	Videre skalering ved fremtidig økt etterspørsel	34
9.2.1	Ladebehov fullt utbygget (2024-2025)	34
9.3	Lading og alternative bruksområder	36
9.4	Behov for økt kapasitet i strømmettet	36
9.4.1	Forsyningskapasitet i fordelingsnettet	36
9.5	Drift og support	38
10	Deltakere styringsgruppe og prosjektgruppe	38
11	Vedlegg	39
11.1	Vedlegg 1 – Forretningsplan og økonomi, Asset AS	39
11.2	Vedlegg 2 – Forretningsplan og økonomi, Operations AS	39
11.3	Vedlegg 3 – Begrunnelse for å ikke benytte landstrømnormen	39

1 Innledning

Stavangerregionen Havn IKS, Kolumbus og Lyse har sammen gjennomført et forprosjekt for å utrede muligheten for en felles teknisk løsning for lading av hurtigbåter i Stavanger havn. I tillegg til teknisk løsning og lokalisering har man vurdert ulike forretningsmodeller for eierskap og drift av anlegget, samt sett på økonomien og kostnadene til sluttbruker.

Prosjektet fikk innvilget forprosjektstøtte på 500 000 i april 2020 med målsetning om å levere sluttrapport høsten 2020. Sluttrapporten (denne rapporten) skal danne grunnlag for å vurdere om partene skal gå videre med prosjektet.

Den overordne målsetningen med prosjektet har vært å samordne og koordinere en felles teknisk løsning for lading av hurtigbåter i Stavanger havn. En felles løsning som både kan dekke det kortsiktige bilde med å legge til rette for lading av TrAM båten (Kolumbus) og Rygerelektra (Rødne), og det langsiktige bilde som dekker alle hurtigbåter for Kolumbus og andre private aktører. Partene har en klar målsetting om å bidra til å gjøre Stavanger havn utslippsfri.

2 Oppsummering og veien videre

Det er vurdert og utredet to lokasjoner; Fiskepiren og Stavanger Havn sitt lagerbygg på Joreholmen. I et overordnet utviklingsperspektiv av Østre havn anser Stavangerregionen Havn IKS det som beste plassering av et trafoanlegg og ladeanlegg i lager-området på Joreholmen. Båter som trenger hurtiglading vil bli henvist til ladepunkt på Fiskepiren og Joreholmen (se figur 2 kap. 5).

Det har vært et klart siktemål å finne en felles teknisk løsning som enkelt skal kunne skaleres etter behov for hurtiglading av båter, basert på utnyttelse av grunninvesteringen, og dermed unngå proprietære løsninger som vil medføre relativt store anlegg spredd rundt på kaiområdet.

Fellesløsningen baserer seg på framføring av høyspenning fra Lyses Elnetts anlegg i Kongsgaten transformatorstasjon. Ladeanlegget er foreslått utbygd i to faser. Første fase er tenkt med tre hurtigladepunkt, og vil kunne stå ferdig ved årsskifte 2021/2022 med tanke på Rygerelektra, TrAM1 og TrAM2 (Hommersåk/Buøysambandet). Anlegget dimensjoneres for at to båter kan lade samtidig på full effekt (4-5 MW). Hvert ladepunkt designes for 2-2,5 MW.

Vår vurdering av fellesløsningen som er fremkommet under forprosjektet er at den er teknisk gjennomførbar basert på kjente komponenter som er satt sammen.

En slik teknisk løsning er ikke bygget før, men det er standard komponenter som inngår, og teknisk risiko vurderes som moderat/lav. Det må nevnes at det er kommet opp motforestillinger fra enkelte leverandører mot denne fellesløsningen. Dette er nærmere omtalt i kapittel 5.3.

DC-lading gir muligheter til å etablere en felles DC-skinne som gir betydelige besparelser i forhold til å bygge slike ladeanlegg basert på en tradisjonell sammenstilling av en-til-en løsninger som gir liten utnyttelsesgrad for ladeinfrastrukturen.

Anlegget vil ha en kostnad på 45-50 MNOK (tidligfase estimat inkludert 15-20 % usikkerhet). Fullt utbygd anlegg er tenkt lagt ut med seks hurtigladepunkt med kapasitet for tre-fire båter å lade samtidig

på full effekt (8 MW). Fullt utbygd anlegg vil betjene alle båter som ankommer per i dag. Fullt utbygd anlegg vil ha en skalerings kost på 20-30 MNOK.

Forprosjektet anbefaler å gå videre med prosjektet til neste fase og starte forberedelse for investeringsbeslutning og gjennomføring.

Videreføring av prosjektet til neste fase (forberede gjennomføring) handler om å fremskaffe underlag til å ta endelig investeringsbeslutning. Dette innebærer å avklare finansiering med støtte fra Enova, avklare eiermodell og forretningsmessige forhold, planlegge gjennomføringsfasen med nødvendig detaljprosjektering for å kunne utarbeide anbudsforespørsler og hente inn bindende tilbud i markedet.

Endelig investeringsbeslutning kan deretter fattes basert på oppdatert budsjett og finansiering. Planen er å fatte investeringsbeslutning Q1 2021. Dette for å opprettholde forventning til Rødne, og for å kunne ha en løsning på plass til TrAM-båten skal prøvekjøres Q1 2022.

Forberedelsesfasen vil vare fra Q4 2020 til Q1 2021. Budsjett for forberedelsesfasen er estimert til ca. 2 MNOK av totalinvesteringsbeløp på 45-50 MNOK. Beløpet er basert på behov for prosjektledelse, anskaffelse ressurs, konsulenter for bygg- og elektroprosjektering. Det er tatt høyde for styringsgruppen med representanter fra partene.

Hver part vil stå for en tredjedel av prosjektkostnaden i forberedelsesfasen, hvilket tilsvarer 0,4 MNOK. Denne kostnaden vil være en del av total kostnaden gitt at partene tar endelig investeringsbeslutning, og investeringsstøtte fra Enova på 40%.

Aktiviteter i denne fasen er nærmere omtalt i kapittel 4.5.

Prosjektet anbefaler å etablere et selskap som skal eie og vedlikeholde de tekniske anleggene (Asset), og som eies av Kolumbus, Lyse og Havnen i fellesskap, og et selskap som forestår vedlikehold og drift (Operations), som vil ha ansvar for avregning av forbruk i det enkelte hurtigladepunkt. Operation er avhengig av en forutsigbar leiekontrakt med Asset. Havnen og Lyse har inngått en intensjonsavtale om å opprette dette driftsselskapet som er tenkt eid 50/50. Disse selskapene og forslag til forretningsmodell er nærmere beskrevet i kapittel 8.

3 Partene

Partene består av Stavangerregionen Havn IKS, Kolumbus AS og Lyse AS. Partene er del av et konsortium («ELhavn»), som er under etablering.

Stavangerregionen Havn ønsker en ladeinfrastruktur som kan være allment tilgjengelig i Fiskepirområdet.

I dag er de fire største aktørene som vil kunne benytte anlegget:

- Kolumbus – Fylket, mobilitetsaktør som legger ut rutenett på anbud til Rederier
- Rødne – Rederi, turoperatør
- Norled – Rederi, turoperatør
- Helgøy – Rederi, turoperatør

Kolumbus med sitt rutenett vil ha den største bruken/interessen av et ladeanlegg for hurtigbåter som også kan hurtiglade, selv om rutenettet settes ut på anbud til rederier. Dvs. Kolumbus har stor indirekte interesse i å få ladeanlegget og båter bygget kostnadseffektivt og fleksibelt.

Konsortiet har en målsetting om å bygge et ladeanlegg for hurtiglading til alle dagsaktuelle fartøy som opererer i Stavanger havn. Konsortiet mener at løsningen bør kunne brukes i andre havner med tilsvarende anløp av hurtigbåter og turistbåter.

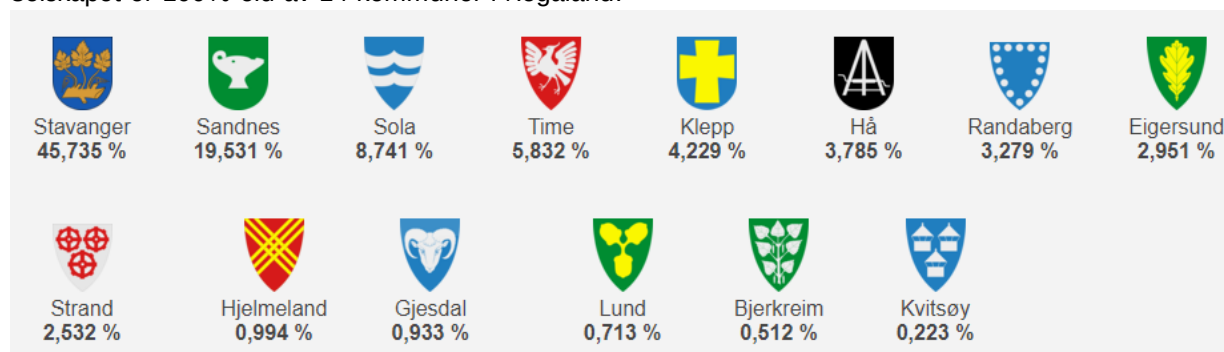
3.1 ELHAVN as

«ELHAVN as» er foreløpig et konsortium mellom Lyse AS (heretter «Lyse»), Stavangerregionen Havn IKS (heretter «Havnen») og Kolumbus. Selskapets plan er å oppføre og eie infrastrukturen (transformatorer, omformeranlegg, kabler og tilkoplingstårn) fra Lyse Elnetts høyspent tilknytning til og med ladekabelen og plugg for lading av båt. Selskapsetablering er den mest aktuelle form for eierskap slik partene vurderer nå, og dette prosjektet vil være avhengig av støtte fra Enova både i første fase når ladeanlegget skal etableres og muligens i neste fase hvis behovet for lading blir større. Lading av båt vil være på likespenning. Selskapet skal leie ut infrastrukturen med en 10-års avtale til et selskap som skal eies og driftes av Lyse og Havnen.

3.2 Lyse

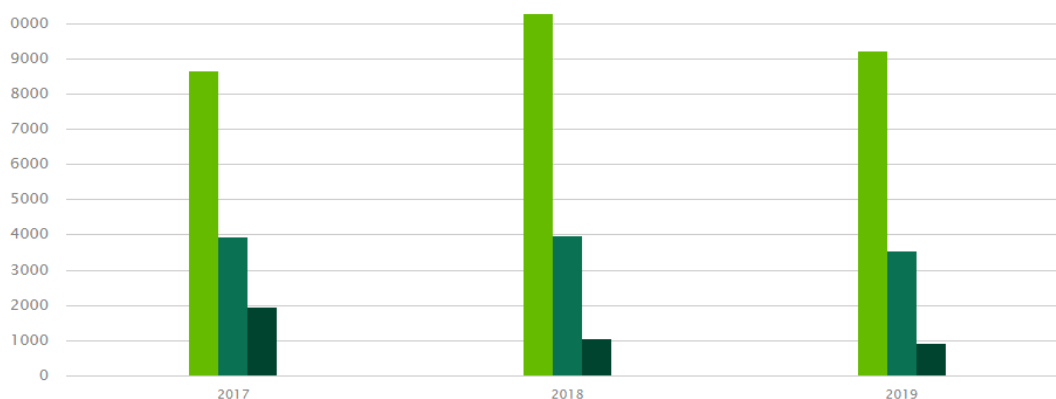
Lyse er organisert som et konsern med Lyse AS som morselskap. Morselskapet ivaretar eierrollen i hel- og deleide selskaper, og organiserer fellesfunksjoner som økonomi og finans, marked, HR, kommunikasjon, juridisk, anskaffelser, eiendomsservice, m.m. Konsernet er organisert i tre forretningsområder: Energi, infrastruktur og telekommunikasjon.

Selskapet har hovedkontor i Stavanger, om lag 1400 ansatte i konsernet og ca. 10 mrd. i omsetning. Selskapet er 100% eid av 14 kommuner i Rogaland.



3.2.1 Økonomiske nøkkeltall på konsernnivå

MNOK ■ Driftsinntekter ■ EBITDA ■ Årsresultat



Likvide midler	3505 MNOK	5105 MNOK	4718 MNOK
Rentebærende gjeld	60,9 %	61,1 %	61,6 %
Egenkapitalandel	37,8 %	35,4 %	35,8 %

3.2.2 Stavangerregionen Havn IKS

Stavangerregionen Havn IKS er et interkommunalt selskap som eies av kommunene Stavanger, Randaberg og Sola og opererer havnene i disse kommunene. Havnen håndterer cruise-, gods-, offshore-, og ferjetrafikk, men har også andre aktiviteter slik som eiendomsforvaltning, småbåtturisme og samarbeid med festivalarrangører og offentlige etater. Overordnet mål for havnene er å tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester.

Havnen skal være en aktiv aktør i utbygging av havneanlegg og en pådriver for kontinuerlig utvikling av havner og maritim infrastruktur i regionen. Konsernet skal gjennom sine datterselskap og deltakende selskaper utføre drift og yte servicetiltak på de havneterminalene som eies og disponeres av konsernet. Konsernet skal også utføre myndighetspålagte oppgaver på vegne av eierkommunene. Selskapets eiere legger til grunn et langsiktig perspektiv for de investeringer som selskapet deltar i og i utviklingen av konsernet.

Stavangerregionen Havn har 55 000 årlige anløp, mer enn 5500 meter med kai, 680 000 kvm landareal og tar imot nærmere 500 000 cruisegjester årlig. Dette gjør Stavangerregionen Havn til en av Norges største havner.

3.3 Kolumbus

Kolumbus er et aksjeselskap som er heleid av Rogaland fylkeskommune. Kolumbus har om lag 74 ansatte.

Yrkestransportlova tildeler fylkeskommunene ansvaret for samferdsel i fylket, herunder lokal kollektivtransport med buss, ferje og hurtigbåt. Rogaland fylkeskommune har med hjemmel i Yrkestransportlova § 23 vedtatt at Kolumbus skal være fylkeskommunens administrasjonsselskap for kollektivtransport i fylket. Rogaland fylkeskommune ved Kolumbus har ansvaret for 5 ferjesamband med 8 ferjer og 8 hurtigbåtsamband med 10 hurtigbåter, samt 9 busskontrakter med til sammen ca. 450 busser.

Kolumbus ønsker å gjøre Rogaland til et bedre sted å bo og leve gjennom at flere setter privatbilen igjen hjemme av og til. Kolumbus skal bidra til et bedre Rogaland gjennom å tilby et helt og holdent fossilfritt transporttilbud innen 2024. Dette innebærer en overgang til organisk HVO-diesel, hybriddrift og helelektriske kjøretøy i løpet av de neste årene. Selve transporten med buss og båt er det operatørselskaper som gjør på kontrakt for Kolumbus.

3.4 Bakgrunn for samarbeidet

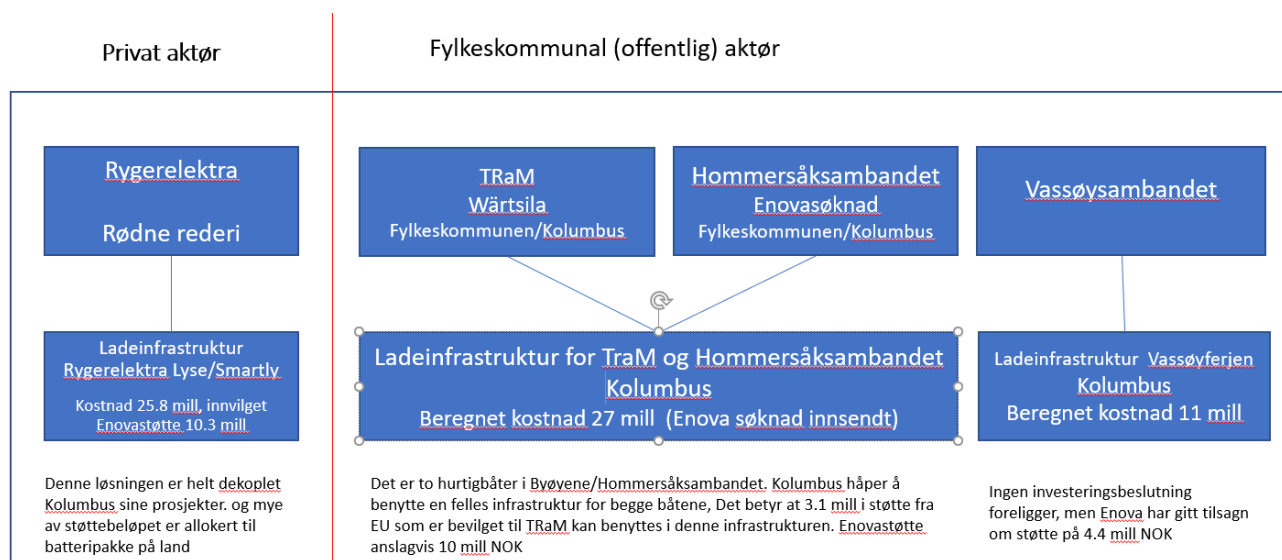
Overordnet målsetting for prosjektet og ELHAVN er å oppnå enkelt og standardisert grensesnitt for rederier og lavest mulig kostnad for lading av båter.

Samarbeidet mellom de ulike aktørene har som målsetting å etablere en koordinert, kostnadseffektiv, plasseffektiv og skalerbar fellesløsning for alle fartøyer som har ladebehov i det aktuelle området av Stavanger havn. Det er et klart siktemål å unngå proprietære løsninger samtidig som konseptet enkelt må kunne endres når omforente standarder for lading av fartøyer foreligger. Alle de samarbeidende selskaper har en klar målsetting om å bidra til å gjøre Stavanger havn utslippsfri.

Følgende tilsagn om investeringsstøtte for elektriske ladeanlegg er allerede gitt eller er allerede omsøkt:

- Lyse – Kostnad for bygging av ladepunkt til Rødnes båt: 25,8 MNOK (herav tilsagn fra Enova på 10,3 MNOK)
- Kolumbus er søker til Enova for støtte til å bygge ladeanlegg for å legge til rette for permanent bruk av bruk av TrAM båten i Hommersåk/Byøyene sambandet. Kostnadsrammen er 27 MNOK.
- Kolumbus har fått tilsagn om Enova-støtte til elektrifisering av Vassøyferjen i Stavanger havn (fysisk lokasjon ved hurtigbåtterminalen).

Lyse og Kolumbus har i dag hver for seg prosjekter som er proprietære og ikke allment tilgjengelige slik Stavangerregionen Havn ønsker, for til sammen 52,8 MNOK. Prosjektene gir to ladepunkter. Konsortiet planlegger et anlegg som i første fase kan ta 3 ladepunkt til en kostnad av 45-50 MNOK. Løsningen er driftsmessig og reservemessig bedre. Konsortiet har arbeidet fram en fleksibel teknisk løsning og bruker også felles infrastruktur fra elnettet slik at en unngår batteripakker på land (inngår i proprietær løsning fra Lyse). Videre utbygging av flere ladepunkt vil også være vesentlig mer kostnadseffektivt med konsortiets løsning. Prosjektet ønsker med dette å se begge disse søknadene i sammenheng.



