



Tønsberg kommune

JournalpostID

19/19096

Saksbehandler:
Steinar Lien, telefon: 33 34 82 59
Rådmannens stab

Forskrift om anløpsavgift for Tønsberg kommunes sjøområde

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Havnestyret	08.04.2019	005/19
Formannskapet	08.04.2019	020/19
Bystyret		

Rådmannens innstilling

Forskrift om anløpsavgift for Tønsberg kommunes sjøområde vedtas.

08.04.2019 Havnestyret:

Møtebehandling:

Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.
Etter dette har havnestyret fattet følgende vedtak:

HAVN- 005/19 Vedtak:

Forskrift om anløpsavgift for Tønsberg kommunes sjøområde vedtas.

Sammendrag:

Innkrevning av anløpsavgiften krever at kommune har en egen forskrift om anløpsavgift for sjøområdet. Et forslag til forskrift har vært til høring med frist 28. feb. 2019. Det har kommet inn 3 høringsuttalelser som er kommentert i saksutredningen. Rådmannen mener høringsforslaget kan vedtas uten endringer. Forskriften medfører ingen økonomiske endringer verken for fartøyene, eiere av havner eller kommunen.

Vedlegg:

Forskrift om anløpsavgift i Tønsberg kommunes sjøområde 24.4.2019

Høring av forslag til forskrift om anløpsavgift - Tønsberg kommune

Esso Norge AS uttalelse om forslag til forskrift om anløpsavgift Tønsberg kommune.

Building Material Corporation Trading AS uttalelse om forslag til Forskrift om anløpsavgift Tønsberg kommune.

Innledning – hva saken gjelder:

Saken gjelder anløpsavgift ved anløp til havner i Tønsberg sjøområde. For å kunne kreve inn anløpsavgift må kommunen vedta en egen lokal forskrift. Tønsberg bystyre la et forslag til forskrift ut på høring i 8 uker i sak 128/18 den 07.11.2018.

Ved høringsfristens utløp den 28. februar var det kommet inn 3 uttalelser.

Rådmannen foreslår at forslaget vedtas uten endringer.

Faktagrunnlag:

Kommunen kan innkreve anløpsavgift med hjemmel i Havnelovens § 25 1. ledd. Innkreving av anløpsavgift krever en lokal forskrift. Avgiften og eventuelle rabattordninger og fritak skal også forskriftsfestes. Tønsberg kommune har ikke tidligere hatt en slik lokal forskrift om anløpsavgifter. Anløpsavgiften gjelder alle offentlige og private havner i Tønsberg kommunes sjøområde. Anløpsavgift skal betales av alle fartøy i Tønsbergs sjøområde med unntak av de som er/eller kan bli fritatt iht forskriften.

Dersom fartøyene legger til i en kommunal havn kommer havnegebyr i tillegg.

Bystyrets forslag til forskrift ble kunngjort i Tønsbergs blad og på kommunens nettsider 13.12.2018. Høringsfristen ble satt til 28. februar 2019. I tillegg ble følgende tilskrevet om forslaget til forskrift:

- BMC
- Agility Subsea Fabrication AS
- Exxon Mobil Corporation/Esso Norge AS
- Scan-Shipping AS
- Svelviksand AS
- Stiftelsen Tønsberg Kystkultur-senter.
- Kystverket

Kystverket, Esso og BMC har avgitt uttalelser. Disse oppsummeres og kommenteres under vurderinger.

Rettslig grunnlag:

- Lov om havner og farvann, 17. april 2019 nr 19
- Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift 20.des 2010 nr 1762
- Forvaltningsloven, kap VII Om forskrifter
- Det foreligger ikke ny informasjon om eller eventuelt når en ny havnelov vil tre i kraft. (Jf vil NOU 2018: 4 Sjøveien videre – Forslag til ny havne- og farvannslov»)

Forholdet til kommuneplanen:

I tråd med kommuneplanen

Vurderinger:

Her oppsummeres innkomne uttalelser med administrasjonens kommentarer i kursiv.

Kystverket 22.11.18

Kystverket peker på i sin uttalelse at iht Havne- og farvannsloven skal anløpsavgiften kun dekke kommunens kostnader ved utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i havneloven med forskrifter, og kostnader til tilrettelegging for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde. Investering og drift i tilknytning til havnevirksomhet kan ikke finansieres med anløpsavgift. Kommunen må årlig foreta en etterkalkulasjon som viser inntekter og utgifter på avgiftsområdet. En forkalkyle burde også ha fulgt med høringen. Det vises til statlige retningslinjer for selvkost.

