



## Tønsberg kommune

### Innkalling for Havnestyret

**Møtedato:** 08.04.2019  
**Møtested:** Bystyresalen, Tønsberg rådhus  
**Møtetid:** 18:30

Forfall meldes politisk sekretariat tlf. 95275191 eller [postmottak@tonsberg.kommune.no](mailto:postmottak@tonsberg.kommune.no).  
Varamedlemmer møter bare etter nærmere innkalling.

#### Sakliste

<b>Saksnr.</b>	<b>Sakstittel</b>
004/19	Godkjenning av møteprotokoll
005/19	Forskrift om anløpsavgift for Tønsberg kommunes sjøområde
006/19	Forskrift om bruk av og orden i havner og farvann Tønsberg kommune

Petter Berg  
ordfører



# Tønsberg kommune

JournalpostID 19/22070

Saksbehandler:  
Lise Brit Haugen, telefon: 33 34 81 55  
Dokumentsenteret

## Godkjenning av møteprotokoll

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Havnestyret	08.04.2019	004/19

**Rådmannens innstilling:**  
Møteprotokollen godkjennes som den foreligger.

**Vedlegg:**  
Protokoll - Havnestyret - 04.03.2019



# 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		
Bystyret		

### Rådmannens innstilling

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.

**Fakta grunnlag:**

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 forløpende 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 direkte 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





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

## Forskrift om bruk av og orden i havner og farvann Tønsberg kommune

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Havnestyret	08.04.2019	006/19
Formannskapet		
Bystyret		

### Rådmannens innstilling

1. Forskrift om bruk av og orden i havner og farvann Tønsberg kommune vedtas med følgende endring av § 9a

*§ 9A. Regulering av bruk av fritidsfartøy*

*For å ivareta hensynet til trygg ferdsel, forsvarlig forvaltning av farvannet, miljø og friluftsliv reguleres fart i egen forskrift om fartsbegrensning i sjøen.*

2. Forskriften sendes til godkjenning i Kystverket.
3. Forskrift om bruk av og orden i havner, Tønsberg havnedistrikt Vestfold, For-1998-03-26-299 oppheves når ny forskrift trer i kraft.

## Sammendrag:

### Vedlegg:

FORSLAG Forskrift om bruk og orden i havner og farvann for Tønsberg kommune mars 2019

Sak BY- 129-18 Merknader Ordensforskrift Tønsberg kommune ordensforskrift Norges Vannscooterforbund  
Møtereferat 25.02.2019

### Innledning – hva saken gjelder:

I bystyrets sak 129/18 den 7.11.2018 ble det vedtatt å legge ut til høring en nye lokal forskrift om bruk av og orden i havner og farvann i Tønsberg kommune. Den gamle forskriften fra 1998 er utdatert og er ikke i tråd med ny sentralt fastsatt mal for dette forskriftsområdet.

Innen høringsfristen 28.2.2019 kom det inn 1 uttalelse fra Norges Vannscooterforbund.

Rådmannen foreslår at det kun gjøres en mindre endring i forslaget som var til høring og at forskriften vedtas.

### Fakta grunnlag:

#### Historikk

Tønsberg kommune har hatt en lokal forskrift siden 1998. Denne ble avløst av en midlertidig forskrift i 2017 hvor regulering av vannscootertrafikk var et sentralt punkt. Tønsberg bystyre opphevet denne midlertidige forskriften 23.5.2018 i sak 68/18. Bakgrunnen var uttalelse fra Kystverket om at denne forskriften ikke kunne benyttes til å regulere fart og at det krevdes en mer inngående utredning dersom en ønsket spesielle regler for én type fartøy (vannscootere) i forhold til andre fartøy, samt en nærmere begrunnelse for behovet av hensyn til natur og miljø. Det ble også pekt på at gjeldene fartsforskrift burde være tilstrekkelig.