Figur 1

For både Kolumbus og Rødne er det aktuelt å utvide med flere elektrisk drevne fartøyer etter hvert. Kolumbus har en klar ambisjon om at alle ferjer og hurtigbåter skal drives utslippsfritt innen 2024, men det er en forutsetning at det kan lages kostnadseffektive løsninger. Fylkestinget har vedtatt at pris skal vektes med 70% og klimagassutslipp med 30% i framtidige tildelinger av anbud. For å realisere utslippsfrie løsninger er en derfor avhengig av offentlig støtte gjennom Enova. Samtidig vil biodiesel være et aktuelt alternativ som elektriske løsninger må konkurrere mot. Det er derfor helt avgjørende for å lykkes med elektriske løsninger at disse bygges mest mulig kostnadseffektive. Dette oppnås ikke gjennom frittstående, proprietære løsninger for hver enkeltaktør. Det er en målsetting å bygge ut infrastrukturen slik at alle relevante aktører, offentlige og private, kan tilknytte seg til denne infrastrukturen på konkurransedyktige og forutsigbare vilkår. Samtidig må den begrensede plass som er disponibel i havneområdet utnyttes koordinert og effektivt.

For å sikre at framtidige hurtigbåtanbud med utgangspunkt i havnen forutsettes å benytte etablert infrastruktur, er Kolumbus invitert inn på eiersiden. Kolumbus er opptatt av at en slik felles eiermodell for infrastrukturen vil kunne redusere deres framtidige kostnader i og med at både eksisterende og framtidige tilbydere av utslippsfrie hurtigbåttjenester tilbys/pålegges å benytte eksisterende

ladeinfrastruktur. Samtidig vil de andre eierne (Lyse og Havnen) i ladeinfrastrukturen redusere risikoen i forhold til framtidig kundegrunnlag.

Våre undersøkelser har vist at ladeløsninger i stor utstrekning planlegges og bygges som kostbare og proprietære «en-til-en»-løsninger. Mye av grunnen til dette er nettopp det forhold at hver reder sørger for sin ladeinfrastruktur som kanskje kan være en grei løsning for havner med bare en eller to båter og for ferjesamband. For større ladeinfrastrukturer som kreves i byer er det derimot ikke god samfunnsøkonomi å basere seg på frittstående enkeltløsninger.

Lyse-konsernet er ikke engasjert gjennom nettselskapet, som er den vanligste løsningen og som også var situasjonen i oppstarten. Nettselskapet er imidlertid på grunn av sin lovfestede rendyrkede monopolrolle avskåret fra å gå aktivt inn i prosjektet i en rådgiverrolle. Lyse har derfor valgt å engasjere seg på konsernnivå slik at vi også kan ta en aktiv utviklingsrolle i prosjektet. Lyse-konsernet har i sin nylig vedtatte strategi påtatt seg et samfunnsansvar i forhold til å redusere klimagassutslipp i regionen. Lyse sin tilretteleggerrolle og eierrolle har derfor en tydelig forankring i konsernstrategien.

En slik eiermodell som er beskrevet ovenfor, fristilt fra hurtigbåtrederne, vil legge til rette for kostnadseffektive og kundetilpassede løsninger og representerer derfor en innovativ nyvinning.

3.5 Enova-søknad

Prosjektet har hatt dialog med Enova for å komme i posisjon til å få innvilget søknad om investeringsstøtte slik at bruk av elektrisk framdrift skal kunne konkurrere med framdrift basert på diesel.

Enova har i dag følgende programmer for elektrifisering:

1. *Fullskala innovativ energi- og klimateknologi*
 - a. Rygerelektra ble støttet over dette programmet. Rygerelektra er den første båten i sitt slag og ble derfor sett på som en innovasjon.
2. *Elektrifisering av sjøtransport*
 - a. Programmet krever at investeringen er knyttet opp mot en spesifikk båt. Lyses datterselskap Smartly kom inn under dette programmet for å få støtte til ladeinfrastrukturen til Rygerelektra.
3. *Infrastruktur til strøm for havneopphold og lading*
 - a. Programmet retter seg inn mot strøm til fartøy som først og fremst har behov for landstrøm og beskjedent behov for lading. I og med at infrastrukturen skal være offentlig tilgjengelig, så har Enova lagt inn krav om at anlegget må bygges etter landstrømstandarden (som er basert på vekselstrøm).
4. *Infrastruktur til kommunale og fylkeskommunale transporttjenester*
 - a. Programmet retter seg inn mot fylkeskommune/kommune/kollektivselskap og disse må foreta investeringen. Programmet har ingen krav om landstrømstandard.

Enova innrømmer at det er ingen programmer som er rettet mot et konsept for lading med likestrøm slik som prosjektet har beskrevet, og som skal være offentlig tilgjengelig. Slik prosjektet oppfatter, så har Enova betydelig sans for konseptet og ønsker å utvikle et program som kan passe til formålet. Prosjektet har dessverre ikke tid til å vente på en slik utvikling i og med at Rødne allerede har en forventning om full utnyttelse av elektrisk framdrift på Rygerelektra, og Kolumbus har TrAM-båten som vil være i drift fra 2022. TrAM båtene vil ikke har reservemuligheter for elektrisk fremdrift slik som Rygerelektra.

Prosjektet har derfor valgt å legge inn en søknad til Enova som hadde frist 5. oktober under programmet *Infrastruktur til strøm for havneopphold og lading*. Prosjektet mener at Enova har mulighet til å benytte et unntak som finnes i landstrømstandarden for båter som ikke skal gå i internasjonalt farvann.

Kolumbus har lagt inn en søknad under programmet *Infrastruktur til kommunale og fylkeskommunale transporttjenester* til ladeinfrastruktur for permanent løsning til TrAM1 og TrAM2, som er under planlegging.

Enova har antydnet en mulighet for at prosjektet kan vurderes under *Infrastruktur til kommunale og fylkeskommunale transporttjenester*. Kolumbus må da stå som søker og gjennomføre investeringen og partene kan gjennomføre en forretningsmodell slik som beskrevet i prosjektet i etterkant. Enova skriver:

For «infrastruktur til kommunale og fylkeskommunale transporttjenester» vil en overdragelse av eierskap først kunne skje etter at infrastrukturen er etablert og prosjektet er sluttrapportert til Enova. For tilskudd gitt over andre program er det mulig å søke om overdragelse av tilsagn fra støttemottaker til en annen aktør. Eventuelle endringer i tilsagn, eller overdragelser av tilskudd må omsøkes skriftlig av tilskuddsmottaker og godkjennes av Enova før overføring av tilsagn.

Prosjektet mener at det vil være mulighet for å gjennomføre prosjektet innenfor rammen av eksisterende tilsagn fra Smartly/Lyse og den søknad som Kolumbus nå har inne til TrAM-båtene. Prosjektet vil undersøke med Enova om det er mulig å bygge ett anlegg der Smartly/Lyse tar ansvar for en spesifikk del av anlegget med eksisterende tilsagn og Kolumbus tar ansvar for en annen del av anlegget med søknaden som de nå har inne. Prosjektet vil følge opp Enova for å få til en avklaring.

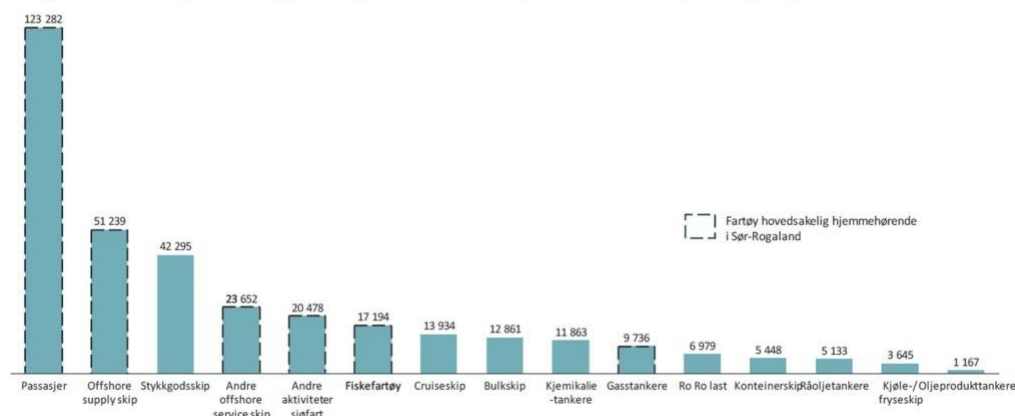
4 Prosjektet

Gjennom forprosjektet har konsortiet gjennomført møter og befaringer med aktører i bransjen, hatt dialog med leverandørmarkedet, samt kommet frem til en teknisk løsning og forretningsmodell som konsortiet mener vil være kostnadseffektivt og kundevennlig.

4.1 Reduksjon av klimautslipp

Klimarapporten som Lyse har fått utarbeidet av Thema Consulting viser at en stor del av utslippene er fra passasjertrafikk. En vesentlig del av passasjertrafikken utgjøres av hurtigbåtsambandene.

Figur 6: Klimagassutslipp fra sjøfart i Sør-Rogaland, fordelt på skipstype



Ved å bytte ut dieseldrevet båt på Lysefjorden med den full-elektriske Rygerelektra, har Rødne beregnet en besparelse på 270.000 liter diesel hvert år. CO2-besparelsen vil da være 856.000 kg. To rutegående båter i Hommersåk-sambandet/Byøyene har eksempelvis et totalt dieselforbruk på 805.000 liter hvert år, og med en omregning ved 3,17 kg CO2 ekvivalenter per liter, utgjør dette 2.551.850 kg CO2. Til sammen vil prosjektet ha en co2-reduksjon ved oppstart i 2022 på ca. 3,4 tonn årlig.

4.2 Øvrige aktiviteter i prosjektet

I løpet av forprosjektet er det gjennomført møter og befaringer hos aktuelle aktører, både i forhold til lokasjon, logistikk, tilgang fra nettselskap og løsninger for infrastruktur.

Søker har gjennomført besøk eller møter med en rekke aktører i bransjene (energi, havn, transport, infrastruktur) for å høste erfaring og for å gjennomgå tilsvarende prosjekt. Her kan nevnes:

- Bergen. Plug.
- Kristiansand Havn. Erfaringsutveksling.
- Ruter. Gjennomgang av prosjektet for lading av båt til Nesodden
- Hafslund. Erfaringsutveksling.
- Rødne. Erfaringsutveksling mtp Rygerelektra.
- Oslo Havn. Erfaringsutveksling.
- Haugaland Kraft. Erfaringsutveksling.
- I forbindelse med RFI og gjennomgang/avklaringer, så er det avholdt møter med en rekke potensielle leverandører. Det er også avholdt møter med andre potensielle leverandører inn i prosjektet knyttet til infrastruktur, kabling, bygg, mv.
- I tillegg er det gjennomført møter med sentrale aktører som
 - o NVE
 - o DNV GL
- Kolumbus
- Boreal og Lyse Energisalg/BKK i forbindelse med hurtiglading av bil / taxi / buss

4.3 Aktiviteter i neste fase - forberedelsesfasen

Forberedelsesfasen vil vare fra Q4 2020 til Q1 2021. Budsjett for forberedelsesfasen er estimert til ca. 2 MNOK av totalinvesteringsbeløp på 45-50 MNOK. Beløpet er basert på behov for prosjektledelse, anskaffelse ressurs, konsulenter for bygg- og elektroprosjektering. Det er tatt høyde for styringsgruppen med representanter fra partene.

Hver part vil stå for en tredjedel av prosjektkostnaden, hvilket tilsvarer 0,4 MNOK. Denne kostnaden vil være en del av total kostnaden gitt at partene tar endelig investeringsbeslutning, og investeringsstøtte fra Enova på 40%.

Forutsatt at partene velger å gå videre med prosjektet og forberede investeringsbeslutning og gjennomføring, vil hovedaktivitetene i neste fase være som følger:

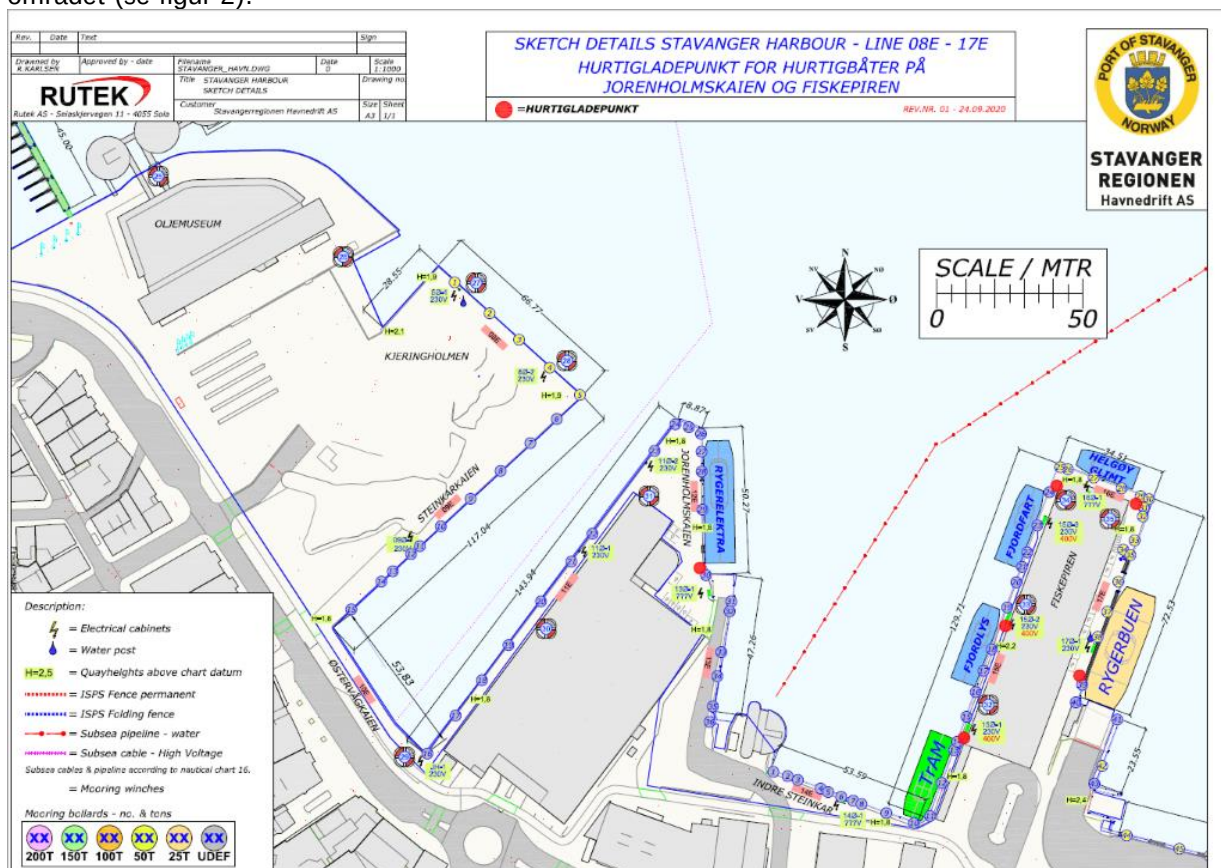
- Avklare finansiering fra Enova
- Avklare eiermodell og forretningsmessige forhold
- Utarbeide anskaffelsesstrategi og kontrakts inndeling
- Utarbeide gjennomføringsplan med milepæler og avhengigheter
- Avklare omfang og grensesnitt
- Nødvendig detaljprosjektering for utarbeidelse av byggkontrakt (arbeid på lagerbygg Jorenholmen, infrastruktur på kaier og Fiskepiren)
- Utarbeidelse av konkurransegrunnlag for transformatoranlegg, ladeanlegg, hurtiglade punkt, sjøkabel, etc.
- Utsendelse av konkurransegrunnlag og avklaringer i tilbudsfasen (kontraktsforhandlinger og signering skjer etter styrebehandling og investeringsbeslutning)
- Avklare kontrakt med Lyse Elnett for fremføring og nettilknytning på høyspent
- Organisering og investeringsbudsjett for gjennomføringsfasen
- Risikovurdering og tiltak for gjennomføringsfasen
- Styresak for eventuell investeringsbeslutning

5 Teknisk løsning og lokasjon

5.1 Lokasjon

Det er vurdert og utredet to lokasjoner; Fiskepiren og Stavanger Havn sitt lagerbygg på Jorenholmen. I et overordnet utviklingsperspektiv av Østre havn anser Stavangerregionen Havn det som beste plassering av et trafoanlegg og ladeanlegg i lager-området på Jorenholmen.

Området som er valgt (Brannvesenets lager i parkeringsanlegget) vil ha mulighet for utvidelse og vil kunne romme ladeinfrastruktur for elektrifisering av alle passasjerbåter som i dag anløper Stavanger havn. Fiskepirterminalen vil da ikke bli berørt og ladeanlegget vil ikke legge noen restriksjoner for videre utvikling av Fiskepiren. Anlegget på Kjerringholmen vil også utgå. Plasseringen krever at hurtigladepunktene (tilkoblingspunktene) blir plassert i området rundt Fiskepiren og Jorenholmen. Det vil si at båter som trenger hurtiglading vil bli henvist til dette området (se figur 2).



Figur 2 Plassering av hurtigladepunkt



Figur 3 Plassering av transformator og ladeanlegg

5.2 Teknisk løsning

Teknisk løsning som er utredet baserer seg på et felles ladeanlegg for hurtigbåter. Lokaliseringen vil imidlertid kreve at det føres høyspenningskabler til Joreholm-området, og dessuten likestrømkabler i sjøen fra Joreholmen til hurtigladepunkter på Fiskepiren. Det er her også en kryssing av vannledning til Buøy/Hundvåg. Dette er utfordringer som er forventet å være løsbare.

Fellessanlegget baserer seg på framføring av høyspenning fra Lyses Elnetts anlegg i Kongsgaten transformatorstasjon. Ved eventuelle utvidelser, vil også forsyning fra Haugesundsgaten transformatorstasjon bli vurdert. Fellessanlegget benytter de samme planene som Kolumbus har hatt for høyspenning framføring.

Med utgangspunkt i trafikkgrunnlaget skal det legges til rette for en modulært utvidbar ladeinfrastruktur som kan skaleres opp etter behov. Anlegget er foreslått utbygd i to faser. Første fase er tenkt med tre hurtigladepunkt, og vil kunne stå ferdig ved årsskifte 2021/2022 med tanke på Rygerelektra, TrAM1 og TrAM2 (Hommersåk/Buøysambandet). Anlegget dimensjoneres for at to båter kan lade samtidig på full effekt (4-5 MW). Hvert ladepunkt designes for 2-2,5 MW.

