

Retningslinjer for tilskudd til godsoverføring fra vei til sjø (insentivordningen)

Retningslinjene er fastsatt av Samferdselsdepartementet 16. februar 2017, og er revidert 16. februar 2018, 1. november 2019 og 14. januar 2021.

Retningslinjene er utarbeidet i henhold til § 8 i Reglementet for økonomistyring i staten og kapittel 6 i Bestemmelser om økonomistyring i staten, samt EFTAs overvåkningsorgan (ESA) sin avgjørelse av 21. november 2016 (208/16/COL).

1. Mål for ordningen

Målet for ordningen er å overføre gods fra norske veier til sjø.

2. Kriterier for måloppnåelse

Måloppnåelse vurderes ut fra gods overført fra vei til sjø målt i tonnkm.

3. Målgruppe

Redere etablert i EØS-området, med skip som er flagget i et EØS-land, kan søke om tilskudd såfremt dette bidrar til å flytte gods fra norske veier over på sjø.

Med reder menes den eller de personer som utstyret og driver et skip for egen regning. Rederen kan være eier av skipet, men kan også drive totalbefraktning på et innleid skip ("bareboat charter"). Rederen kan være en enkeltperson eller en sammenslutning, for eksempel et ansvarlig selskap eller et aksjeselskap. Hvis skipet drives av et partsrederi, anses alle partseiere som redere etter denne definisjonen.

Flere redere kan inngå samarbeid om prosjekter. Ved samarbeid med andre aktører, vil tilskuddet kun bli betalt ut til rederen.

4. Varighet og budsjett

Tilskudd kan innvilges for maksimalt tre år per prosjekt.

Tilskuddsordningen finansieres over statsbudsjettets kapittel 1360, post 72. Det tas forbehold om Stortingets årlige budsjettvedtak.

5. Prosjekter som kan motta tilskudd

Tilskudd skal bidra til å realisere nye, eller under særlige vilkår, oppgradering av eksisterende sjøtransporttilbud mellom havner i EØS-området.

Tilskudd kan tildeles prosjekter som fører til godsoverføring fra norske veier til sjø og

som har en nytteeffekt for samfunnet, er avhengig av støtte for å realiseres og vil kunne drives videre uten tilskudd etter tilskuddsperiodens utløp.

Et prosjekt er definert av ruten (seilingsmønster), godset som skal fraktes, alle relaterte tjenester og den overførte veitransporten. En nytteverdi må klart kunne knyttes til hvert prosjekt.

Det kan kun gis støtte til ett prosjekt per rute, uten mulighet til gjentakelse, utvidelse eller fornyelse av det aktuelle prosjektet, med mindre prosjektene er komplementære. Et prosjekt kan ha en overlappende rute med andre prosjekter eller eksisterende tilbud dersom de komplementerer hverandre, for eksempel ved at de frakter forskjellig type gods. Komplementære prosjekt må føre til en netto økning i overført gods fra vei til sjø.

Alle søknader må spesifisere hvorvidt det søkes om støtte til etablering av et nytt sjøtransporttilbud, eller til oppgradering av et sjøtransporttilbud som står i fare for å legges ned.

5.1 Nytt sjøtransporttilbud

Det er som hovedregel kun nye sjøtransporttilbud som kan motta støtte, ettersom støtten skal føre til varig godsoverføring og ikke gå til transport av gods som allerede fraktes sjøveien.

Et nytt sjøtransporttilbud kan også etableres ved en endring av et eksisterende tilbud. Dersom det foretas endringer i et eksisterende tilbud, for eksempel seilingsmønster (rute) eller type gods som skal fraktes, kan det i noen tilfeller anses som nytt. Det kan forekomme at kun deler av et prosjekt kan anses for å være et nytt tilbud. I så fall begrenses støtten til denne delen av prosjektet. Det er kun det godset som overføres fra vei, og som direkte kan relateres til det nye tilbudet, som kan inngå i beregningen av nytteverdi. Eksisterende gods, dvs. gods som allerede transporteres på sjø, skal ikke tas med ved beregning av nytteverdien.