Da bystyret den 7.11.2018 la forslaget til ny forskrift ut til høring i 8 uker, ble det også vedtatt følgende:

*Tønsberg kommune tar initiativ til et samarbeid med Færder, Sandefjord og Horten kommune om å evaluere bruken av vannscootere i skjærgården. Det bør legges stor vekt på befolkningens rett til friluftsliv i skjærgården, herunder overnatting på øyene og økt kajakkbruk uten å bli utsatt for unødvendig støyforurensning. Forskriftsendringer legges fram til behandling innen båtsesongen 2019.*

#### Høring

Forlaget til ny forskrift ble kunngjort i Tønsbergs Blad og på kommunens nettsider den 13.12.2018 med høringsfrist 28.2.2019. I tillegg ble høringsforslaget sendt til følgende:

Bolærnebåtene AS  
Færder kommune  
Kystverket Sør-Øst  
Naturvernforbundet  
Sør-Øst politidistrikt

Innen fristens utløp var det kommet inn 1 uttalelse fra Norges Vannscooterforbund. (Oppsummeres og kommenteres under vurderinger nedenfor.)

#### Om ordensforskrift.

Utforming av den lokale forskriften skjer med hjemmel i Havneloven og må følge sentral forskrift om bruk av mal for kommunale forskrifter. Her heter det at den lokale forskriftens §§ 1 til 5 og §§ 11 til 13 skal bestå av obligatoriske bestemmelser. Paragrafene 6 til 10 er valgfrie bestemmelser for kommunen. Blant de valgfrie paragrafene er det i foreliggende forslag tatt med bestemmelser om dykking, krav ved passering i Kanalen og av broer, forbud mot snøtømming i Kanalen. Det blir også vist til fartsforskriften og det er tatt med bestemmelser om fortøyning og arrangementer.

Ettersom forslaget også har bestemmelser under § 10 Andre reguleringer, må forskriften godkjennes av Kystverket. I § 10 er det tatt med bestemmelser om fortøyning og arrangementer.

#### **Rettslig grunnlag:**

- Lov om havner og farvann, 17. april 2019 nr 19
- Forskrift om bruk av mal og godkjennelse av kommunale forskrifter om orden i og bruk av farvann og havner, 2. nov 2012 nr 1040
- Forvaltningsloven, kap VII Om forskrifter
- NOU 2018: 4 Sjøveien videre – Forslag til ny havne- og farvannslov

#### **Forholdet til kommuneplanen:**

I tråd med kommuneplanen.

#### **Vurderinger:**

Forslaget til ny kommunal forskrift er enklere og kortere enn den gamle. Årsaken til dette er at mange av bestemmelsene i den gamle forskriften er innarbeidet i Havne- og farvannsloven fra 2009. Innholdet er også nå i stor grad standardisert gjennom den sentral forskriften om mal for utforming.

Høringsuttalelse med administrasjonens kommentarer i kursiv.

Norges Vannscooterforbund (NVSF) mener kommunen vil få vanskeligheter med å dokumentere at vannscootere er farligere og mer til skade for miljøet enn andre fartøyer og viser til NOU 2018:4 «Sjøveien videre» og at utredningsutvalget her har samme syn på dette. NVSF gjentar sine tidligere uttalelser om at det ikke er adgang til å regulere fart i ordensforskriften.

NVSF mener § 9a bør fjernes fordi det ikke bør henvises til andre lovverk i en ordensforskrift og viser til at Kystverket har uttalt dette til andre kommuner . Det vises også til Kystverkets epost av 12.11.18 til Tønsberg kommune hvor de ber kommunen oppheve den gjeldende fartsforskriften, noe som vil gjøre henvisningen i

forsalgets § 9a ukorrekt. NVSF viser også til Kystverkets anbefaling om å vedta kommunevise (ikke felleskommunale) fartsforskrifter. NVSF mener at en i den forbindelse kan vurdere utvidete soner/områder med fartsbegrensning.

NVSF gjør oppmerksom på at § 10 krever godkjenning av Kystverket og kan forsinke ikrafttredelsen. § 10 b bør utgå med begrunnelse om at dette er i varetatt i §§ 3, 6, 7, 8 9 og 10 ved at den som har myndigheten kan gjøre unntak.