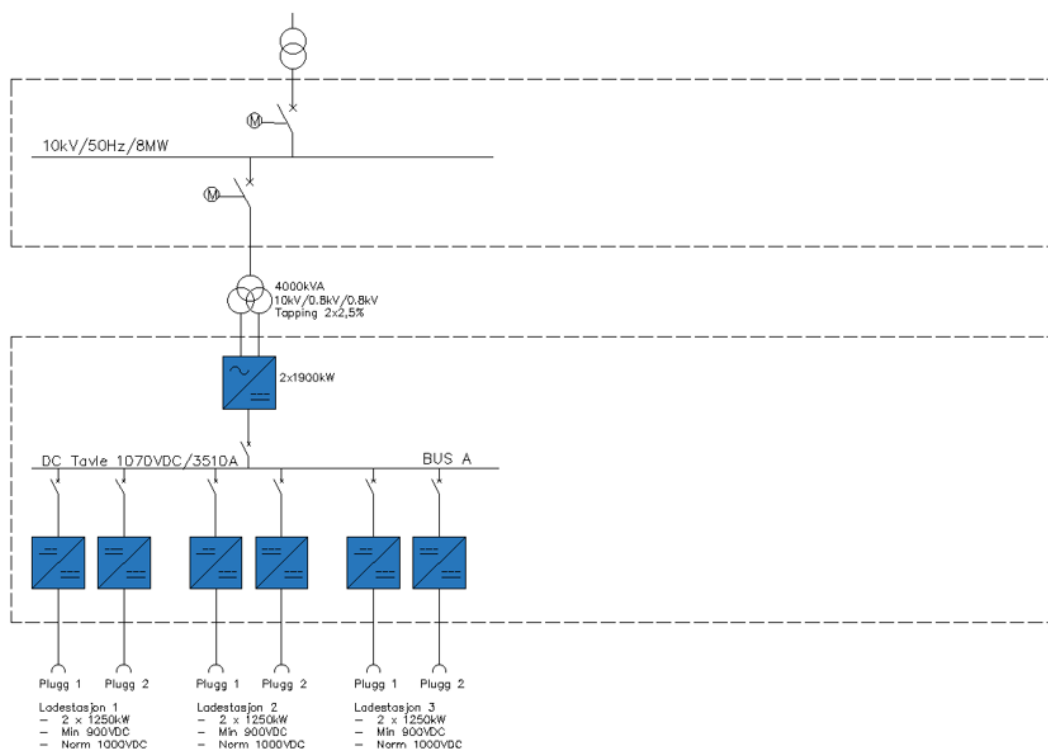
DC-lading gir muligheter til å etablere en felles DC-skinne som gir betydelige besparelser i forhold å bygge slike ladeanlegg basert på en tradisjonell sammenstilling av en-til-en løsninger som gir liten utnyttelsesgrad for ladeinfrastrukturen.

Det foreligger ingen standardiserte grensesnitt eller standardløsninger for høyeffektloading med likestrøm for båter i dag. Vi er kjent med at det arbeides med utvikling av standarder for likestrømbasert ladestrøm for hurtigbåter, men det vil ta lang tid før en slik standard foreligger.

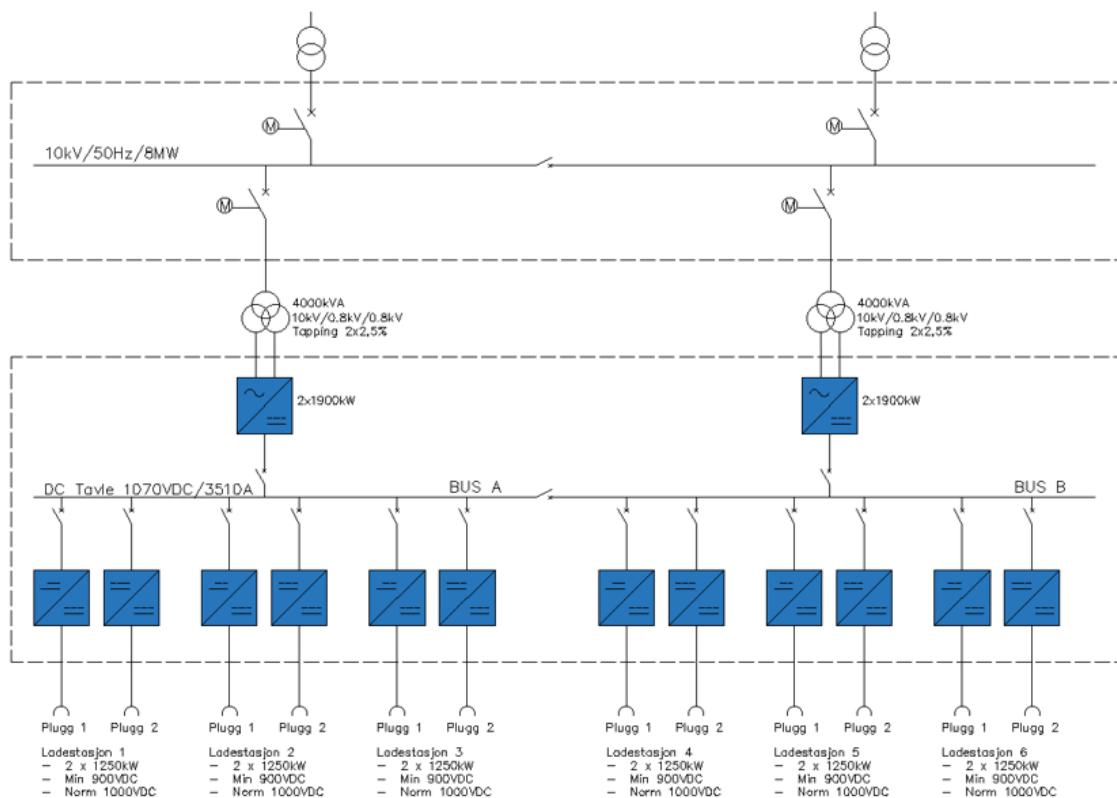
En slik fellesløsning er ikke bygget før, men det er standard komponenter som inngår, og teknisk risiko vurderes som moderat/lav. Det må nevnes at det er kommet opp motforestillinger fra enkelte leverandører mot denne fellesløsningen. Dette er nærmere omtalt i kapittel 5.3.

Anlegget vil ha en kostnad på 45-50 MNOK (tidligfase estimat inkludert 15-20 % usikkerhet). Fullt utbygd anlegg er tenkt lagt ut med seks hurtigladepunkt med kapasitet for tre-fire båter å lade samtidig

på full effekt (8 MW). Fullt utbygd anlegg vil betjene alle båter som ankommer per i dag. Fullt utbygd anlegg vil ha en skalerings kost på 20-30 MNOK.



Figur 4 Fase en: Prinsippskisse med muligheter for tre ladepunkt basert på DC-lading med DC-samleskinne



Figur 5 Fase to: Prinsippskisse med muligheter for seks ladepunkt basert på DC-lading med DC-samleskinne

Med en konseptløsning som skissert ovenfor (jfr. figur 4 og 5) vil vi kunne få et rasjonelt oppbygget og skalerbart anlegg. Det er bygget opp med utgangspunkt i treviklingstransformatorer med en ytelse på

4000 kVA hvor sekundærviklingene forsyner hver sin likeretter på bortimot 2 MW som er koplet opp mot en DC-samleskinne hvor spenningen varierer mellom ca. 1000 og 1070 V. DC-samleskinne kan tilkoples DC/DC omformere (choppere) som gir mulighet for individuell lading av hver båt. Selv om spenningen på DC-skinne holdes relativt konstant, gir ovennevnte konseptløsning mulighet for individuelt tilpasset ladespenning for hver enkelt hurtigbåt. Ved lading av litumbatterier vil spenningen ut fra chopperen være relativ lav i oppstarten av ladeforløpet dersom batteriet er relativt utladet. Under ladeforløpet økes spenningen gradvis styrt fra hurtigbåten. Slik tar man best vare på batterilevetiden.

Samtidig gir konseptet også mulighet for at en hurtigbåt med kort liggetid (en av båtene er nede i 15 min før den skal ut på neste tur) kan lade med høyest mulige effekt i hele den korte liggeperioden. Dersom det er begrensninger i tilgjengelig effekt, kan ladeeffekt til hurtigbåter med mindre presserende behov reduseres. En slik dynamisk styring av prioritert ladestrømmuttak legges det opp til å realisere i prosjektet.

5.3 Mulige korrosjonsutfordringer knyttet til hurtigbåter og ladeinfrastruktur

Korrosjonsproblemer på grunn av sammenkoplingen som oppstår når forsyningskabelens PE-leder koples mellom skipets jordingssystem og landstrømsystemets jordingssystem. SINTEF har analysert årsaker til korrosjonsskader på skrog og propell på skip med høyspenningsforsyning utført iht. NEK IEC/IEEE 80005-1 som anløper havnene i Oslo, Kristiansand og Larvik. Selv om potensialforskjellen som oppstår på grunn av den galvaniske spenningsforskjell mellom kaifundament og skipsskrog hvor sjøvannet er elektrolytt kun er noen hundre millivolt, vil det likevel kunne gå betydelige utjevningsstrømmer i PE-lederen som slutter strømkretsen fordi motstanden i denne er i milliohms området.

Denne problemstillingen oppstår uavhengig av hvilket forsyningssystem som benyttes ved tilkoplingen av skipet, men er et generelt problem for landstrømforsyning av skip uavhengig av om det velges lavspenningsanlegg eller høyspenningsanlegg, vekselstrømanlegg eller likestrømanlegg.

Korrosjonsproblematikk er imidlertid lite omtalt i landstrømnormene, hverken i NEK/IEC/IEEE 80005-1 eller IEC PAS 80005-3. Det nevnes imidlertid i begge normene (hhv art 4.3 r og 4.3.o) at det skal være en vurdering av korrosjonsproblemet som kan oppstå i forbindelse med potensialutjevningsforbindelser. Dette er bakgrunnen for at SINTEF er blitt engasjert i denne problematikken.

Problemet, som er generelt for alle landstrømanlegg, kan avhjelpes på ulike måter. Mange skip har sitt eget katodiske beskyttelsessystem basert enten på offeranoder eller påtrykt spenning. SINTEF målingene dokumenterer at strømmen i PE leder øker når skipet forsynes med strøm fra land.

Det har også vært reist spørsmål fra et par leverandører om ladeinfrastruktur basert på fellesanlegg kan gi opphav til ukontrollerbare potensialforskjeller (såkalte Common-Mode spenninger) som kan gi økt berøringsfare og eventuelt forstyrre styringssystemene for DC/DC omformerne.

Forhold knyttet til korrosjonsproblematikk og Common-Mode spenninger er forhold vi vil undersøke nærmere gjennom å engasjere relevant ekspertise i forberedelsesfasen.

5.4 Innovative løsninger – reduserte kostnader

Lyse har gjennom en RFI-prosess fått et rimelig bra bilde av kostnadsforholdene og gjennomførbarhet for et ladestrømanlegg.

Et standard ladeanlegg (kraftelektronikk med ladetårn) for hurtigbåter designet for 2,5 MW koster omkring 15-20 MNOK, eksklusive fremføring av høyspent fra nettet, transformatorer, og byggkostnader. Det betyr at dersom det bygges en-til-en løsninger vil kostnadene for kraftelektronikk med ladetårn for tre ladepunkt for hurtigbåter inkludert transformatorer kunne bli omkring 55-60 MNOK. Et slikt anlegg vil imidlertid bli svært plasskrevende idet det kreves plass til seks transformatorer, seks likerettere og seks DC/DC omformere som gjør det vanskelig å innplassere i en byhavn hvor kaimært tomtareal er begrenset og svært kostbart.

Alternativet er et felles ladeanlegg for tre ladepunkt basert på treviklingstransformator og felles DC skinne. Kostnadsoverslag basert på RFI indikerer en bortimot halvering av kostnadene, det vil si omkring 25-30 MNOK inkludert kraftelektronikk med ladetårn og treviklingstransformator, eksklusiv fremføring av høyspent fra nettet og byggkostnader.

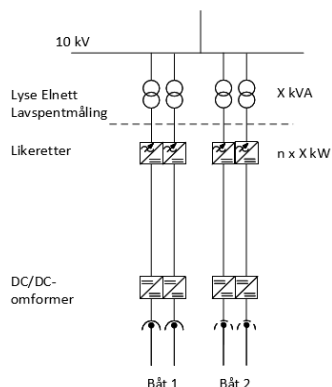
Vi mener at gjennom å benytte DC samleskinne oppnår vi en meget kostnadseffektiv og kompakt løsning. Dette konseptet med felles DC samleskinne gir også mulighet på en enkel måte å benytte infrastrukturen til for eksempel lading av busser.

5.5 Høyspenningmåling versus lavspenningmåling

Ved tradisjonelt oppbyggede ladestrømanlegg basert på én-til-én prinsippet, er grensesnittet mellom nettselskap og den aktøreide ladeinfrastrukturen på lavspenningssiden av transformatorene.

Fordelingstransformatorene med 690 V sekundærspenning og med ytelse 1250 kVA eller 1600 kVA leveres og driftes av nettselskapet iht. til områdekonsesjonen.

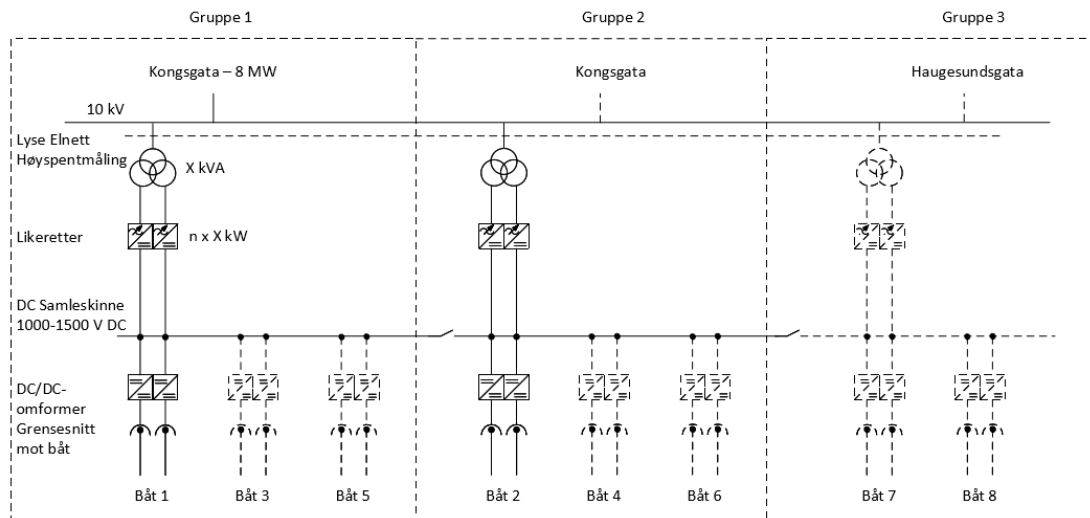
Dette betyr vanligvis at det benyttes lavspenningmåling som gir høyere nettleie.



Figur 6 Oppbygging av ladestrømanlegg med en-til-en anlegg og lavspenningmåling - individuell ladetilkopling

Konseptet med spesial treviklingstransformatorer og felles DC samleskinne betyr at nettselskapets standardtransformatorer ikke benyttes og at disse spesialkomponentene inngår i ladeinfrastrukturen og eies av det felles infrastrukturselskapet. Dette gir mulighet for fleksible valg av sekundærspenning for fordelingstransformatorene for eksempel 800 V i stedet for 690 V.

Denne løsningen (jfr. Fig 7) legger også til rette for å benytte høyspenningmåling som både gir lavere nettleie direkte men hvor også sammenlagringseffekten for den totale ladeinfrastrukturen utnyttes som reduserer effektuttaket og dermed effektkostnaden i forhold til enkeltstående én-til-én oppbyggede ladestrømanlegg.



Figur 7 Oppbygging av ladestrømanlegg med en-til-mange anlegg – felles DC-skinne og høyspenningsmåling

5.6 Tilkobling til fartøy

Hurtigbåtterminalen i Stavanger har begrenset plass rundt bygget og derfor er det viktig at ladetårnet får sin naturlige plassering uten at det forringer adkomst og estetikk.

Dagens valgmuligheter innen ladetårn til maritime fartøy i et bymiljø fremstår begrenset og vi ser derfor gjennom dette prosjektet at det foreligger muligheter for å skape et alternativt kvalitetsprodukt.





Eksempler på alternative løsninger for tilkobling til fartøy;

- Cavotec sin Automatic Plug-in System (APS). Dette er en løsning der ladepluggen automatisk kobles til skipet når det ligger ved kai. Enheten består av et tårn som plasseres ved kaien, eksakt ved båtens ladeport når den ligger ved kai. Tårnets høyde er dimensjonert i forhold til hvor på båten ladeporten er montert. I utgangsposisjon er ladepluggen heist helt opp i tårnet.
- LOS Gruppen har utviklet en pluggløsning kalt Zinus Port Power basert på en teleskop-arm, som enkelt kan tilpasses ulike fartøy. Ladetårnet er svingbart 90° i hver retning i forhold til kaifronten, og kan gi ut 20 meter kabel. Systemet justerer automatisk for opptil 10 meter tidevannsforskjell. Zinus kan utstyres med semiautomatisk betjening, hvor systemet identifiserer fartøyet og automatisk klargjøres når fartøyet legger til kai.
- En pantografløsning leveres av Stemmann-Technik under betegnelsen FerryCharger. Denne løsningen kjennetegnes ved selve pantografen, som beveger seg automatisk både i vertikalplanet og i horisontalplanet for å kompensere for fartøyets bevegelser ved kai som følge av bølger og vind.

Avhengig av hvilken ladeteknologi som velges, vil behovet for automatisk fortøyningsystem variere. Med Cavotec sin løsning der ladekontakten skal føres ned i en åpning langs skipets side, vil posisjonen til hurtigbåten være avgjørende for å få en smidig sammenkobling av plugg (landsiden) og kontakt om bord i hurtigbåten. For de to andre eksemplene er ikke dette like kritisk, da armen kan styres til å treffe ladeplaten på hurtigbåten.

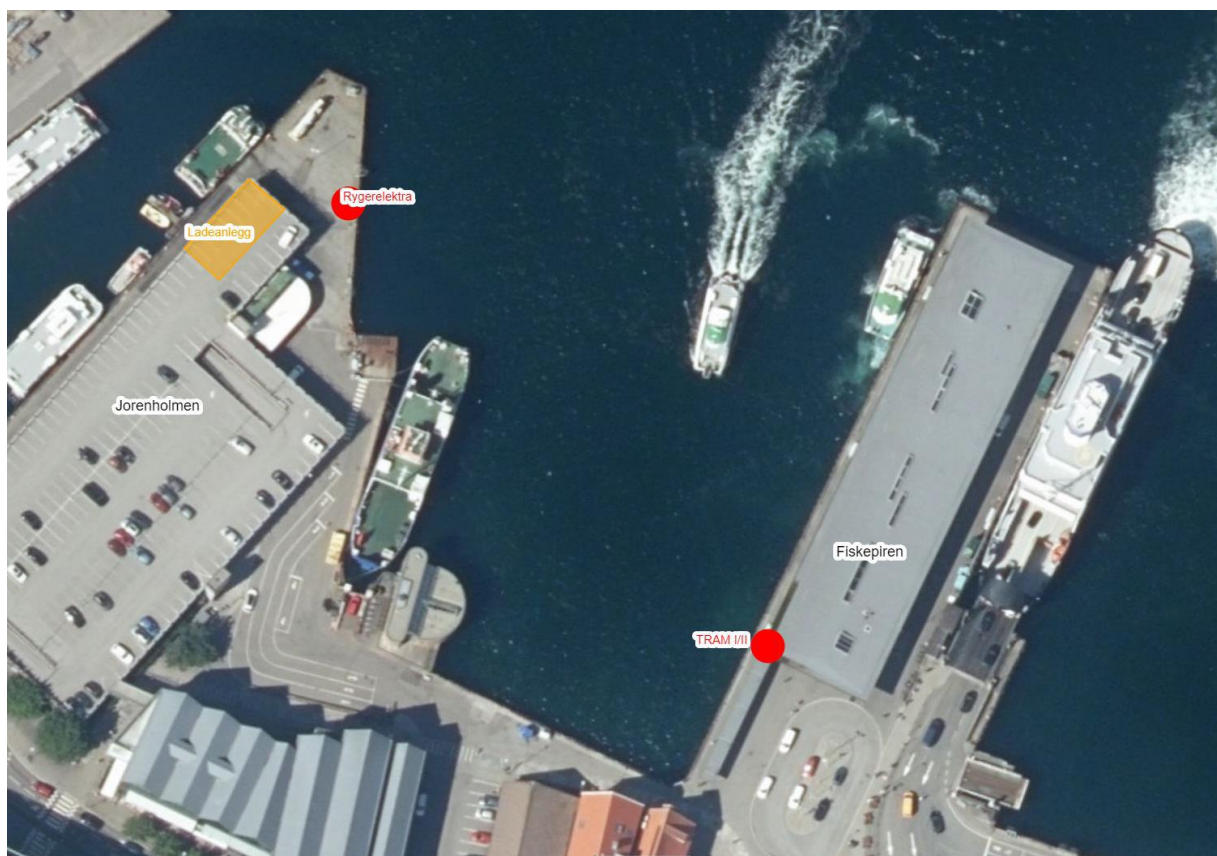
5.7 Kabling og fremføring i havn

En forutsetning for å kunne ha et ladetilbud til båtene, er at infrastrukturen fra ladeanleggene til ladetårn etableres. Ladeanlegget er tenkt plassert på Jorenholmen, med kabel distribuert til hvert ladetårn på kaiene. Hvert ladepunkt skal kunne tilby 2,5 MW ladeeffekt ved 1000 VDC.