5.2 Oppgradering av eksisterende sjøtransporttilbud

I tilfeller der et eksisterende tilbud står i fare for å bli lagt ned, og godset overføres til vei, kan det gis tilskudd til prosjekter som innebærer oppgradering av et eksisterende tilbud. For disse prosjektene gjelder særlige vilkår:

- Det må sannsynliggjøres i søknaden at det eksisterende tilbudet vil opphøre uten tilskudd.
- Det må sannsynliggjøres i søknaden at godset vil overføres til vei dersom tilbudet opphører.
- Søker må redegjøre for årsaken til at tjenesten ikke kan drives videre uten tilskudd.
- Søker må vise at oppgraderingen fører til at tilbudet blir levedyktig etter tilskuddsperiodens utløp.

Et eksisterende sjøtransporttilbud kan under disse premissene behandles på samme måte som et nytt tilbud, fordi godset uten støtte ville blitt overført fra sjø til vei.

Eksisterende gods som ville blitt overført til vei, kan derfor inkluderes i beregningen av nytteverdi, i tillegg til eventuelt nytt gods som overføres fra vei til sjø.

Oppgradering av tjenester for eksisterende sjøtransporttilbud som står i fare for å bli nedlagt er nødvendig for å gjøre tilbudet levedyktig. Slike oppgraderinger kan eksempelvis omfatte økt kapasitet, økt tjenestekvalitet, økt regularitet, endrede seilingstidspunkter og redusert transporttid. Kostnadene ved oppgraderingen må være klart definerbare og tilskrives oppgraderingen.

6. Virkning på konkurransen

Støtten må ikke påvirke konkurransen på en måte som ikke er forenelig med EØS-avtalen.

Det ligger til grunn for tilskuddsordningen at nytteeffekten av å støtte prosjekter er større enn de negative effektene på konkurransen. Kystverket vil for hver søknad foreta vurderinger av potensielle negative virkninger på konkurransen og kan avgrense prosjektet, eventuelt avslå søknaden dersom de potensielle negative virkninger på konkurransen anses å være betydelige.

7. Støtteberettigede kostnader

Støtteberettigede kostnader har to formål. For det første angir de hvilke kostnader tilskuddet kan brukes til å dekke. For det andre benyttes de til å regne ut støttetak (se punkt 8).

Hva som regnes som støtteberettigede kostnader vil være det samme både for nye sjøtransporttilbud og oppgradering av eksisterende sjøtransporttilbud som står i fare for å bli lagt ned.

Støtteberettigede kostnader for et prosjekt kan *enten* være kostnader til drift av prosjektet *eller* investeringer i omlastningsutstyr. Det er ikke anledning til å kombinere disse to alternativene.

7.1 Alternativ med driftskostnader

Driftskostnader som direkte kan henføres til godsoverføring fra vei til sjø er støtteberettiget. Dette kan inkludere:

- Kostnader ved å leie, lease eller avskrive fartøyer
- Kostnader ved å leie, lease eller avskrive installasjoner som muliggjør omlasting mellom sjø, bane og vei
- Kostnader ved å bruke maritim infrastruktur
- Utgifter relatert til drift av teknologisk utstyr
- Kostnader knyttet til personell og opplæring
- Kostnader for å promotere den aktuelle ruten, herunder utgifter til informasjons- og kommunikasjonsaktiviteter

- Administrasjonskostnader knyttet til det aktuelle prosjektet
- Kostnader knyttet til regnskapsmessig skille¹ og mulighetsstudier

Denne listen er ikke uttømmende. Andre driftskostnader vil også kunne være støtteberettigede. Enkelte kostnader som påløper før prosjektoppstart kan også være støtteberettigede, for eksempel kostnader knyttet til analyser og mulighetsstudier.

7.2 Alternativ med investering i omlastningsutstyr

Alternativt kan kostnader til investering i omlastningsutstyr som støtter opp under det aktuelle tilbudet være støtteberettiget. Dette kan for eksempel være godshåndteringsutstyr som bidrar til effektiv intermodal omlastning.

8. Støttetak

Støttetaket angir den øvre grensen for tilskudd.

8.1 Ved søknad om støtte til driftskostnader gjelder følgende støttetak

- 30 % av de støtteberettigede driftskostnadene *eller*
- prosjektets beregnede nytteverdi (se punkt 9.1)

Det laveste av disse to beløpene utgjør maksimalbeløpet for tilskudd.