Kystverket viser også til kommunens søknad om fritak fra reglene om disponering av havnekapital, hvor kommunen forespeiler redusert havneaktivitet i framtiden. Kystverket mener dette kan få betydning for kommunens oppgaver i forhold til anløpsavgift og grunnlaget for innkreving.

Det har ikke vært praksis med et eget budsjett og regnskap for anløpsavgiften og drift av sjøområdet. Rådmannen vil vurdere å innføre endrete rutiner på dette området.

Dersom den framtidig utviklingen av Tønsbergs sjøfront skulle medføre redusert havneaktivitet og færre skipsanløp må situasjonen vurderes fortløpende ift til en eventuell regulering av anløpsavgiften.

Esso Norge As 04.1.2019

Esso Norge tar til etterretning at det ikke vil skje endringer i anløpsavgiften, og at den inngåtte avtalen med Tønsberg havnevesen fra 2006, hvor Esso betaler et fastsatt årlig avgiftsbeløp for alle anløp til Slagentangen, forblir uendret. Det vises til at Esso selv eier og bestyrer egen kai, står for kontroll og vedlikehold av sjømerker i farvannet rundt kaien samt har oljevernberedskap. Esso forstår den gjeldende avtalen slik at den er innenfor den foreslåtte forskriftens § 4.2 hvor Tønsberg havnestyre kan inngå særskilte avtaler om anløpsavgifter. Esso bemerker at dersom alle skipsanløp til Slagentangen skulle betale kr 1,- pr brutto tonn, ville havnevesenets inntekter øke med 2400 % ved denne havnene, noe som ikke vil stå i forhold til havnevesenets utgifter.

Det er riktig slik som Esso har forstått forslaget til forskrift, at den ikke vil medføre endringer i de økonomiske betingelsene. Den inngåtte avtalen fra 2006 mellom Esso

Norge AS og Havnestyret har en gjensidig oppsigelsesfrist på 12 mnd. Esso betalte i 2018 ca kr 500 000. Avtalen indeksreguleres hvert 5. år neste gang i 2021. Avtalen kan videreføres med hjemmel i forskriften hvor havnevesenet gis anledning til å inngå særskilte avtaler.

Dersom hvert enkelt fartøy som anløper Slagetangen skulle betale anløpsavgiften dirkete til kommunen, ville dette økt kommunes inntektene med flere millioner med utgangspunkt dagens avgift på kr 1,- per BT. Det ville i en slik situasjon være aktuelt å redusere avgiften betydelig på grunn av selvkostprinsippet, dersom ikke utgiftene øker tilsvarende. Den foreslåtte forskriften åpner for at gjeldende avtale kan videreføres.

Building Material Corporation Trading AS (BMC Trading AS), 16.1.2019

BMC beklager at de ikke har mottatt kommunens høringsbrev før 16.1.2019 ettersom høringsbrevet var sendt til feil adresse.

(BMC har ingen kommentarer til forslaget til ny forskrift.)

På grunn av uklarheter omkring riktig firmanavn ble det fra Brønnøysundregisteret hentet ut feil adresse. Dette er redegjort for og beklaget overfor BMC. BMC mottok høringsbrevet ca 6 uker før fristen gikk ut, men har ikke hatt bemerkninger til selve forslaget eller bedt om utsatt høringsfrist.

Alternative løsninger:

Kommunen er ikke pliktig til å kreve inn anløpsavgift og kan velge å avvikle ordningen. Dette vil eventuelt kreve en gjennomgang av de økonomiske konsekvensene for havnevesenet.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen endringer fra tidligere.

Konsekvenser for næringsutvikling:

Avgiften finansierer tilrettelegging og sikkerhet i sjøområder. Dette er viktige forutsetninger for et levedyktig næringsliv og for utvikling av kommunen.

Helse- og miljøkonsekvenser:

Ivaretar sikkerheten i sjøområdene.

Konsekvenser for folkehelse:

Ivaretar sikkerheten i sjøområdene.

Konsekvenser for barn og unge:

Konsekvenser for sammenslåingen Re og Tønsberg:

Ingens konsekvenser.

Konklusjon:

Forskriften formaliserer kommunens innkreving av anløpsavgift og avklarer også hvem som er eller kan bli unntatt fra å betale avgiften, eventuelt gis rabatter. Rådmannen tilrår at forslaget til forskrift vedtas uten endringer.

Videre behandling:

Forskriften kunngjøres på Lovdata.no

Tønsberg, 21.3.2019

Geir M. Viksand
rådmann

Jan R. Eide
kommunalsjef