Dimensjonerende strømtrekk er 2500 Ampere kontinuerlig pr ladepunkt.

Det er engasjert en leverandør for å vurdere gjennomførbarhet, installasjonsmetode og for å beregne kabeltverrsnitt til kablene mellom ladeanlegget og ladetårnene for første byggetrinn, som omhandler to (2) ladepunkt for TRAM I og TRAM II (Fiskepiren) og ett ladepunkt for Rygerelektra (Jorenholmen).

Plassering av ladepunkt og ladeanlegg er vist i figur under.



Et alternativ til å legge kablene i grøft langs kaiene, er å legge sjøkabel mellom kaiene. En forutsetning er at man bruker egnet type kabel, kabelbeskyttelse, kabelsikring og endeutstyr.

Ytre del av kaien på Jorenholmen og Fiskepiren er pilarkaier med armert betongdekke. Indre del av kaiene står på fylling. For føring av kabel fra sjø til ladepunkt på kaiene kan kjerneboring gjennom betongdekket i pilarkaiene benyttes. Det er her viktig at borehullene etableres på steder hvor en ikke kommer i konflikt med pelene og stålbjelker i kaiene.

Havnebassenget mellom Jorenholmen og Fiskepiren er grunt. For å sikre kablene mot at de flytter på seg pga. propellvannstrømmer og tidevann, anbefales det å sikre kabelen på sjøbunn. Sikringstiltak kan gjøres vha. nedspyling, klamring og vekter, avhengig av bunnforholdene på de tenkte sjøkabeltraseene.

Utgangspunktet for beregningene er at kablene lastes med en kontinuerlig likestrøm på 2500 Ampere. Forsyningsspenningen fra ladeanlegget er 1000 Volt likestrøm (VDC).

For å møte forutsetninger over og krav til overføringskapasitet viser våre beregninger at det trengs 2x2x500 mm² kabel pr. kurs, som gir en strømføringsevne på 2700 A. Det er da planlagt 2x500 mm² for «pluss» og 2x500 mm² for 0V. Ett borehull på Ø200mm vil romme 4x500 mm², hvor minimum 1 x D avstand mellom kablene er ivarettatt.

5.8 Hvilken standard skal anlegget tilfredsstille

Det foreligger ikke omforente standarder for ladestrømanlegg og batterianlegg. Landstrømnormene dekker ikke lading, men er innrettet mot strømforsyning av fossildrevne skip når de ligger fortøyd i havn slik at dieselgeneratorene kan stoppes. Landstrømnormen som dekker lavspenningsanlegg (NEK IEC PAS 80005-3:2014) har imidlertid en bestemmelse som etter vårt syn åpner for å ikke følge

normens bestemmelser dersom en bestemt situasjon foreligger, jfr. nest siste avsnitt i normens innledningskapittel Scope:

Additional and/or alternative systems may be imposed by national administrations or the authorities within whose jurisdiction the ship is intended to operate and/or by the owners or authorities responsible for a shore supply or distribution system.

Vår forståelse av denne bestemmelsen er at det i landstrømnormen åpnes opp for alternativer til landstrømnormen for fartøyer med begrenset rekkevidde (som en eldre hurtigbåt eller ferje vil ha) og at disse ikke trenger å følge landstrømnormens bestemmelser. Eierne av infrastrukturen står derfor i henhold til denne bestemmelsen i prinsippet fritt til å velge andre løsninger enn de som er utførlig beskrevet i landstrømnormen. En nærmere begrunnelse for at det er ikke aktuelt å følge landstrømnormen er gitt i eget vedlegg (Vedlegg 3).

5.9 Alternativ bruk

Selve ladeanlegget/ladetårnet kan tilpasses ulike fartøy, men det er også vurdert hvorvidt grunninfrastruktur kan utnyttes til å støtte følgende behov ved Fiskepiren-området:

- Landstrøm eventuelt lading av Vassøyferjen dersom den elektrifiseres
- Hurtiglading av bil (drosjeholdeplass og ordinær hurtiglading), Lyse Energisalg.
- Hurtiglading av buss (flybussen har ca. 10 minutters venting per time i samme område, Boreal Transport.

Disse punktene vil vurderes nærmere når leverandør av infrastruktur er valgt.

Ladingen av busser kan prinsipielt bygges opp på samme måte som ladesystemene for hurtigbåtene. Hvert ladepunkt forsynes via en DC/DC omformer fra DC- samleskinnen slik at transformatorene og likeretteranlegget blir felles for både hurtigbåtladingen og bussladingen.

6 Aktivitet i havn

I Stavangerregionen Havn sitt havnedistrikt ble det i 2019 totalt registrert 61 466 anløp, noe som er en økning på 18% fra 2018. Av de 61 466 anløpene var 52 302 anløp knyttet til ferge- og hurtigbåttrafikken til nordfylket, Ryfylke og Byøyene. Dette er en økning på 21 % fra 2018.

Hurtigbåttrafikken går i all hovedsak til/fra kaiene i Stavanger sentrum og de rutegående hurtigbåtene benytter kaiene ved Fiskepirterminalen og Jorenholmen. De rutegående hurtigbåtene betjener rutene, Saudaruten, Ryfylkeruten, Kvitsøyruuten og Hommersåk / Byøyene.

Der er 6-8 forskjellige hurtigbåter som daglig står for den rutegående trafikken. I tillegg kommer noen reservefartøy. Hver hurtigbåt har mellom 2 og 15 anløp pr dag (7 dager i uken).

I tillegg er det ruten mellom Stavanger og Vassøy som betjenes av både «Vassøyferjen» og hurtigbåter. Totalt 25 daglige avganger fordelt på 10 avganger med ferge og 15 avganger med hurtigbåt.

Ambulansebåten «Rygerdoktor» har også fast anløpskai i sentrum.

I tillegg til den rutegående trafikken så er det et stort antall hurtigbåter (10 -12 stk.) som betjener turismesegmentet: Det er flere hurtigbåter som har faste tustruter til f.eks. Lysefjorden og Flor & Fjære. Det er også rene charterbåter som blant annet betjener cruisetrafikken.

Stavanger tar årlig imot nærmere 500 000 cruisegjester og da i hovedsak i sommerhalvåret – Hvilket betyr at turist- og charterbåtene går med dobbelt så høy frekvens i sommersesongen.

7 Kundegrunnlag

7.1 Dagens trafikkbilde

Kolumbus er oppdragsgiver for rutetrafikk med hurtigbåter ut fra Stavanger.
Norled og Rødne er driftsoperatører i dagens operatørkontrakter.

Norled

Driftet anslagsvis syv hurtigbåter ut fra Stavanger i 2019/2020. Fem hurtigbåter gikk i rutefart samt noe charter trafikk imellom rutene, tre hurtigbåter var charterbåter/reservefartøyer. Norled driftet også Ryfylke-ruten samt Byøyene-ruten. Ryfylke-ruten er fordelt på fire fartøyer i 2019, men fra og med 2020 er Ryfylke-ruten redusert med en hurtigbåt på grunn av Ryfast-tunnelen.

Følgende fartøy trafikkerte Ryfylke-ruten fra i 2020:

Fartøysnavn	Lengde	BT	Passasjerkap	Maskineri
Fjorddrott	27	220	180	2*749 KW
Fjordfart	27	220	189	2*749 KW
Fjordlys	27,8	251	180	2*900 KW
Lysefjord (kombibåt)	32,25	249	85	2*749 KW

Følgende fartøy trafikkerte Byøyene-ruten i 2020:

Fjordglimt	24,5	179	147	2*749 KW
Fjordsol	18,5	93	50	2*430 KW

Følgende fartøy var charter/reservefartøy

Tedno	22,5	129	85	2*540 KW
Fjordlyn	24	192	125	2*430 KW
Teistein	33		180	

Rødne

Driftet opp til seks hurtigbåter ut fra Stavanger i 2019/2020.

En hurtigbåt trafikkerte rutetrafikk for oppdragsgiveren Kolumbus, Kvitsøy-ruten.

Trafikkmønsteret til Rødne er sesongbetont da mye av trafikken er chartertrafikk, samt ambulansebåten «Rygerdokteren».

Følgende hurtigbåter var i Stavanger i 2019/2020:

Fartøysnavn	Lengde	BT	Passasjerkap	Maskineri
Rygerdronningen	37,8	386	300	2*368 KW
Rygerdokteren	19,4	49	12	2*749 KW
Rygerprins	21	142	97	2*515 KW
Rygerfjord	20	97	97	2*585 KW

Clipper (Solgt, ikke i drift fra Stavanger fra 14.09.2019)				
Rygerøy	21,8	97	48	2*585 KW
Rygerprinsessen	28,07	223	180	2*716 KW
Rygerkatt	18,5	91	70	?
Rygerkongen	23	143	130	2*749 KW

I tillegg ble den elektriske passasjerbåten Rygerelektra satt i drift før sommeren 2020.

I tillegg drifter Rødne to mindre ferger ut fra Stavanger:

Fartøysnavn	Lengde	BT	Passasjer/bil kap
Rygerbuen	41	368	100/38
Rygerfjell	48,5	644	96/30

Helgøy Skyssbåt

Helgøy Skyssbåt trafikkerer Stavanger periodevis med følgende fartøy:

Fartøysnavn	Lengde	Passasjer kap
Helgøy Vind	13,18	9
Helgøyen	14,9	18
Helgøy prins	14,9	25
Helgøy Glimt	21	97
Helgøy Lyn	12,75	6
Helgøy Express	18,5	48

7.2 Kilowatt-time potensiale og tidslinje

Kolumbus har gjort følgende estimat for tidspunkt for antatt elektrifisering av de rutegående passasjerbåtene.

I tillegg så er Rygerelektra fra Rødne allerede elektrifisert, og TRAM kommer i 2022.

Økonomiske analyser knyttet til tidslinje og effekt- og strømforbruk er samlet i kapittelet om *Økonomi og Investeringsbudsjett*.

Samband	Fartøy	Antatt elektrifisering [år]	Type drivstoff	Dieselforbruk/ år [liter]	Estimert CO2 utslipp/år [tonn]	Estimert straumforbruk/år [kWh]	Ladeandel Fiskepiren	Årleg straumforbruk Fiskepiren [kWh]
Byøyene			Avansert biodiesel HVO	770 210	485	2 649 522	100%	2 649 522
	Fjordglimt	2022						
	Fjordsol	2023						
Vassøy	Rygerbuen	2022	Biodiesel B100	320 000	614	1 100 800	100%	1 100 800
Ryfylke			MGO	3 550 000	12 390	14 342 000	67%	9 609 140
	Fjordlys	2025						
	Fjordfart	2025						
	Helgøy Glimt	2025						
	Rygerprins	2025						
	Rygerøy	2025						
	Rygerkongen	2025						

Antakelser i utregningen av strømforbruket:

- Antatt effektivitet på dagens dieselmotorer er 40 %
- For enkelte av Ryfylkebåtene vil det sannsynligvis være behov for å lade deler av forbruket på andre steder langs ruten (f.eks. Sauda), og man har derfor antatt at kun 2/3 av ladingen for alle disse båtene blir gjort i Stavanger.

7.3 Utnyttelsesgrad gjennom døgnet

Det er store variasjoner i bruksmønster og rutemønster, men dagens døgnhjul illustrerer godt et behov som strekker seg over døgnet 24 timer. Med noe fleksibilitet i ruteplanlegging og akkumulert effektbehov så viser det at man kan ha betydelige stordriftsfordeler ved å koordinere og samkjøre lading i et større anlegg.

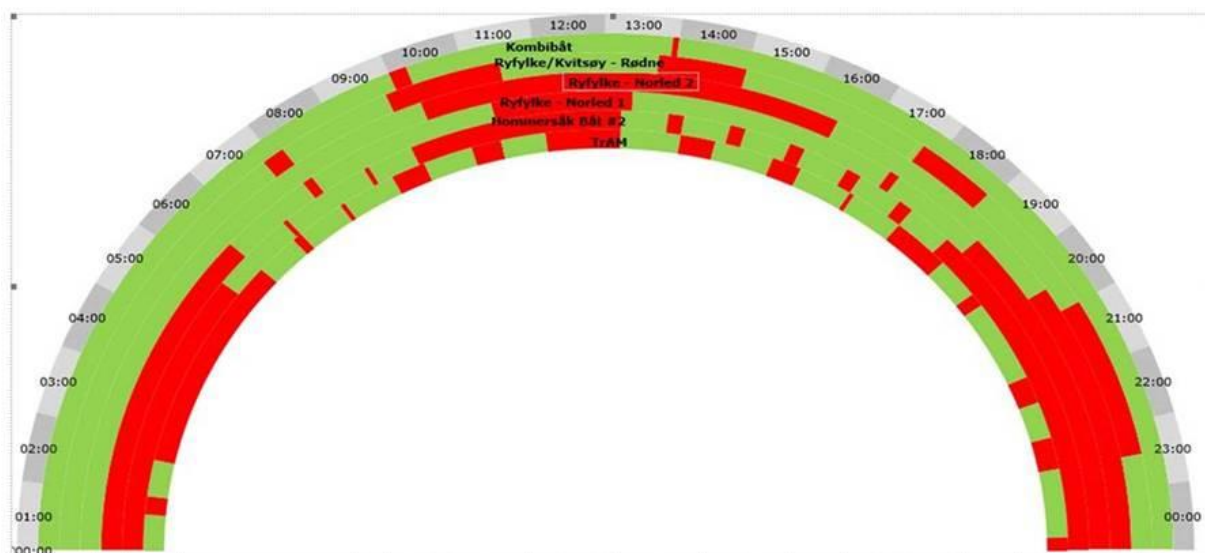
7.4 Forventet endring i salg

Det er i dag ca. 10 hurtigbåter som går i faste ruter i tilknytning til Stavanger havn. Kolumbus, som står bak de fleste av disse, har ambisjon om utslippsfri hurtigbåttransport innen 2024. Dette betyr i dag at elektrifisering er det mest nærliggende alternativet, noe som vil gi en betydelig økt bruk fra 2024 til 2025. Dette er synliggjort i tabellen under.

År	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Forventet salg [kWh]	0	0	2.926.284	4.251.045	5.351.845	13.860.185	13.860.185	13.860.185	

Grunnlag:

Inndata båter	Antatt år
Tram	2 022
Rygerelektra	2 022
Fjordsol	2 023
Rygerbuen	2 024
Fjordlys	2 025
Fjordfart	2 025
Helgøy Glimt	2 025
Rygerprins	2 025
Rygerøy	2 025
Rygerkongen	2 025



Figur 8 Eksempel på dagens liggetider til kai for rutegående hurtigbåter

8 Forretningsmodell

8.1 Vurderinger under forprosjektet

Det har vært en fortløpende vurdering av ulike organisasjonsmodeller (eiermodeller) og forretningsmodeller. Prosjektet har sett på enkle, rene funksjonsmodeller hvor nettselskapet eier (mest mulig) infrastruktur, mens Havnen eier og drifter det øvrige. Men basert på oppdaterte retningslinjer for hvor skillet bør gå for nettselskap, så konkluderer alle modellene med at et annet selskap enn nettselskapet må eie den felles høyspent-infrastrukturen. Med «drift av anlegg» under så menes at vedkommende aktør tar ansvar for alt fra høyspentanlegg til ladetårn og programvareløsninger.

Havnen er vurdert som den beste aktøren til å fronte kunden – dette fordi Havnen allerede har et kundeforhold til alle fartøy som legger til kai i Stavanger, man har en faktureringsløsning og kobling opp mot NIS/skipsregister og man har en vaktordning for henvendelser. Det betyr at samtlige modeller som er vurdert har Havnen som fakturautsender og kundefront.

Modeller som er vurdert:

- Lyse eier og drifter ladeinfrastruktur.
- Lyse eier ladeinfrastruktur, Havnen drifter anlegget.
- Felles selskap mellom Lyse og Havnen eier og drifter ladeinfrastruktur.
- Havnen eier og drifter ladeinfrastruktur.
- Havnen, Kolumbus og Lyse eier felles selskap som eier infrastruktur, mens Lyse og Havnen etablerer felles selskap for drift av infrastruktur.

Den siste modellen er det jobbet mest med, da man reduserer risiko og investering for hver av partene ved å dele ansvar på tre istedenfor to eller en aktør, og prosjektet så det som vesentlig å involvere Kolumbus for å sikre fremtidig bruk og maksimere utnyttelsen av investeringen i ladeinfrastruktur.

8.2 Foretrukne forretningsmodell

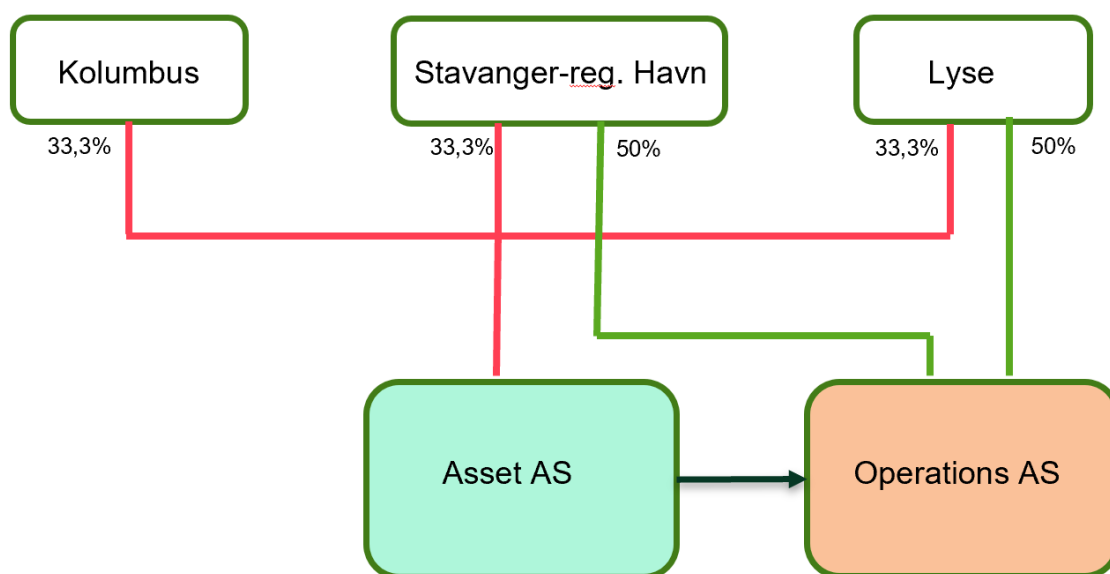
Konsortiet anbefaler å etablere et selskap som skal bygge, eie og vedlikeholde de tekniske anleggene (Asset). Det er foreslått at Kolumbus, Lyse og Havnen eier anleggene i fellesskap og at hver

part står for en tredjedel av investeringene, hvilket tilsvarer 9-10 MNOK i første fase. Dette forutsetter Enova-støtte på 40 % på en investering av 45-50 MNOK.