8.2 Ved søknad om støtte til investeringer i omlastningsutstyr gjelder følgende støttetak

- 10 % av de støtteberettigede investeringskostnadene *eller*
- prosjektets beregnede nytteverdi

Det laveste av disse to beløpene utgjør maksimalbeløpet for tilskudd.

Støtten kan ikke kumuleres (kombineres) med støtte til tjenester av allmenn økonomisk betydning ("public service compensation").

Kumulering med annen offentlig støtte for de samme støtteberettigede kostnadene er tillatt opp til det mest fordelaktige støttetaket. Det betyr at dersom tilskuddsmottaker kan få støtte gjennom EU-midler, eller er berettiget til støtte under andre støtteordninger, gjelder støttetaket på totalt 30 % av driftskostnadene. Mottaker av støtte plikter å oppgi all øvrig offentlig støtte som kan knyttes til de støtteberettigede kostnadene som skal inngå i prosjektet.

¹ Dersom det tilbys både gods- og passasjertjenester, er det et krav om regnskapsmessig skille. Det er kun overføring av gods fra vei til sjø som er støtteberettiget.

Støttetildelinger over 500 000 euro vil bli registrert i tråd med forskrift² av 29. juni 2016 nr. 834 om registrering av offentlig støtte.

9. Tildelingskriterier

Ved behandling av søknader vil det bli foretatt en vurdering av prosjektenes oppfyllelse av følgende kriterier:

- Det må være samfunnsmessige gevinster ved transport av gods på sjø fremfor vei
- Prosjektet må være avhengig av støtte for å kunne gjennomføres
- Prosjektet må kunne være levedyktig etter støtteperioden

9.1 Nytteverdi og beregning av nytteverdi

Transportaktivitet påfører samfunnet (eksterne) kostnader i form av ulykker, støy, kø, lokal luftforurensning, klimagassutslipp og slitasje på infrastruktur. Nytteverdien for et prosjekt er lik besparelsen i eksterne kostnader på norsk område som følge av å flytte godstransport fra norske veier til sjø. Dette beregnes som differansen mellom de totale eksterne kostnadene for veitransportalternativet og sjøtransportalternativet. Veitransporter til og fra havn må regnes med i de eksterne kostnadene for sjøtransportalternativet. Det er fastsatt ulike satser for de eksterne kostnadene per tonnkm for sjøtransport og veitransport (i og utenfor tettsteder).

Søkere til denne ordningen må forhåndsberegne nytteverdien ved hjelp av Kystverkets kartløsning. Søker må angi et estimat for antall tonn prosjektet forventer å flytte fra vei til sjø mellom de aktuelle opprinnelsesstedene og destinasjonene i løpet av hele støtteperioden. I praksis vil et prosjekt kunne bestå av godstransport mellom mange kombinasjoner av opprinnelsessteder og destinasjoner, herunder rutetraffikk.

Kystverket vil bistå med nytteberegningen ved behov, blant annet dersom transportmønsteret er komplisert. Kystverket foretar den endelige nytteberegningen.

9.2 Prosjektet må være avhengig av støtte for å kunne gjennomføres

Søker må utarbeide en detaljert forretningsplan som viser at prosjektet i en periode på inntil 3 år er avhengig av støtte for at de definerte godsmengdene skal bli transportert på sjø fremfor på norske veier. Forretningsplanen skal inneholde en økonomisk analyse med alle kostnader og inntekter som tilhører prosjektet. Formålet med den økonomiske analysen er å vise at vilkårene i 9.2 og 9.3 er oppfylt.

² [Forskrift om offentlig støtte](#)

9.3 Prosjektet må kunne være levedyktig etter støtteperioden

Det må fremgå av prosjektets forretningsplan og økonomiske analyse at prosjektet vil være levedyktig uten støtte etter at støtteperioden er over.

10. Utmåling av støtte

Totalt tilsagnsbeløp for et prosjekt tilsvarer beregnet nytteverdi av forventet (estimert) godsoverføring for prosjektet i støtteperioden, inntil støttetaket.

Støtteperioden deles inn i tre like lange perioder. En periode kan være ett år eller kortere. For hver av de tre støtteperiodene beregnes periodens tilsagnsbeløp. Denne følger en fallende utbetalingsprofil: 37 prosent av det totale tilsagnsbeløpet i første periode, 33 prosent i andre periode og 30 prosent i tredje periode.