*Rådmannen er kjent med at dokumentasjon og begrunnelse er en forutsetning dersom vannscootere skal underlegges særskilte regler av hensyn til fare og miljø i forskriften.*

*Rådmannen er også kjent med at også Kystverket har hevdet at fart ikke kan reguleres i ordensforskriften, men må gjøres i en fartsforskrift.*

*Hensikten med § 9A er å gjøre oppmerksom på at det også finnes regler for fart i sjøområdet og med en henvisning vil disse være letter å sette seg inn i. Ettersom ny fartsforskrift skal vedtas og også vedtas på nytt i nye Tønsberg kommune, bør henvisningen eventuelt gjøres mer generell, f.eks.*

§ 9A. Regulering av bruk av fritidsfartøy

*For å ivareta hensynet til trygg ferdsel, forsvarlig forvaltning av farvannet, miljø og friluftsliv reguleres fart i egen forskrift om fartsbegrensning i sjøen.*

*Når det gjelder § 10 b fanger denne opp arrangementer og aktiviteter som ikke dekkes av andre §§.*

*Det nevnes at Kystverket ikke har kommet med høringsuttalelse til forskriftsforslaget.*

Samarbeid med andre kommuner om bruk av vannscootere.

På administrativt nivå har det vært gjennomført 3 møter mellom kommunene Færder, Sandefjord, Horten, Holmestrand og Sande vedrørende endringer av fartsforskriften og vannscooterproblematikken. På det første møtet deltok også politiet og Fylkesmannen i Vestfold.

Dette har tatt litt tid fordi en har ventet på Fylkesmennenes lovlighetskontroller av en sak i Sande og en sak i Fredrikstad. I skrivende stund er fortsatt ikke saken ferdig fra Fylkesmannen i Vestfold og Telemark. Begge disse sakene gjelder regulering vannscooterbruk i ordensforskriften.

Det ble gjort en gjennomgang av hvilke sentral og lokale regelverk som gjelder, status i kommunene inkludert noen kommuner i Østfold. (Det vises til vedlagte møtetreferat 25.2.2019).

Oppsummeringen fra samarbeidsmøtene mellom kommunene gjengis her:

**1. Håndheving av eksisterende regelverk.** Eksisterende regelverk har en rekke bestemmelser som skal motvirke uønsket adferd med båt. Håndheving av disse er derfor svært viktig, også med tanke på vannscooterbruk. Fartsgrensene er av spesiell betydning, men også de generelle reglene i nasjonalt regelverk kan benyttes i mange tilfeller.

**2. Hoved/bileder utenfor kommunal myndighet.** I noen av kommunene er

betydelige

sjøarealer hoved/biled utenfor fastsatte havneavgrensninger. Der har kommunene uansett ikke anledning til å innføre lokale ordensforskrifter. Dette gir til dels store begrensninger i muligheten for å regulere vannscooterbruken.

**3. Færder nasjonalpark.** I Færder kommune ligger store sjøarealer innenfor nasjonalparken, hvor det er vannscooterforbud. Her er det derfor ikke nødvendig med annen regulering.

**4. Felles regler.** Politiet, som skal håndheve regelverket, har gitt uttrykk for at man i størst mulig grad bør ha felles regler. Selv om regulering av vannscooterbruk gjennom lokal ordensforskrift krever konkrete vurderinger av hvilke hensyn og interesser som skal ivaretas, bør reglene være mest mulig like i sjøområder som fremstår som likeartede mht. naturgitte forhold, brukerinteresser og bruksmønster.

**5. Adferd eller båttype.** Selv om vannscootere har potensial for å være spesielt irriterende pga. lydbilde og lekebruk, er det også mye annen båtbruk som oppleves som irriterende og kanskje også farlig. Samtidig er det mulig å bruke vannscooter til «vanlig» båtutfart. Hvis man skal innføre lokal ordensforskrift med restriksjoner på båtbruk, kan det derfor være mer hensiktsmessig å rette disse mot nærmere spesifisert uønsket adferd (uansett båttype), i stedet for mot én enkelt båttype.