Kolumbus, Havnen og Lyse vil alle være eiere av infrastrukturen, fra grensesnitt mot nettselskap og frem til grensesnitt hurtigbåt. Eierne har alle interesse av at ladeinfrastrukturen har høy oppetid og høy brukstid. De tre eierne er alle lokale samfunnsaktører og naturlige samarbeidspartnere og forventes å ha tillit både hos leverandører og hos kommunen. Deling av investeringen bidrar også til en redusert inngangsbillett for hver enkelt aktør.

Asset leier så ut anlegget til et selskap som forestår vedlikehold og drift (Operations) og som vil ha ansvar for avregning av forbruk i det enkelte hurtigladepunkt. Asset vil inngå en 10-årig avtale om å leie infrastruktur til Operations AS. Eierne forventer ikke avkastning i Asset, men må i avtalen om leie ha en mulighet for å justere leiepris hvis anleggene skulle kreve kapital utover det som er planlagt.

Operations vil foreta all praktisk drift og vedlikehold, stå for innkjøp (bl.a. av kraft og systemer, gjennom offentlige anbud) og håndtere forholdet til underleverandører, forbruksregistrering og fakturering som sendes og foretas av Havnen. Havnen og Lyse har inngått en intensjonsavtale om å opprette dette driftsselskapet som er tenkt eid 50/50.



8.3 Prisstruktur

I den foretrukne forretningsmodellen består prisstrukturen for en hurtigbåtoperatør (ladekunde) av tre ledd:

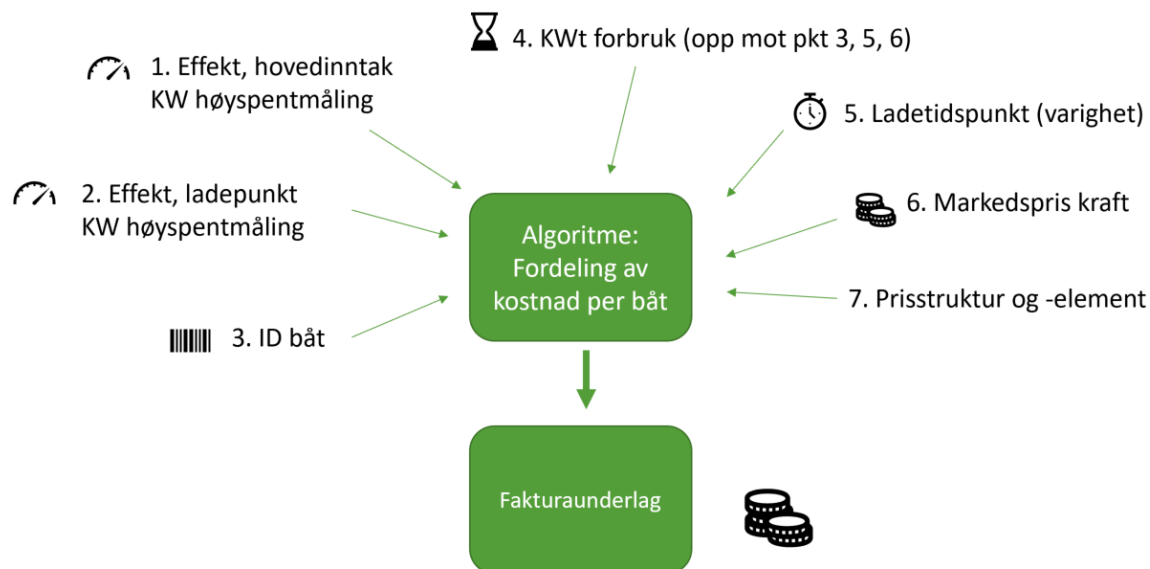
- Årlig fastledd (leie og drift av infrastruktur, avregnes etter nærmere avtale)
- Månedlig faktisk forbruk kWh, inkludert andre forbruksrelaterte kostnader
- Månedlig andel av forbrukt KW - effekt

Disse beskrives nærmere i senere avsnitt, inkludert vurderingene og forutsetningene som er lagt til grunn for de økonomiske betraktningene.

8.3.1 Prinsipper

For å avklare kostnadselementene må man ha informasjon om en rekke parametere. Disse vil variere fra kunde til kunde, og fra måned til måned.

Her sees de ulike variable elementer i prisbildet for lading av hurtigbåt.



8.3.2 Algoritmer og beregningsgrunnlag



Prisstruktur og algoritme for beregning av ladekostnad

Prisstruktur består av tre ledd. Årlig fastledd, månedlig forbruk av kWt og månedlig andel av effektkostnad KW.

Fastledd: leie og drift av ladeinfrastruktur, målere, programvare og administrasjon.

Totalsum pr år fordelt på antall fartøy som benytter infrastrukturen (gir en fast årlig pris per fartøy, kostnaden reduseres per fartøy ved økt utnyttelse av anlegget)

+

Forbruk kWt per måned x markedspris. kWt timespris baseres på forhandlet avtale (anbud) av Operations AS, uten påslag.

+

Effekt: andel av total effektkostnad på høyspentmåler per måned = total effekt (p.t. 70 per KW) fordelt i relativ % av det enkeltes rederi sitt totale peak-effekt (kan forenkles med fordeling per båt eller fordeling i forhold til bruk/antall kWt ladet). Ingen påslag på effektkostnad.

8.3.3 Alternativer

Alternativ 1.

Dersom maks gjennomsnittlige samtidighet fra Kolumbus' fartøy er 3 MW og Rødne har en maks på 1 MW så vil Kolumbus betale 3/4 av effektkostnaden mens Rødne betaler 1/4, uavhengig av hvor mange båter den enkelte har til lading. Og jo flere fartøy som kobles på uten at man øker 1:1 samtidigheten jo lavere vil effektkostnaden være pr fartøy.

Vi har også vurdert følgende alternativ:

Alternativ 2.

Fordeling per båt som benytter ladeanlegget, uavhengig av faktisk målt forbrukt effekt.

Alternativ 3.

Fordeling per båt, fordelt på brukstid eller ladevolum (kWt) i anlegget, uavhengig av faktisk målt forbrukt effekt.

Vi anser alternativ 1 som mest aktuelt da dette synes å være den mest forutsigbare og rettferdige fordelingen av effekt. Ved alternativ 2 vil fartøy som kun lader med lav effekt måtte betale det samme som fartøy som lader med full effekt, og i alternativ 3 så vil båter som kun lader sporadisk, men har høyt effektbehov når de først er inne, betale en relativt sett for lav andel av effektforbruket.

8.3.4 Bruk av anlegget

Bruk av anlegget vil fordeles rettferdig basert på effektforbruk og volum. I den foretrukne modellen, vil kWh og effekt viderefaktureres uten påslag, og innkjøp av kraft vil skje etter offentlig anbud.

Fastledd, per kWh		
2022	2023	2024
2 926 284	4 251 045	5 351 845
Kr. 0,76	Kr. 0,65	Kr. 0,62

(Fastledd som beskrevet over)

Strømpris: 0,2911 pr kWh (per 1.9.2020, Enova)

Fordeling effektkostnad per kWh		
2022	2023	2024
2 926 284	4 251 045	5 351 845
Kr. 0,34	Kr. 0,24	Kr. 0,19

Sum per kWh		
2022	2023	2024
Kr. 1,4	Kr. 1,2	Kr. 1,1

8.3.5 Utfordringer og forutsetninger

I denne forretningsmodellen vil både kWt og KW kun fordeles og gjennomfaktureres uten påslag. Dette reduserer risiko i selskapet, og ivaretar både transparent drift og felles ønsker (fra leverandør og sluttkunde) om å utjevne effektforbruk og øke anleggsutnyttelse. Noen forhold vil være av betydning for sluttkunde uansett, og noen forhold ser vi vil endres i årene som kommer – uten at vi p.t. kan si hvordan fremtidens modell ser ut (spesielt knyttet til effekt-tariffering).

Effektstyring

En god flåtestyring vil påvirke totalt effektforbruk (høy versus lav samtidighet) – direkte som en kostnad for sluttkunde.

Effektkostnad og tariff

I dag er det kun effektkostnad på 80,- pr KW (timessnitt per måned) i seks måneder. Fremtiden vil ha effektkostnad hele året, og man kan også se en avregning per 15 eller 30 min istedenfor time, og en døgnmaks istedenfor månedsmaks. Uansett hvordan fremtidig effektpricing vil bli, så er ruteplanlegging/ladeplanlegging, styring og optimalisering av effekt en av nøklene for en kostnadseffektiv drift av anlegget.

Kraft- og effektpriiser har ingen direkte påvirkning på risiko eller resultat for selskapet «Operations AS» da disse vil viderefaktureres i sin helhet, uten påslag. Det samme gjelder for volum.

Asset AS forutsettes å kunne ha en avkastningsgrad på ca. 2% for å dekke noe risiko. Bemanning, kommersiell risiko og annet vil ligge i Operations AS som dermed må ta høyde for mer risiko og ha en høyere forventet avkastningsgrad.

Det er en indirekte risiko om elektrifiseringen skjer for sakte: effektkostnad per fartøy og leiekostnader per fartøy reduseres normalt når flere bruker anlegget.

For øvrig har både prosjektet og leverandørindustrien relativt lite effekt- og forbrukserfaring fra denne type anlegg og fartøy, men lav konsekvens for selskapene da dette kun viderefaktureres uten påslag.

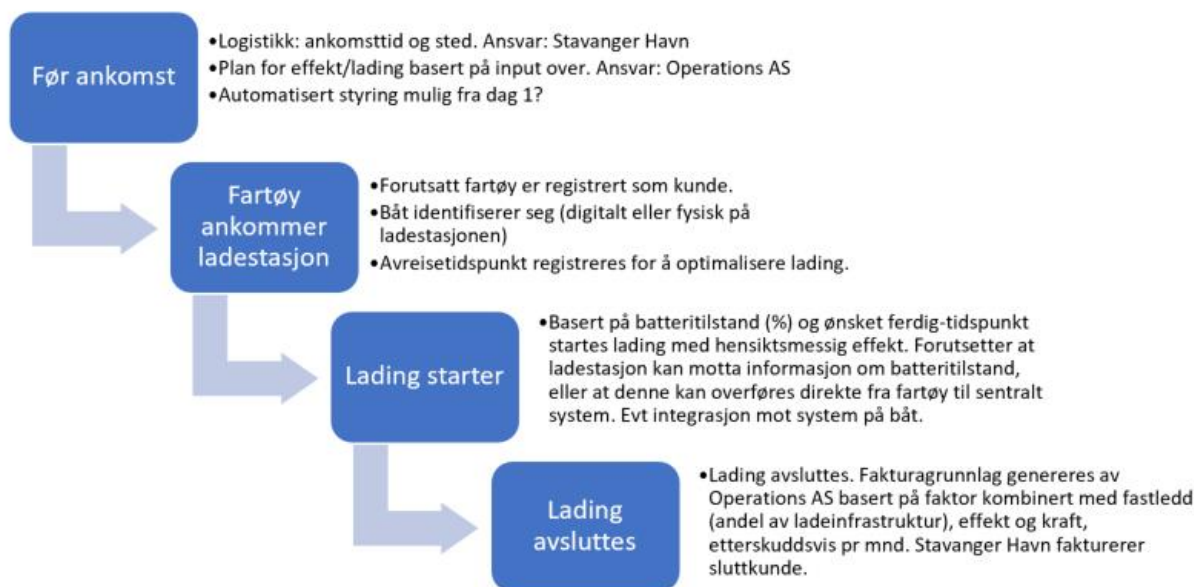
8.3.6 Business Canvas Model

Merk: denne gjelder for selskapet Operations AS.

Det som er omtalt som Asset AS skal kun eie infrastruktur.

		Lading av hurtigbåt «Operations» AS		06.08.2020 TF	
8 Key Partners <i>Partnere</i>		7 Key Activities <i>Kjerneaktiviteter</i>	2 Value Propositions <i>Verdiløfte</i>	4 Customer relationship <i>Kunderelasjon</i>	1 Customer Segment <i>Kundeselement</i>
• Driftsleder • Stavanger Havn • Lyse (måling og avregning) • Leverandør av infrastruktur og programvare		• Drift av fysisk anlegg • Energi- og effektstyring • Måling og fakturering • Pådriver for økt elektrifisering	• Levere samordnet lading primært av hurtigbåter. Løsningen er skalérbar og fleksibel, med høy tilgjengelighet til konkurransedyktige betingelser.	• All kundekontakt gjennom kundefront (Stavanger Havn)	• Primærsegment: Hurtigbåt-rederier (offentlig transport + annen transport) • Sekundærsegment: Lading / landstrøm Vassøyferja • Energi til andre aktører med behov for lading ved Fiskepiren/Jorenholmen-området (f.eks turbusser, rutebuss, taxi, andre fartøy)
		6 Key Resources <i>Ressurser</i>		3 Channels <i>Kanaler</i>	
		• Driftspersonell - Teknisk - Måling og avregning • Adm/pådriver		• Alt salg via kundefront (Stavanger Havn) • Pådriver for elektrifisering i sentrum gjennom Operations?	
Cost Structure <i>Kostnader</i>			Revenue Streams <i>Inntektsstrøm</i>		
• Leie av infrastruktur • Driftskostnader: admin, evt andre kostnader ikke inkl i ovenforstående punkt • Brukskostnader: nettleie, effektkost, kWt kost			• Månedlig inntekt for tilgjengelig infrastruktur • Forbruksbasert inntekt for salg av energi + andel av effekt + admin/avregning		

8.3.7 Enkel kundereise-prosess



8.4 Prosjektets levetid

Det meste av infrastrukturen som inngår i dette prosjektet har en lang teknisk levetid. Kraftelektronikk og styringssystem har en teknisk levetid på 20-25 år, mens kabler og transformatorer typisk har en levetid på 50-70 år.

Det foreligger ikke standardiserte løsninger i dag, men infrastrukturen som bygges opp kan rimelig enkelt tilpasses fremtidige behov for endringer og nye standarder.

8.5 Prosjektfinansiering

Prosjektet er tiltenkt finansiert likt av de tre aktørene i konsortiet.

Kostnadsart	Beløp	Andel i %
Maskiner og utstyr		
Prosjektering, oppfølging, ledelse		
Andre kostnader		
Totale kostnader		100 %
Finansiering		
Egenkapital – Lyse AS		20%
Egenkapital - Kolumbus		20%
Egenkapital - Havnen		20%
Enova-tilskudd		40%
Samlet finansiering		100 %

8.6 Økonomi og Investeringsbudsjett

8.6.1 Forretningsplan og økonomi

Forretningsplan og økonomi for de to nye selskapene (Asset og Operations) ligger i følgende vedlegg:

Vedlegg 1 - Forretningsplan og økonomi, Asset AS

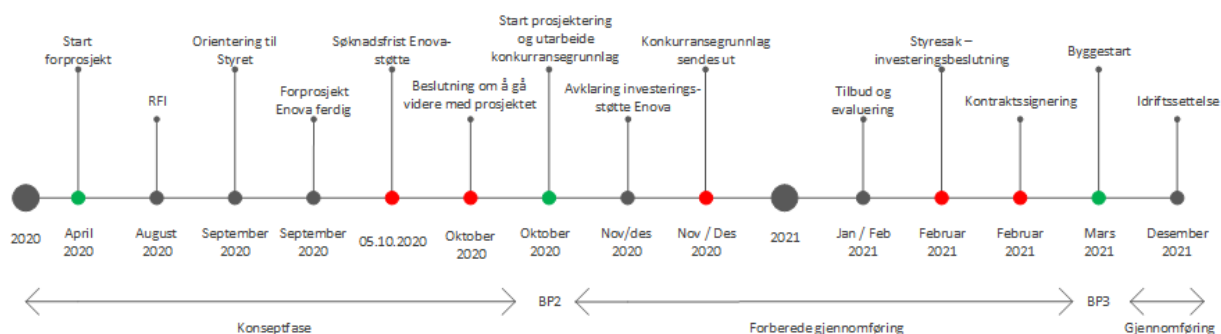
Vedlegg 2 - Forretningsplan og økonomi, Operations AS

8.6.2 Investeringsbudsjett

Tidligfaseestimat, basert på 15-20 % usikkerhet, er estimert til å ha en kostnad på 45-50 MNOK. Estimater er basert på innspill fra Lyse Elnett på høyspenttilknytning, input fra leverandører basert på RFI-forespørsel for ladeanlegg, sjøkabel og ladetårn, samt vurdering av kostnader for å huse fellesanleggene i lagerbygningen på Jorenholmen. Fullt utbygd anlegg vil ha en skaleringskost på 20-30 MNOK.

8.7 Fremdriftsplan

Alle tre involverte selskap må styrebehandle investeringsbeslutningen i forkant av at Asset AS kan signere kontrakt om levering av ladeanlegg fra underleverandør.



Beslutningspunkter:

- Primo september – Orienteringssak om status i forprosjektet, plan for Enova søknad (5/10), status Eiermodell, forretningsmodell, intensjonsavtale
- Primo Oktober – Beslutningssak om å gå videre med prosjektet basert på Enova søknad og forberede gjennomføring med starte prosjektering, bestille høyspent Lyse Elnett, utarbeide konkurransegrunnlag og innhente bindende tilbud
- Februar 2021 - Investeringsbeslutning

8.8 Risiko

Risikoreduserende tiltak vil bli bearbeidet videre i neste fase, med forberedelse til investeringsbeslutning. Nedenfor følger en overordnet oversikt over foreløpig identifiserte risikoelementer.