Det utbetalte støttebeløpet baseres på faktisk godsoverføring. Dersom en totalt sett overfører mindre enn estimert mengde, vil det totale utbetalte støttebeløpet nedjusteres tilsvarende. Dersom en totalt sett overfører mer enn estimert mengde, vil det ikke utbetales mer enn det opprinnelig fastsatte tilsagnsbeløpet. Det er mulig å overføre godsmengder mellom periodene. Mindre overført gods kan hentes inn igjen i neste periode. Mer overført gods kan overføres til neste periode. Dersom estimert godsoverføring oppnås før perioden er ferdig, kan tilskuddet utbetales og neste periode igangsettes.

Det totale utbetalte støttebeløpet tilsvarer nytteverdien av faktisk overført godsmengde i støtteperioden, opptil verdien av det totale tilsagnsbeløpet.

Dersom det underveis i prosjektet blir klart at estimert godsoverføring, og dermed også tilsagnsbeløp, er urealistisk høyt, kan Kystverket foreta en ny vurdering av tilsagnsbeløpet og ev. nedjustere dette.

11. Saksgang

Kystverket administrerer og forvalter tilskuddsordningen.

All relevant informasjon om ordningen, årlige tilskuddsmidler og frister, vil fremgå av utlysningen på Kystverkets hjemmeside, www.kystverket.no/godsoverforing.

Dersom det gjenstår midler etter første søknadsrunde, kan det gjennomføres en søknadsrunde nummer to. Søknadsfrist for denne vil bli kunngjort på ordningens hjemmeside.

Støtte tilkjennes gjennom tilskuddsbrev som vil inneholde informasjon om vilkår for tilskudd, krav til rapportering og hvordan tilskuddet vil bli utbetalt. Søker må innen 2 uker fra mottak av tilskuddsbrevet sende skriftlig aksept av vilkårene for tilskuddet. Hvis Kystverket ikke mottar aksept av vilkår, bortfaller tilskuddet uten ytterligere varsel.

11.1 Krav til søknad

Kystverkets elektroniske søknadsskjema skal benyttes ved søknad om tilskudd fra denne ordningen.

Søknad skal kunne vise til en tilfredsstillende økonomisk, faglig og praktisk evne til å gjennomføre prosjektet. Søker plikter å gi Kystverket alle opplysninger som er nødvendige for å behandle søknaden.

Det er viktig at søknaden er fullstendig ved innlevering. Det anbefales derfor at søker tar kontakt med Kystverket for avtale om et veiledningsmøte i forbindelse med utforming av søknad.

Søknaden må inneholde en forretningsplan som beskriver prosjektet, herunder seilingsmønster, godset som skal fraktes, opprinnelsessteder og destinasjoner, relaterte tjenester og den overførte veitransporten, samt en fremdriftsplan. Mengde gods som forventes overført i hver periode, må fremgå av forretningsplanen. Estimatene ligger til grunn for beregningen av prosjektets nytteverdi. Dokumentasjon på forventet overført gods er ikke obligatorisk, men vil bidra til å styrke søknaden.

Forretningsplanen skal inkludere en økonomisk analyse som viser utviklingen i forventet lønnsomhet for prosjektet. Den økonomiske analysen skal gi en oversikt over alle inntekter og kostnader som tilfaller prosjektet i minimum fire perioder, og som viser at prosjektet er avhengig av støtte i de tre første periodene og kan drives uten støtte fra og med fjerde periode. Prosjektkostnadene kan også inneholde kostnader som ikke er støtteberettiget. Prosjektkostnader må dokumenteres i tilstrekkelig grad for at de skal kunne inngå i Kystverkets vurdering.

Dersom det er viktig for å vise oppfyllelse av vilkårene i 9.2 og 9.3, kan man inkludere inntekter og kostnader relatert til eksisterende gods, i tillegg til nytt gods som vil bli overført fra vei. I så fall må man skille mellom inntekter og kostnader relatert til henholdsvis eksisterende og nytt gods.

En periode må være ett år eller kortere og må avpasses utviklingen i forventet lønnsomhet. Lengden på periodene og startdato for første periode må angis i søknaden. Oppstartdatoen kan ikke settes senere enn 12 måneder etter vedtak om tilsagn. Tilsagn om tilskudd må foreligge før oppstart av første periode.