**6. Behov for mer erfaring.** Det har gått relativt kort tid siden den sentrale vannscooterforskriften ble opphevet. Selv om det er registrert en markant økning i antall vannscootere, er det fremdeles behov for mer erfaring med bruken av disse og kunnskap om hvordan andre brukerinteresser og naturen påvirkes. Det anbefales derfor å fortsatt følge utviklingen på dette området.

**7. Lovlighetskontrollene.** Lovlighetskontrollen i Fredrikstad innebærer at forskriften som er vedtatt der er lovlig. Vestfoldkommunene må imidlertid også legge vekt på lovlighetskontrollene som er gjennomført av Fylkesmannen i Vestfold, og de merknader som der er gitt, bl.a. når det gjelder krav til utredning og vurderinger.

**8. Oppsummert** syntes holdningen i møtet å være at man burde vinne erfaringer med enda mer aktiv håndheving og oppfølging av eksisterende regelverk før det eventuelt innføres nye reguleringer. Samtidig bør kommunene følge utviklingen av båtbruken (inkl.

*vannscoter) i sine sjøområder med tanke på utfordringer som ikke løses gjennom dagens regelverk. Hvis slike avdekkes, er det viktig at man velger de mest hensiktsmessige metodene for å motvirke dem, og at man samarbeider med nabokommunene slik at regelverket blir mest mulig felles.*

Når det gjelder fartsforskriften er det nødvendig at hver kommune fatter vedtak om fartsforskrift kun for eget sjøområde. Det var enighet om at reglene må være like i alle kommunen i regionen og dagens regler bør videreføres uendret. Egen sak om fartsforskrift kommer opp senere.

#### **Alternative løsninger:**

Det er ikke et krav i Havne- og farvannsloven at kommunen skal ha en slik forskrift. Alternativet er å ikke vedta ny forskrift og oppheve den gamle fra 1998.

#### **Økonomiske konsekvenser:**

Ingen.

#### **Konsekvenser for næringsutvikling:**

En velregulert og godt drevet sjøområder og havneområder vil gjøre Tønsberg attraktiv som havneby og vil stimulere næringslivet.

#### **Helse- og miljøkonsekvenser:**

Flere av bestemmelsene er innarbeidet for å ivareta helse, miljø og sikkerhet.

#### **Konsekvenser for folkehelse:**

Flere av bestemmelsene er innarbeidet for å ivareta helse, miljø og sikkerhet.

#### **Konsekvenser for barn og unge:**

Ingen spesielle

#### **Konsekvenser for sammenslåingen Re og Tønsberg:**

Ingen.

#### **Konklusjon:**

Forslaget til nye lokal forskrift er betydelig enklere og kortere enn den gamle. Årsaken til dette er at mange av bestemmelsene i den gamle forskriften er innarbeidet i Havne- og farvannsloven fra 2009.

Når det gjelder vannscoterspørsmålet støtter rådmannen seg til oppsummeringen fra samarbeidsmøtene mellom kommunene. Det er usikkert om ordensforskriften kan regulere fart. En regulering av vannscotere spesielt i ordensforskriften vil kreve en mer inngående utredning og begrunnelse, som kan kreve et overvåkningsprogram med

systematiske observasjoner, intervjuer, undersøkelser osv. Dette vil være ressurskrevende og forutsetter også at det gjøres i samarbeid med flere kommuner i regionen som har samme behov. Rådmannen vil ikke anbefale at dette gjøres nå, men at en fortsatt følger utviklingen mer uformelt gjennom erfaringer som gjøres av f.eks. Politiet, Skjærgårdstjenesten, Redningsselskapet, media og publikum.

Kommunen har berammet et nytt kontaktmøte i oktober 2019 blant annet for å oppsummere årets båtsesong.

**Videre behandling:**

Sendes til godkjenning i Kystverket

Kunngjøres på Lovdata.no

Tønsberg, 21.3.2019

Geir M. Viksand  
rådmann

Jan R. Eide  
kommunaldirektør