Hendelser:

Feil på distribusjonsnettet (Lyse Elnett)	1A	5 (grunnet reserve strømtilførsel)
Feil på ladetårn/kabelframføring/ladekontakter	2D	8
Feil på omformere/likeetere	3B	6
Garantist/leverandør konkurs	2C	6
Ikke tilgjengelig driftskompetanse	3B	4

Risikomatrise	A. Ubetydelig	B. Mindre alvorlig	C. Betydelig	D. Alvorlig	E. Svært alvorlig
5. Meget sannsynlig	5	10	15	20	25
4. Sannsynlig	4	8	12	16	20
3. Mindre sannsynlig	3	6	9	12	15
2. Lite sannsynlig	2	4	6	8	10
1. Usannsynlig	1	2	3	4	5

9 Dimensjonering

9.1 Kort redegjørelse for dimensjoneringsprinsipper

9.1.1 Ladebehov i oppstartsfasen

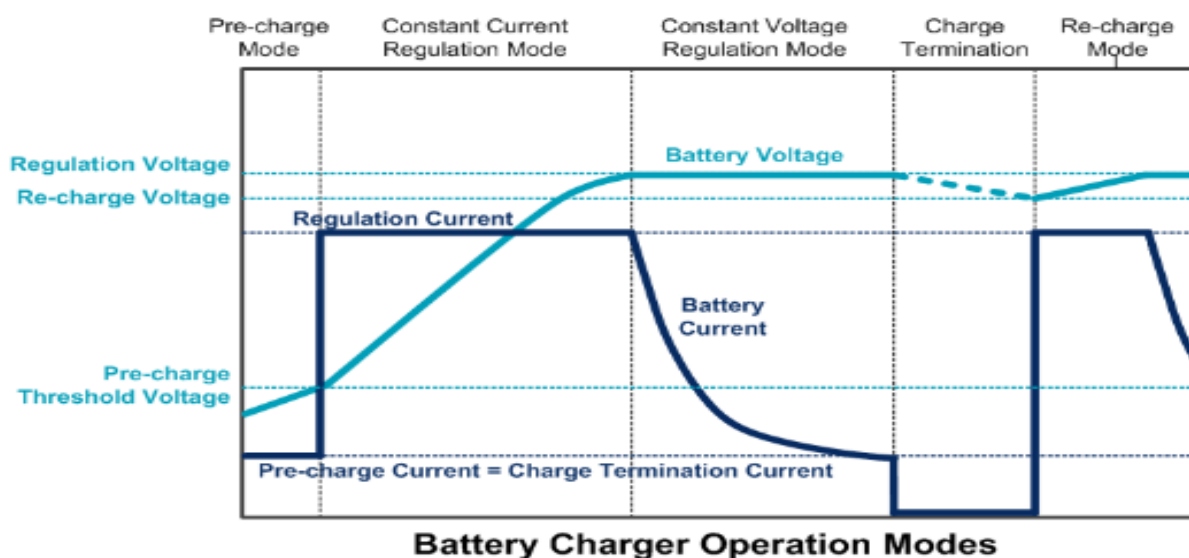
Det er p.t. en elektrisk drevet hurtigbåt i drift (Rødnes Rygerelektra) tilknyttet Stavanger havn. Neste år skal hurtigbåten i TrAM-prosjektet leveres. Det er forventet at det relativt kort tid etterpå blir satt inn

ytterligere en elektrisk drevet hurtigbåtforbindelse fra Kolumbus (antakelig i Hommersåk-ruten) slik at det blir tre elektrisk drevne hurtigbåter i ved oppstart eller kort tid etter oppstart.

Det må opplyses at det kan være mulig å tilpasse rutestrukturen for Kolumbus slik at en kan benytte et felles ladepunkt for TrAM- båten og for Hommersåk-ruten slik Kolumbus legger til grunn i sin søknad. Dersom rutemønsteret lages slik at den ene båten ligger til kai og lader, mens den andre går i rutefart og vice versa kan det i prinsippet være mulig for Kolumbus å benytte et felles ladepunkt for to hurtigbåter. Dette vil kunne gi mulighet for å utnytte ladeinfrastruktur som i utgangspunktet er dimensjonert for en båt med et felles ladetårn for to hurtigbåter. Løsningen vil på den annen side gi redusert fleksibilitet, men høy utnyttelse av ladekapasiteten på dagtid.

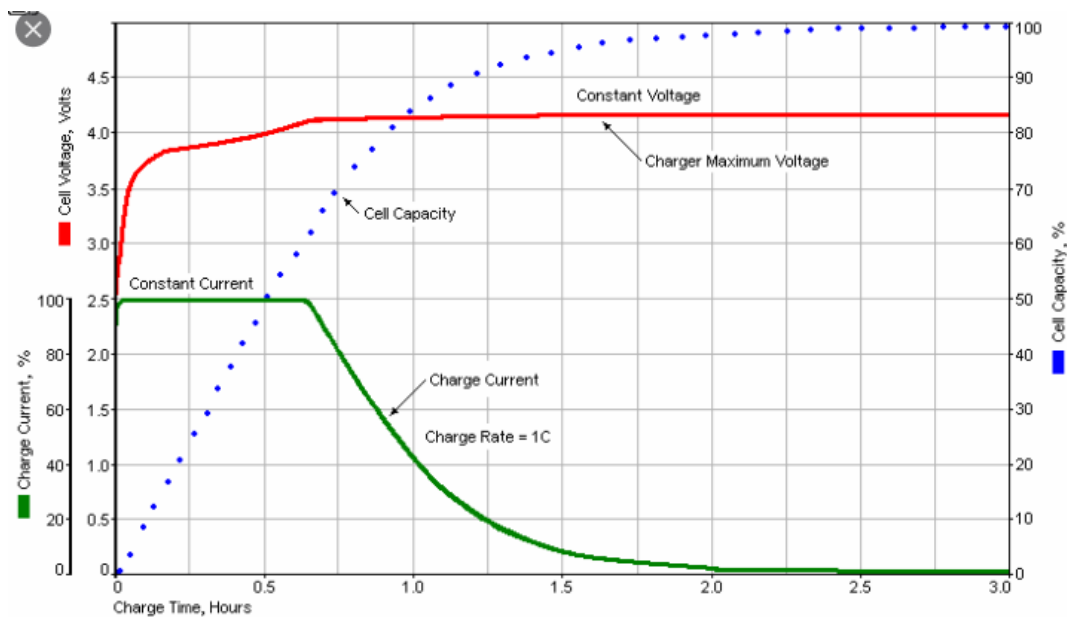
Når båtene legger til kai om natten, vil båtene lades opp mot 100% kapasitet og det krever et mer langvarig (flere timer) langt ladeforløp med avtakende ladestrøm.

9.1.2 Batterilading - typiske profiler



Figur 9 Typiske ladeforløp for litiumbatterier

Dersom batteriet er relativt utladet, må kapasiteten i litiumbatteriet reetableres ved at det lades med relativt lav strømstyrke inntil batteriets minimums terskels spenning er nådd. Denne situasjon forutsettes ikke å oppstå ved hurtigbåtene, her vil alltid batterienes restspenning overstige minimumsspenningen. Det betyr at det kan lades med full ladestrøm (0.5-1.0 C der «C» er batteriets kapasitet i Ah, muligens også med høyere ladestrøm) med en gang hurtigbåten legger til kai og pluggene i ladetårnet har forbindelse med båtens kontakter.



Figur 10 Prinsipielt ladestrømforløp ved hurtiglading av litium ion batterier

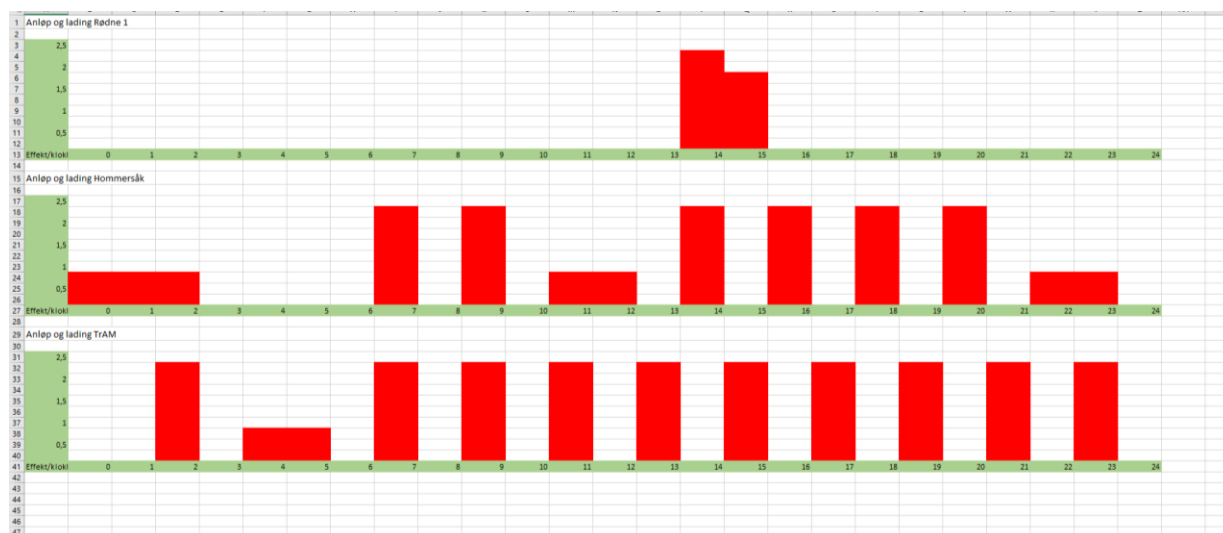
Det framgår av figur 9 at litumbatterier ved konstant ladestrøm kan lades til ca. 50% kapasitet i løpet av en halvtime. Dersom restkapasiteten når båten kommer til kai er 30%, vil båten kunne lades til ca. 65% løpet av ca. 20 min. Figurene 9 og 10 viser prinsipielle forløp, men det er mulig å optimalisere ladingsprosessen ytterligere. En må likevel ta hensyn til at høy ladeeffekt fører til oppvarming av litumbatteriene og at litumbatterier ikke tåler høyere temperatur enn 60°C.

Dersom det etableres en løsning med kun ett felles ladetårn/ladepunkter for to hurtigbåter, vil den båten som har tilgang til ladetårnet/ladepunktet måtte bytte kaiplass med den andre hurtigbåten når den er fulladet. En vil derfor ende opp med en lite praktisk løsning dersom ladeinfrastrukturen skal etableres med et felles ladepunkt for to hurtigbåter. En mer praktisk variant kunne være at det legges til rette for en felles ladeinfrastruktur for to hurtigbåter gjennom felles transformator, felles likeretter og DC/DC omformer, men tilkoplede individuelle ladetårn/ladepunkter slik at de to hurtigbåtene kan ha separat kaiplass. Ved en slik løsning vil det være mulig å optimalisere løsningen ut fra Kolumbus kortsiktige behov i første fase.

Rygerlektra har også planlagt å bygge sin egen løsning med egen ladeinfrastruktur og tilhørende ladetårn. Vi ser derfor at selv om denne løsningen velges, vil det uansett være behov for omkring 5 MW i samlet ladeeffekt for tre båter i oppstartsfasen på grunn av Rygerlektra. Dersom det etableres to separate ladestrømlegg, ett for Rødne (Rygerlektra) og ett for Kolumbus sine to første hurtigbåter, vil man ende opp med to individuelle proprietære løsninger for ladestrømlegg hvor det i utgangspunktet ikke vil være noen samordningskrav om lik utførelse av verken pluggtilkopling eller ladetårn. Rygerlektra, som er en turistbåt, har en tur i døgnet i vinterhalvåret og kan derfor lades om natten om nødvendig med begrenset effekt.

Konseptløsningen som i dette tilfellet består av to uavhengige separate ladestrømløsninger vil ikke kunne skaleres, og et slikt konseptvalg uten koordinering fører til kostbare og plasskrevende løsninger ved utvidelser.

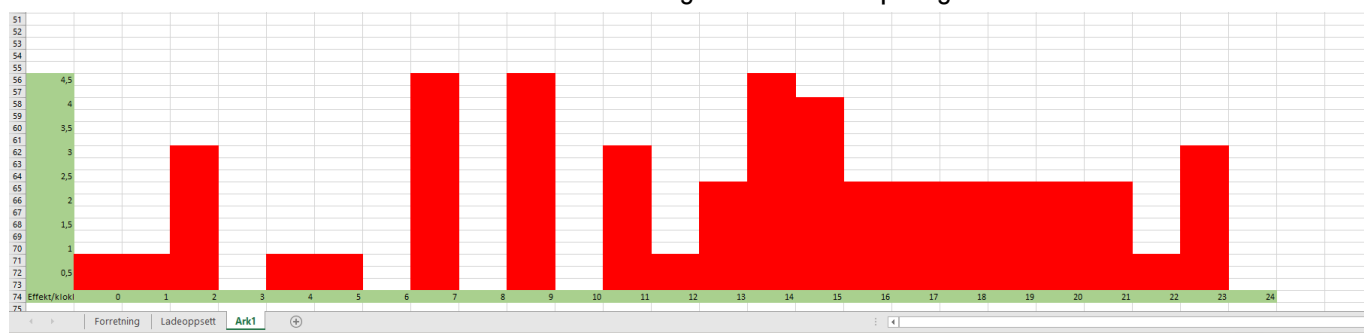
I sommerperioden hvor det kjøres flere daglige turer vil en derimot ha behov for lading med full effekt (se fig 10), men i den perioden vil ikke det foretas effektavregning.



Figur 11 Beregnet døgnprofil for ladeeffekten for de tre første hurtigbåtene (sommerperiode)

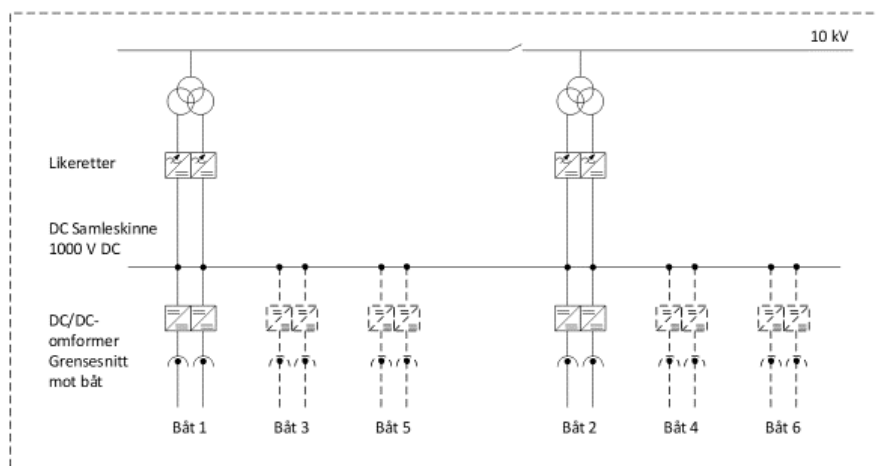
I prinsippet kan det være mulig å oppnå å begrense ladeeffekten til omkring 2.4 MW om vinteren for en løsning med tre båter, mens det vil være behov for høyere kapasitet om sommeren. Det som er viktig her er at dersom en lykkes med å begrense ladeeffekten til omkring 2.4 MW vinterstid for de tre første båtene vil det være muligheter for betydelige besparelser.

Det resulterende ladebehovet for de tre første hurtigbåtene er vist på figur 12.



Figur 12 Beregnet resulterende ladebehov for de tre første hurtigbåtene (prinsipiell illustrasjon)

Disse overslagsberegningene er gjort på grunnlag at dagens rutetabeller og antatt behov. Det framgår av figuren at sammenlagret effekt for de tre første hurtigbåtene vil være omkring 4.8 MW, mens hver hurtigbåt har behov for en individuell ladeeffekt omkring 2.4 MW. Et fellesanlegg kan derfor redusere samlet ladeeffekt med ca. 1/3 dvs. 2.4 MW om sommeren, mens en vil kunne klare seg med 2.4 MW dersom rutemønsteret til de to hurtigbåtene som går i Byøyene/Hommersåk sambandet justeres slik at disse båtene ikke lader samtidig med full effekt, vil samlet effektuttak for alle tre båtene i vinterperioden være omkring 2.4 MW.



Figur 13 Ladeinfrastruktur – trinnvis utbygging

I prosjektet legges det til grunn en trinnvis utbygging av ladeinfrastrukturen hvor det settes av plass til framtidige utvidelser.

En felles ladestrømløsning vil imidlertid ikke gi betydelige samordningsgevinster på effektsiden med kun to eller tre båter i operasjon som det framgår av avsnittene foran. Det er når det blir flere elektrisk drevne hurtigbåter at samordningsgevinstene blir betydelige.

I utgangspunktet var det tenkt å benytte 4 MVA treviklingstransformatorer med 2 MVA ytelse på hver av sekundærviklingene (jfr. fig 13). Behovene som er skissert ovenfor tyder imidlertid på dette kan bli litt snaut i sommerperioden og at det derfor kan være hensiktsmessig å øke ytelsen til omkring 5 MVA på hovedviklingen og til 2.5 MVA på hver av sekundærviklingene. Dette fører imidlertid til både økte laststrømmer og økte kortslutningsstrømmer som kan føre til høye effektbryterkostnader. Alternativt kan det av kapasitets- og reservehensyn være mest aktuelt å installere to treviklingstransformatorer med noe lavere ytelse og med tilhørende likeretteranlegg i første fase. Dette vil vi ta nærmere stilling til når skarpe tilbud foreligger og vi har bedre grunnlag for å vurdere løsningenes funksjonalitet opp mot kostnadshensyn.

9.2 Videre skalering ved fremtidig økt etterspørsel

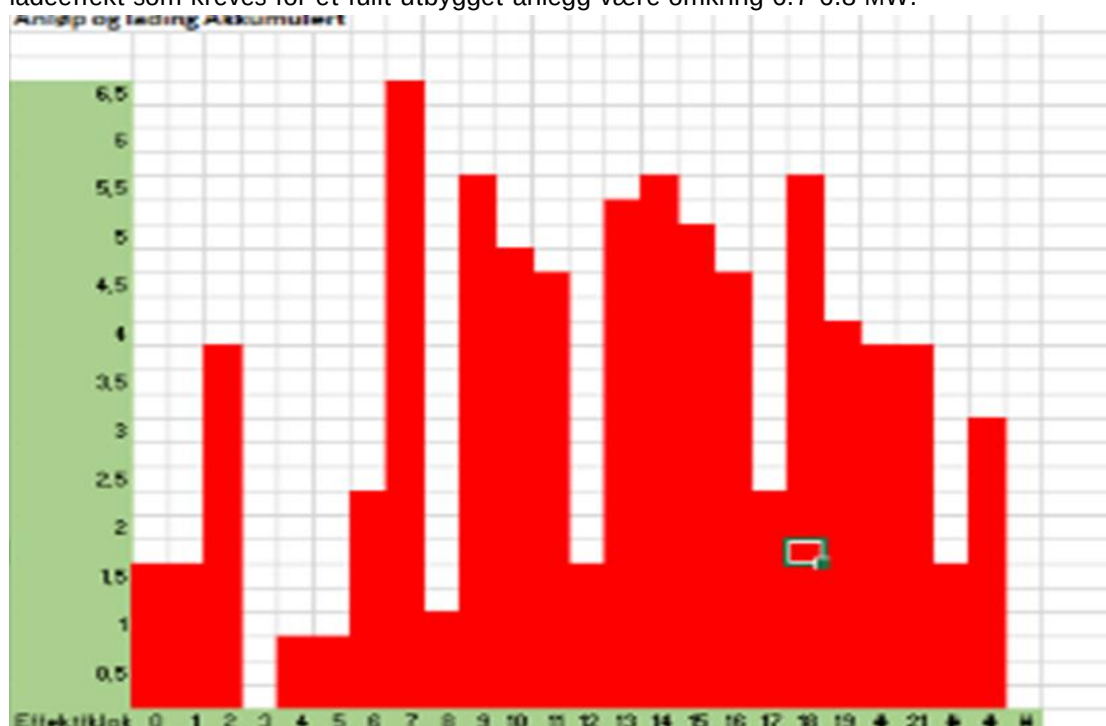
9.2.1 Ladebehov fullt utbygget (2024-2025)

Det er også vurdert hvordan ladebehovet blir fullt utbygget med inntil 7 hurtigbåter (elektrifisering av samtlige av dagens aktuelle hurtigbåtruter som Kolumbus har i drift i tillegg til Rygerelektra som eies av Rødne og ytterligere en elektrisk drevet hurtigbåt fra Rødne). Denne økningen er i samsvar med de ambisjonene Kolumbus har med å kun ha utslippsfrise fartøyer fra 2024. Ladeeffektene for hver enkelt hurtigbåt er beregnet basert på dagens rutemønstre (jfr. fig 14).



Figur 14 Individuelt ladebehov og uttaksmønster for de neste fire hurtigbåtene (fase 2)

Sammenlagringseffekten er basert på ladebehov hensyntatt rutemønster for hver enkelt hurtigbåt/fartøy. Det er total sammenlagret effekt som legges til grunn som dimensjoneringskriterium og som blir målt og skal betales for. Som figur 15 viser, øker ikke den samlede effektuttak proporsjonalt med antall hurtigbåter som betjenes av den felles ladeinfrastrukturen. Den resulterende ladeeffekt som kreves for et fullt utbygget anlegg være omkring 6.7-6.8 MW.



Figur 15 Beregnet ladebehov (MW/time) over døgnet 24 timer fullt utbygget med 7 hurtigbåter

Det framgår av figur 15 at dersom ladesekvensen forskyves, noe som kan gjøres ved å justere rutetidene marginalt, er det mulig å redusere samlet ladeeffekt med ca. 1 MW, dvs. en reduksjon fra ca. 6.75 MW til 5.75 MW.

Med dagens effekttariffer for høyspenningsleveranse fra Lyse Elnett (kr 70/kW pr måned som innkreves for årets 6 vintermåneder), representerer dette en besparelse på ca. kr 420.000/ år.

Dersom en skulle lagt til grunn individuell lading og effektmåling for hver enkelt båt basert på lavspenningsmålte anlegg, ville samlet beregnet uttatt effekt bli ca. 15.5 MW, og effektkostnadene i som inngår som element i nettleien kunne beregnes på følgende måte: kr 80.-/kW pr måned i 6 vintermåneder x 15 500 kW = kr 7 440 000,-. I praksis vil flere av rutene til Kolumbus kunne benytte felles ladeinfrastruktur, men en vil likevel ende opp med antakelig tre individuelle ladestrukturer i tillegg til en egen for Vassøyferjen. Dersom en slik løsning velges, vil Kolumbus antakelig komme ned i 8 MW målt og avregnet effekt som med dagens tariffer utgjør en årlig effektkostnad på kr 3 840 000/år.

Ved høyspenningsmåling som både forutsetter lavere effektavregning (10 kr lavere pr kW) samtidig som resulterende uttak og målt effekt på grunn av sammenlagringseffekten er vesentlig redusert (mer enn halvert), blir det alternative regnestykket: kr 70,- /måned x 6 x 5.750kW = kr 2 415 000,-.

Den årlige beregnede differanse utgjør 1.5- 5 mill /år. Dette regnestykket er tatt med som en illustrasjon på hvordan rutetabeller (samtidighet av lading), valg av konseptløsning (felles høyspenningmåling kontra individuell lavspenningsmåling) påvirker både dimensjonering av ladestrøminfrastrukturen og ikke minst kostnadsbildet både mht. til investeringer og driftskostnader, spesielt når antall fartøyer som benytter infrastrukturen øker og dersom ladebehov faller sammen i tid

9.3 Lading og alternative bruksområder

Ladeinfrastrukturen som planlegges vil kunne forsyne Vassøyferjen dersom det vedtas at den skal elektrifiseres.

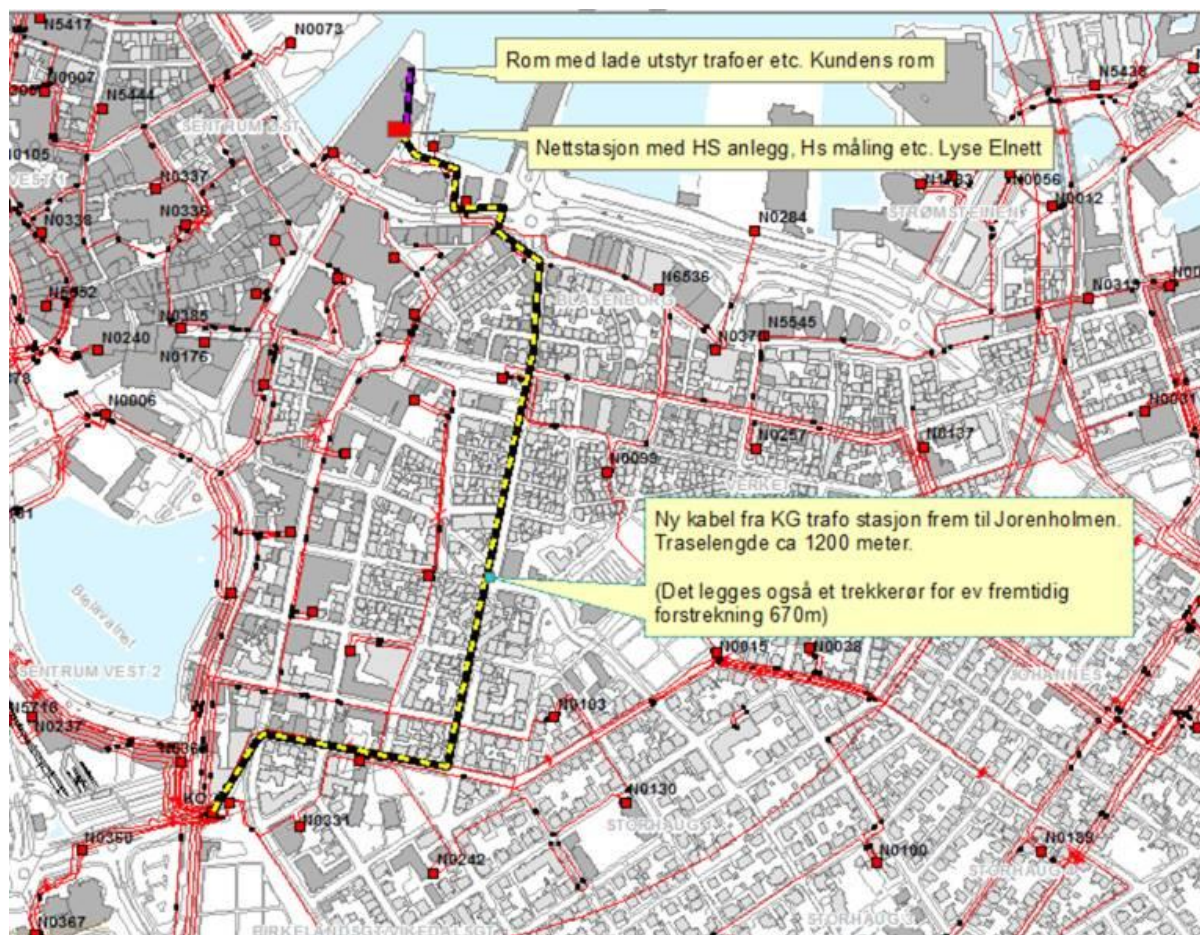
Det er planlagt oppstillingsplass for busser i nærheten av ladestasjonen. Gjennom konseptet med å benytte DC-samleskinne kan bussladestasjoner for hurtiglading enkelt forsynes fra den etablerte infrastrukturen. Det er mulighet for å forsyne flere 150 kW hurtigladere for buss med full ladeeffekt samtidig. Det trengs kun en DC/DC omformer for å tilpasse spenningen på samleskinnen (ca. 1000-1100 V) til bussens ladespenning.

Det er også mulig å legge til rette for at hurtigbåter tilhørende andre private redere (for eksempel (Helgøy Skyssbåt AS) kan benytte denne ladeinfrastruktur.

9.4 Behov for økt kapasitet i strømnettet

9.4.1 Forsyningskapasitet i fordelingsnettet

Det er planlagt å legge ny kabelforbindelse fra Lyse Elnetts transformatorstasjon i Kongsgata som ligger ca. 1000m fra Fiskepiren/Jorenholmen. Det blir valgt en utførelse basert på framføring av tre stk. 400 mm² Al, 10 kV enlederkabler som vil ha en praktisk overføringsgrense på ca. 8 MW. Det er lagt opp til en forsyning med 8.5 MW kapasitet i første fase som vil kunne takle økte behov utover det en ser i dag. Dersom det oppstår feil på denne forbindelsen, vil det være omkoplingsmuligheter for 2.5-4 MW (avhengig av årstid) i dagens fordelingsnett. Dette er vurdert å være tilstrekkelig reserve i første fase, men det legges kabler/rør i grøften fra Kongsgata transformatorstasjon til Fiskepiren/Jorenholmen slik at det legges til rette for å forsterke forsyningen relativt enkelt senere når behovet oppstår.



Figur 16 Fremføring av høyspent fra transformatorstasjon i Kongsgata til Joreholmen.

Det er også sett på muligheten av å etablere en forbindelse fra Haugesundsgaten transformatorstasjon (ca. 1100 m traselengde)



Figur 17 Alternativ kabelfrømføring fra Haugesundsgaten transformatorstasjon til Fiskepiren

Det framgår av ovenstående at det er god kapasitet i fordelingsnettet til å forsyne ladestasjonen og at det er mulig å etablere reserveforsyning både fra samme transformatorstasjon eller fra alternativ transformatorstasjon. Det er derfor mulig å dekke framtidig etterspørsel utover det vi ser i dag.

Prinsippene som er lagt til grunn for dimensjoneringen av ladeinfrastrukturen og strømtilførselen til denne, gjør det relativt enkelt å øke kapasiteten når behovet skulle tilsi dette. Ladeinfrastrukturen kan utvides til å omfatte enda flere fartøyer/ladepunkter, for eksempel ved at Vassøyferjen elektrifiseres eller at nye hurtigbåter kommer til. Dette kan for eksempel gjennomføres ved å føre fram 1000V forbindelseskabler i sjø mellom eksisterende ladestasjon og nye ladetårn.

9.5 Drift og support

Havnen har 24/7 vaktordning i forhold til feil på stedet og eskalering av større feil, eksempelvis knyttet til kraftelektronikk. Da vil man kunne inngå avtale med driftssentralen til Lyse Elnett (24/7) når det gjelder trafo og tilsvarende problemstillinger knyttet til el-anlegg.

10 Deltakere styringsgruppe og prosjektgruppe

Styringsgruppe:

- Merete Eik, Stavangerregionen Havn IKS
- Odd Bjørn Bekkeheien, Stavangerregionen Havn IKS
- Odd Aksland, Kolumbus AS
- Grethe Høiland, Lyse AS
- Asbjørn Høivik, Lyse AS

Prosjektgruppe:

- Bjørn Roger Otterdal, Lyse AS
- Trond Furenes, Lyse AS
- Asbjørn Høivik, Lyse AS
- Kristian Wågen Hauge, Lyse AS
- Ingrid Elisabeth Sørensen, Lyse AS
- Mikal Dahle, Kolumbus AS
- Odd Bjørn Bekkeheien, Stavangerregionen Havn IKS
- Åsta Vaaland Veen, Stavangerregionen Havnedrift AS
- Dag Matre, Stavangerregionen Havnedrift AS

11 Vedlegg

11.1 Vedlegg 1 – Forretningsplan og økonomi, Asset AS

11.2 Vedlegg 2 – Forretningsplan og økonomi, Operations AS

11.3 Vedlegg 3 – Begrunnelse for å ikke benytte landstrømnormen

Hurtigbåt - Operations selskap

Inndata	Investeringskost	Enhet	Verdi
Investeringskost 2021	Kroner	40 000 000	
Investeringskost 2025	Kroner	20 000 000	
Enova støtte %	Prosent	40 %	
Enova-støtte 2021	Kroner	16 000 000	
Enova-støtte 2025	Kroner	8 000 000	
Inndata	båter	Enhet	Verdi
Årlig forbruk Tram	kWh	1 855 449	2 022
Årlig forbruk Rygerelektra	kWh	1 324 761	2 022
Årlig forbruk Fjordsol	kWh	1 601 523	2 023
Årlig forbruk Rygerbuen	kWh	1 601 523	2 024
Årlig forbruk Fjordlys	kWh	1 601 523	2 025
Årlig forbruk Fjordfart	kWh	1 601 523	2 025
Årlig forbruk Helgøy Glimt	kWh	1 601 523	2 025
Årlig forbruk Rygerprins	kWh	1 601 523	2 025
Årlig forbruk Rygerøy	kWh	1 601 523	2 025
Årlig forbruk Rygerkongen	kWh	1 601 523	2 025
Inndata	Diverse		
Indirekte driftskostnader Asset årlig	Kroner	200 000	
Avkastningskrav Operations-selskap	Prosent	6 %	
Prisstigning	Prosent	2 %	
Antall måneder	Antall	12	
Inndata	ladere		Effekt pr. lader KW
Antall ladere 2021	Antall	3	800
Antall ladere 2025	Antall	3	800
Inndata	inntekt		
Pris pr kWh (eks infrastruktur)	Kroner	0,30	
Pris pr. KW månedlig 22-25	Kroner	35	
Pris pr. KW månedlig 26-31		45	
Inndata	Kostnad		
Strømkostnad per kWh	Kroner/kWh	0,30	
Dieselskostnad pr. liter	Kroner/liter	8,00	
Omregningsfaktor kWh -> liter diesel	Antall	0,27	
Antall ansatte 22-25	Antall	0,5	
Antall ansatte 26-31	Antall	1	
Årslønn	Kroner	500 000	
Tillegg feriepenger, aga, sosial kost	Prosent	40 %	
Indir. driftskostnader Operations årlig 22-25	Kroner	500 000	
Indir. driftskostnader Operations årlig 26-31	Kroner	1 000 000	

Lønnsomhet	10 år
IRR	I/A
NPV	I/A

Fordeling effektkostnad per kWh første tre år				
2022	2023	2024		
	2 926 284	4 251 045	5 351 845	
kr	0,34	kr 0,24	kr 0,19	

Fastledd - leie og drift av infrastruktur, per kWh				
2022	2023	2024		
	2 926 284	4 251 045	5 351 845	
-kr	0,63	-kr 0,56	-kr 0,55	

Antall nye båter	2	1	1	0	6	0	0	0	0	0	0
Antall akkumulerte båter	2	3	4	4	10	10	10	10	10	10	10
Leiekost per år Inv. 21 nominell	kr 1 600 000	kr 1 600 000	kr 1 600 000	kr 1 600 000	kr 1 600 000	kr 1 600 000	kr 1 600 000	kr 1 600 000	kr 1 600 000	kr 1 600 000	kr 16 000 000
Leiekost per år Inv. 25 nominell					kr 800 000	kr 800 000	kr 800 000	kr 800 000	kr 800 000	kr 800 000	kr 4 800 000
Kontantstrøm											
År (periodisert)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
År	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Driftsinntekt strømforbruk	kr 973 144	kr 1 492 475	kr 2 032 189	kr 2 072 832	kr 5 297 069	kr 5 403 011	kr 5 511 071	kr 5 621 292	kr 5 733 718	kr 5 848 392	kr 39 985 193
Driftsinntekt effektforbruk	kr 1 008 576	kr 1 028 748	kr 1 049 322	kr 1 070 309	kr 2 522 604	kr 2 573 056	kr 2 624 517	kr 2 677 007	kr 2 730 548	kr 2 785 158	kr 20 069 845
Leiekostnad fra Asset-selskap	-kr 1 804 000	-kr 1 808 080	-kr 1 812 242	-kr 1 816 486	-kr 2 620 816	-kr 2 625 232	-kr 2 629 737	-kr 2 634 332	-kr 2 639 019	-kr 2 643 799	-kr 23 033 743
Driftkostnad strømforbruk	-kr 973 144	-kr 1 492 475	-kr 2 032 189	-kr 2 072 832	-kr 5 297 069	-kr 5 403 011	-kr 5 511 071	-kr 5 621 292	-kr 5 733 718	-kr 5 848 392	-kr 39 985 193
Driftskostnad effektforbruk	-kr 1 008 576	-kr 1 028 748	-kr 1 049 322	-kr 1 070 309	-kr 2 522 604	-kr 2 573 056	-kr 2 624 517	-kr 2 677 007	-kr 2 730 548	-kr 2 785 158	-kr 20 069 845
Leieinntekt (OBS) oppdateres ved endringer	kr 3 688 600	kr 3 771 076	kr 3 857 644	kr 3 948 532	kr 6 291 250	kr 6 440 815	kr 6 597 675	kr 6 762 236	kr 6 934 924	kr 7 116 192	kr 55 408 944
DB	kr 1 884 600	kr 1 962 996	kr 2 045 402	kr 2 132 045	kr 3 670 434	kr 3 815 582	kr 3 967 938	kr 4 127 904	kr 4 295 905	kr 4 472 393	kr 32 375 201
Lønnskostnad	-kr 357 000	-kr 364 140	-kr 371 423	-kr 378 851	-kr 772 857	-kr 788 314	-kr 804 080	-kr 820 162	-kr 836 565	-kr 853 296	-kr 6 346 687
Indirekte kostnader	-kr 510 000	-kr 520 200	-kr 530 604	-kr 541 216	-kr 1 104 081	-kr 1 126 162	-kr 1 148 686	-kr 1 171 659	-kr 1 195 093	-kr 1 218 994	-kr 9 066 695
EBITDA	kr 1 017 600	kr 1 078 656	kr 1 143 375	kr 1 211 978	kr 1 793 497	kr 1 901 106	kr 2 015 173	kr 2 136 083	kr 2 264 248	kr 2 400 103	kr 16 961 819
Avskrivinger											kr -
EBIT	kr 1 017 600	kr 1 078 656	kr 1 143 375	kr 1 211 978	kr 1 793 497	kr 1 901 106	kr 2 015 173	kr 2 136 083	kr 2 264 248	kr 2 400 103	kr 16 961 819
Investeringskostnad Asset	-kr 40 000 000				-kr 20 000 000						-kr 60 000 000
Enova-støtte Asset	kr 16 000 000				kr 8 000 000						kr 24 000 000
Operasjonell CF	kr 1 017 600	kr 1 078 656	kr 1 143 375	kr 1 211 978	kr 1 793 497	kr 1 901 106	kr 2 015 173	kr 2 136 083	kr 2 264 248	kr 2 400 103	kr 16 961 819
Diskontert CF	kr -	kr 960 000	kr 960 000	kr 960 000	kr 960 000	kr 1 340 205	kr 1 340 205	kr 1 340 205	kr 1 340 205	kr 1 340 205	kr 11 881 230

Årlig kontantstrøm 6 % avkastning	kr 1 017 600	kr 1 078 656	kr 1 143 375	kr 1 211 978	kr 1 793 497	kr 1 901 106	kr 2 015 173	kr 2 136 083	kr 2 264 248	kr 2 400 103	kr 16 961 819
EBITDA kopiert: (OBS) oppdateres ved endringer	-kr 2 671 000	-kr 2 692 420	-kr 2 714 268	-kr 2 736 554	-kr 4 497 754	-kr 4 539 709	-kr 4 582 503	-kr 4 626 153	-kr 4 670 676	-kr 4 716 089	-kr 45 335 965

Årlig kostnad per båt											
År	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Kostnad strømforbruk per båt	kr 486 572	kr 497 492	kr 508 047	kr 518 208	kr 529 707	kr 540 301	kr 551 107	kr 562 129	kr 573 372	kr 584 839	kr 5 351 774
Kostnad effektforbruk per båt	kr 504 288	kr 342 916	kr 262 331	kr 267 577	kr 252 260	kr 257 306	kr 262 452	kr 267 701	kr 273 055	kr 278 516	kr 2 968 401
Kostnad leie per båt	kr 1 844 300	kr 1 257 025	kr 964 411	kr 987 133	kr 629 125	kr 644 081	kr 659 768	kr 676 224	kr 693 492	kr 711 619	kr 9 067 178
Total kostnad per båt	kr 2 835 160	kr 2 097 433	kr 1 734 789	kr 1 772 918	kr 1 411 092	kr 1 441 688	kr 1 473 326	kr 1 506 054	kr 1 539 919	kr 1 574 974	kr 17 387 353
År	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Total dieselskost pr. år		7 006 639	10 745 816	14 631 759	14 924 394	37 689 565	38 443 356	39 212 223	39 996 468	40 796 397	41 612 325
Årlig dieselskost pr. båt		3 503 319	3 581 939	3 657 940	3 731 098	3 768 956	3 844 336	3 921 222	3 999 647	4 079 640	4 161 232

Rødne sin direktekostnad blir jo på drivstoff-siden. Ser at miljødirektoratet omregner 1 liter diesel til 10 kWh. Enkelt omregnet så kan vi si at Rødne historisk bruker 270.000 liter diesel og vil da bruke tilsvarende 2 700 000 kWh istedenfor, men så vet vi at el-motoren er veldig mye mer effektiv enn dieselmotoren slik at dette blir et feilaktig regnestykke. Man snakker nok mer om et kWh-forbruk på ca 1 000 000 kWh, og dersom du har en dieselpriis på 8 kroner og strømpris på 80 øre, så blir dieselskost per år 2.160.000 mens strømkostnaden blir på 800.000.

Begrunnelse for å ikke benytte landstrømnormen

Landstrømnormene er som begrepet antyder, primært beregnet på landstrøm, det vil si strømforsyning til motordrevne fartøyer når disse ligger fortøyd til kai. Disse fartøyene har egen vekselstrøminstallasjon med generator ombord. Hensikten med å etablere landstrømforsyning er at dieselmotorene på skipet kan stoppes når det er fortøyd til kai. En felles internasjonal norm er en forutsetning for at skipet kan tilkoples standardiserte landstrømanlegg i de havner som anløpes av skipet. Avhengig av behovet og skipets installasjon kan det benyttes høyspenningsforsyning (eks. cruiseskip eller andre skip med høyt effektbehov) eller lavspenningsforsyning som er egnet for mindre skip med lavere effektbehov.

Det framgår av forordet til landstrømnormen (IEEE 80005-1) at denne er utarbeidet for landstrømforsyning til større skip (for eksempel cruisebåter) for å legge til rette for at skipets motorer og generatorer av miljøhensyn kan stoppes når skipet ligger fortøyd ved kai. Slike skip har høyt effektbehov og er derfor høyspenningsanlegg. Landstrømanleggene må derfor utføres som høyspennings vekselstrømanlegg som både kan levere spenning på 6.5kV eller 11 kV med frekvens 50Hz eller 60 Hz i samsvar med det spenningsnivå og den frekvens det aktuelle skipet benytter.

I og med at slike skip har egne høyspennings vekselstrømgeneratorer ombord, er det omfattende bestemmelser og krav knyttet til innfasing og synkronisering av landstrømsforsyning, krav til tilstrekkelig kortslutningsytelse for å oppnå selektivitet etc. som er utførlig beskrevet i normen. Norm (IEEE 80005-1) er imidlertid helt irrelevant for ladestrømforsyning til hurtigbåter og ferjer som forsynes med lavspenningsanlegg (inntil 1000 V AC og inntil 1500 V DC) og det er derfor misvisende å henvise til denne normen for hurtigbåtlading.

For mindre fartøyer som strømforsynes fra land ved hjelp av lavspenning (LVSC) mens de ligger fortøyd ved kai, gjelder normen (IEC PAS 80005-3). Her oppgis det at standardspenningene 400V alt 690V skal benyttes (i prinsipp er det mulig å benytte høyere spenning inntil 1000 V, jfr. punkt 3.5 i normen). Avhengig av landområde kan frekvensen være 50 Hz eller 60Hz. Normen er beregnet på effektuttak begrenset til 1 MW. Dette framgår av normens formål: «It is expected that LVSC systems will have practicable applications for ships requiring up to 1 MVA.» (jfr. 1 Scope). Effektbehovet som kreves for lading av hurtigbåter og ferjer er imidlertid mye høyere enn 1 MW – behovet er gjerne 2.5-4 MW. Denne landstrømnormen (IEC PAS 80005-3) omhandler imidlertid også kun vekselstrømanlegg og er derfor heller ikke relevant for likestrøms DC-ladeanlegg. I begge normene er det klare krav om at det skal være galvanisk skille mellom anleggene i hvert skip – et naturlig krav for

vekselstrømanlegg. Batteridrevne fartøyer har også vekselstrømforsyning ombord i båten, men denne vekselstrømmen er generert av vekselrettere ombord forsynt fra båtens batterisystem.

Landstrømnormene er altså primært utarbeidet for strømforsyning av fossildrevne båter mens de ligger ved kai for å unngå at skipets dieselmotorer må gå for å produsere nødvendig elektrisitet mens de ligger fortøyd. Lading er noe helt annet, her dreier det seg om å etablere forsyningssystemer som muliggjør høyeffektlading av båtens batterier mens båten ligger ved kai. I IEC PAS 80005-3, 1 Scope åpnes det likevel opp både for tilleggskrav og/eller alternative løsninger både for myndigheter eller for eiere av landstrømanlegget:

Additional and/or alternative requirements may be imposed by national administrations or the authorities within whose jurisdiction the ship is intended to operate and/or by the owners or authorities responsible for a shore or a distribution system.

Slik vi forstår denne bestemmelsen åpner standarden opp for at eierne av ladeinfrastrukturen ikke er pålagt å følge bestemmelsene fordi disse hurtigbåtene og Vassøyferjen kun skal operere i lokalt farvann.

For ladestasjoner for ferjer og hurtigbåter, hvor rederne bl.a. av vekt- og plasshensyn ønsker at mest mulig av infrastrukturen skal plasseres på landsiden, flyttes AC/DC omformeren fra båten til landsiden og det benyttes likespenningstilkopling med spenning omkring 1000V for lading. En likeretter med tilhørende DC/DC omformer og kopleingsskap med den ytelsen som kreves for hurtiglading med 2x1250 kW ytelse representerer en samlet vektøkning for båten på ca. 2 tonn (ca. 1000 kg for hvert batterisystem – likeretter ca. 350 kg, DC/DC omformer inklusive filter 500 kg og bryterskap etc. 150-150 kg). De to ulike utførelsene av ladestrømanlegg basert på vekselstrømforsyning og likestrømforsyning til hurtigbåten med tilhørende grensesnitt er prinsipielt illustrert på enlinjeskjemaene på fig.1 og fig.2.

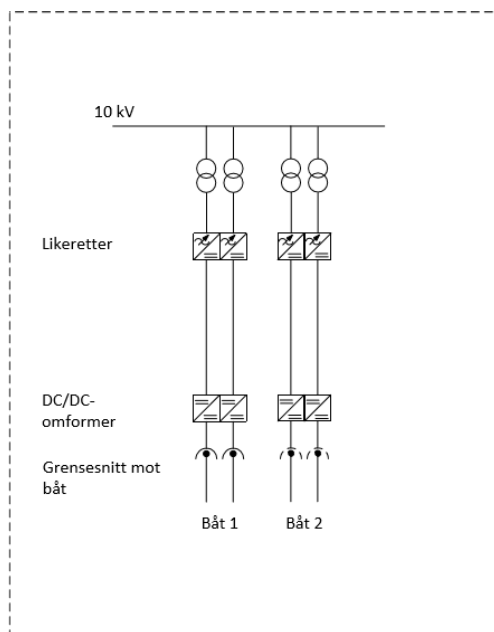


Fig 1 Ladestrømanlegg basert på likestrøm

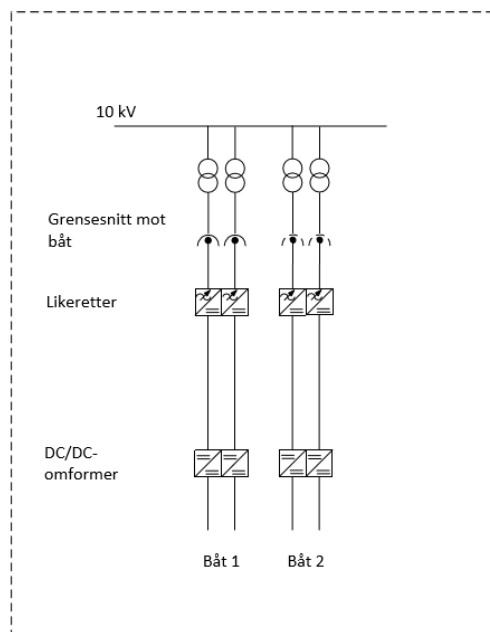


Fig 2 ladestrømanlegg basert på vekselstrøm

Når hurtigbåtrederne av vekthensyn investerer i kostbare lette karbonfiberskrog er det innlysende at det virker helt ulogisk å øke vekten på grunn av det elektriske utstyret dersom dette ikke er helt påkrevd. Den betydelige vektøkningen på grunn av at anleggsdelene må plasseres om bord i båten er en av de uunngåelige konsekvensene av kravene til å følge IEC PAS 80005-3 og demonstrerer med all tydelighet at normen ikke passer i det hele tatt for eldrevne hurtigbåter.

Normen inneholder også begrensninger i pluggstørrelse (jfr. Annex B.2), hvor standardpluggen er definert til 350 A strømføringssevne ved 690 V vekselspanning, som tilsvarer en ytelse litt i overkant av 400 kW. Dette kravet ekskluderer i praksis hurtiglading ved hjelp av vekselstrøm (fordi en må benytte 4x2 plugger pr båt som blir for tungvint), som er en klar forutsetning for å etablere hurtigbåtsamband. For å håndtere de høye ytelsene som kreves benyttes spesialutviklede plugger med mye høyere strømkapasitet på likestrømsanlegg.

Det kan for øvrig legges til at den første hurtigbåten Rygerelektra som søkte støtte fra Enova, også har lagt lading ved hjelp av likespenning til grunn i sin søknad som er nødvendig for å oppnå en samlet ladeeffekt på 2.4 kW. Søker mener også at lading med ca. 1000 V likespenning høyst sannsynlig vil bli den framtidige standardløsningen for lading av hurtigbåter. Dette er en oppfatning vi fullt ut deler.

Som det framgår av ovenstående er ikke de eksisterende standardene som dekker vekselstrømanlegg relevante å benytte for hurtigbåter med store batteripakker og krav til kort ladetid. Dette er et godt eksempel på at tempoet i den tekniske utviklingen mange ganger går raskere enn standardiseringsarbeidet.

Utviklingen vi har sett på hurtigbåtsiden minner litt om utviklingen av standardiseringen av ladeforsyning for elbiler. IEC-standardene var basert på vekselstrøm og tok utgangspunkt i egenskapene til førstegenerasjons blybatterier og senere nikkel-kadmium batterier, som begge måtte lades med begrenset effekt. Japanske bilprodusenter utviklet derfor sin egen kontakt med høyere effekt (Chademo-kontakten) som passet for litiumbatteriene etter hvert tok over markedet og som tålte langt høyere ladestrømmer.

Senere kom Tesla med sin 125 kW hurtiglader basert på DC etterfulgt av Porsche's nye 800 V konsept. Dette viser et generelt trekk ved utviklingen, når ladeeffekten øker, er det kun DC som duger (det er uaktuelt å kjøre rundt med transformator og likeretter i bilen), samtidig som spenningen heves. Samtidig viser det et generelt trekk ved alt standardiseringsarbeid, når utviklingen går fort passer ikke standardene lenger, men mangel på relevante standarder stopper ikke utviklingen.

Konseptet for DC-baserte ladestrømanlegg er at likespenningen fra land koples direkte inn på båtens batterier – en tilførsel for styrbord batteripakke og en for babord batteripakke. Dette er nokså analogt løsningene som i dag benyttes av Tesla og andre aktører for DC lading av elbiler og elbusser.

Vi mener at kravet som Enova fastholder om at slike ladeanlegg for hurtigbåter må bygges i samsvar med «landstrømnormene» derfor blir feil fordi normen gjelder kun for AC-anlegg og forutsetter at AC/DC omformer (likeretter + DC/DC omformer (chopper) og i enkelte tilfeller transformator) plasseres om bord i fartøyet. Samtidig er heller ikke disse normene tilpasset den utviklingen i effektbehov som hurtiglading krever. Når utviklingen for lengst har forlatt denne utførelsen, blir Enova-kravene begrensende og svært kostnadsdrivende, noe som åpenbart ikke har vært tilsiktet.

Vi er kjent med at Enova har konsultert Kjetil Martinsen i DNV-GL vedrørende spørsmål fra Enova om de aktuelle landstrømnormer kunne legges til grunn for ladestrømanlegg. Dette har Martinsen svart bekreftende på, men da blir konsekvensen at dersom IEC PAS 80005-3 legges til grunn, skal det benyttes lavspennings (400V, 690V eller 1000 V) vekselstrømforsyning til hurtigbåtene og at likeretter, DC/DC omformer (chopper) og i enkelte tilfeller overgangstransformator må plasseres ombord i båten. Den vektøkningen på båten som dette medfører gjør denne utførelsen helt uaktuell for rederne. Vår oppfatning av samtalen med Martinsen var at installasjonene på ladbare eldrevne fartøyer med begrenset ytelse tidligere var utført med vekselstrømforsyning og at han virket noe overrasket over den raske utviklingen som har skjedd den senere tid mot rene DC-anlegg på for hurtigbåter.

Kjetil Martinsen har sine ord i behold, han har sagt kan ikke skal. Vi mener derfor at Enova også burde brukt en mer forsiktig ordlyd i søknadskriteriene som ikke utelukker rasjonelle og framtidsrettede løsninger.

Det finnes foreløpig dessverre ikke normer som gjelder for likestrømlading av fartøyer, men det kan etter vårt syn ikke påberopes som grunn til å holde fast på AC-normene. Norge må betraktes som et foregangsland både når det gjelder elektrisk ferjedrift og i den senere tid også på hurtigbåter. Det er etter vårt syn svært alvorlig dersom denne utviklingen hindres av unødige og irrelevante krav fra Enova som nettopp har som oppgave å fremme innovasjon og nytenkning. Enova bør heller være en pådriver i å få fram slike innovative løsninger.



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 51/20
MØTEDATO: 20.10.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183

Saksbeh.: DM
Innstill. dato: 09.10.2020

Ordensforskrift og fartsforskrift ifm. ny havne- og farvannslov for Stavangerregionen Havn

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	51/20	20.10.2020	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

Med den nye havne- og farvannsloven av 2019 ble det foretatt en rekke endringer i forhold til havne- og farvannsloven av 2009. Ny havne- og farvannslov gir kommunene myndighet til å regulere bruk av eget sjøområde, samt myndighet til å regulere ferdsel for fritidsbåt i kommunenes sjøområde.

I forhold til tidligere lov videreføres ikke kommunenes myndighet til å gi ordensregler for havn og kaianlegg (lokale ordensregler), samt at kommunene nå kun har myndighet til å gi fartsregler for fritidsfartøy i eget sjøområde. Tidligere gjaldt kommunale fartsforskrifter også for andre fartøyer.

Saken

SRH har etter delegeringsvedtak fra eier kommunen, gitt ut to forskrifter;

- [Forskrift](#) om bruk av og orden i havner og farvann for Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland. (Heretter forkortet til «ordensforskriften»)
- [Forskrift](#) om fartsbegrensning i sjøen, sjøkart nr. 14 og 16 og havnekart 455, Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland. (Heretter forkortet til «fartsforskriften»)

I tråd med endringer i den nye loven samt en direkte konsekvens av kommunesammenslåing må disse forskriftene erstattes med nye forskrifter. Noe av innholdet i tidligere forskrifter kan videreføres, mens noe av innholdet må fjernes.

Nytt utkast til forskrifter vil bli fremlagt styret samt sendes ut på høring til berørte virksomheter og organisasjoner for uttalelse, [jf. forvaltningsloven § 37](#). I utkast til nye forskrifter vil det gjøres rede for endringer. Det vil påpekes hvorfor det er behov for å regulere de enkelte områdene.

Blant endringer som er planlagt å gjennomføre i nye forskrifter:

Ordensforskrift:

1. Formelle forhold som navn på forskriften, hjemmelshenvisning, formål med forskriften og virkeområde må endres.
2. Ordensregler må tas ut. Dette gjelder krav ved opphold i havnen og ved kai, og plikt til å varsle om skade. Det planlegges for at lignende ordensregler videreføres i prisliste og vilkår for SRH.
3. I eksisterende ordensforskrift har kommunen mulighet til å gi **pålegg** om bruk av taubåtassistanse og fortøyningsassistanse. I ny forskrift kan det kun gis **regler om bruk** av taubåtassistanse og fortøyningsassistanse.
4. § 9 A i eksisterende ordensforskrift vedrørende regulering av bruk av fritidsfartøy (vanscooterregulering) er planlagt å inntas i ny forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy.
5. Det er planlagt å videreføre bestemmelser om luftfartøy. Hvilke områder som skal reguleres er under utredning.
6. SRH vil utrede om det skal inntas et forbud mot snøtømming i kommunenes sjøområde.



Fartsforskrift:

1. Formelle forhold som navn på forskriften og hjemmelshenvising endres.
2. SRH vil utrede hvilke geografiske områder der fart skal reguleres i kommunes sjøområde.
3. Ny lokal fartsforskrift, må tilpasses ny nasjonal forskrift som samferdselsdepartementet har sendt ut på høring.
4. Regulering av vannscooter bruk er planlagt overført fra eksisterende ordensforskrift.

Overgangsregler for forskriftene:

- Eksisterende ordensforskrift gjelder per i dag i en overgangsperiode frem til og med 31.desember 2020.
- Gjeldende fartsforskrift gjelder inntil kommunen eventuelt opphever den.

Oppsummering

SRH planlegger å gi ut nye forskrifter samtidig for 1) *regulering av ferdsel i kommune sjøområde* og 2) *forskrift om bruk av kommunens sjøområde*. Dette for å sikre at forskriftenes innhold samsvarer med den nye havne- og farvannsloven, og utfyller hverandre.

Konsekvensen av at man utsteder begge forskriftene samtidig vil være at SRH ikke vil ha egen ordensforskrift fra 01.01.21. Lokale ordensregler vil inngå i prisliste og vilkår som vil være gjeldene fra 01.01.21. Det påpekes dessuten at mye av ferdsel på sjøen allerede er regulert i generelle og nasjonale regler inntil SRH har innført nye forskrifter. SRH tar sikte på at nye forskrifter er gjeldende fra mars 2021.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Dag Matre
Maritim sjef
Saksbehandler