Søknad må inkludere en oversikt over alle de støtteberettigede kostnadene som inngår i prosjektkostnadene. Disse må dokumenteres i tilstrekkelig grad. Søker må også redegjøre for all annen offentlig støtte som kan knyttes til de samme støtteberettigede kostnadene.

11.2 Utbetalingsvilkår

Hovedregelen er at utbetaling skjer etterskuddsvis, på grunnlag av fremlagt dokumentasjon på faktisk overført godsmengde i de fastsatte periodene. Det kan imidlertid innvilges forhåndsutbetaling av inntil 50 prosent av tilskudd som er beregnet for første periode.

Utbetalingen kan skje flere ganger i hver enkelt periode, etter hvert som faktisk godsoverføring kan dokumenteres. Ønsket utbetalingsfrekvens skal angis i søknad.

Tilskuddsmottakeren skal sende anmodning om utbetaling etter periodens utløp, eventuelt i løpet av forhåndsavtalt periode, dersom godsoverføring er gjennomført og kan dokumenteres.

11.3 Forskuddsutbetaling

I første periode kan inntil 50 prosent av periodens tilsagnsbeløp utbetales i forskudd. Forskudd kan utbetales fra og med oppstart av første periode når sjøtransporttilbudet starter opp.

Dersom det utbetalte forskuddet viser seg å være høyere enn det tilskuddet man har krav på i utbetalingsbeløp, fordi overført godsmengde blir lavere enn det som er estimert, vil differansen avregnes ved utbetaling av støtte i påfølgende periode. Kystverket vil i slike tilfeller foreta en ny vurdering av prosjektet og eventuelt be om mer informasjon eller tilleggskdokumentasjon. Dersom det vurderes at prosjektet ikke vil oppnå levedyktighet, må støtten innstilles.

11.4 Endringer i prosjektet underveis

Mottaker av støtte kan ikke foreta vesentlige endringer i det aktuelle prosjektet som ikke er i tråd med forutsetningene i tilskuddsbrevet, uten at dette er skriftlig forelagt for og skriftlig godkjent av Kystverket.

11.5 Klage

Vedtak etter disse retningslinjene er enkeltvedtak som kan påklages til Kystverket jf. fvl. § 28 innen 3 uker etter at vedtaket er mottatt. Klager har rett til å se sakens dokumenter, jf. forvaltningslovens §§ 18 og 19. Dersom Kystverket opprettholder avslaget, sendes klagen videre til Samferdselsdepartementet for endelig behandling.

12. Prioritering av søknader

Den årlige bevilgningen i statsbudsjettet setter de økonomiske rammene for ordningen. Søknader som oppfyller alle vilkår, vil ved behov prioriteres først etter beregnet nytteverdi per støttekrone og deretter etter beregnet nytteverdi.

13. Oppfølging og kontroll

Tilskuddsmottaker plikter å rapportere senest ved utløpet av hver periode via Kystverkets elektroniske rapporteringsskjema.

Rapporten skal angi mengde overført gods, tilhørende fraktstrekninger, og inkludere et prosjektrekskap for perioden. Det kreves attestasjon fra uavhengig regnskapsfører/revisor. Eventuelle avvik må forklares.

Ved større avvik mellom estimert og overført mengde gods må det redegjøres for hvordan prosjektet vil hente inn avviket i neste periode. Dersom det ikke lenger er sannsynlig at prosjektet vil bli levedyktig etter støtteperioden, vil videre støtteutbetalinger bli innstilt.

Kystverket har adgang til å evaluere prosjektet og iverksette kontroll med at tilskuddet benyttes etter forutsetningene, jf. bevilgningsreglementet § 10.

Riksrevisjonen har til enhver tid adgang til å iverksette kontroll med at midlene brukes etter forutsetningene, jf. lov av 7.mai 2004 nr. 21 om Riksrevisjonen § 12.

14. Sanksjoner

Dersom en tilskuddsmottaker eller noen på dens vegne, gir ufullstendige eller ukorrekte opplysninger i forbindelse med søknad om tilskudd, og dette medfører at tilskudd utbetales uberettiget eller med for stort beløp, kan tilskuddet helt eller delvis kreves tilbake. Rente kan fastsettes etter forsinkelsesrenteloven (lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m.).

15. Evaluering

Kystverket har ansvaret for å planlegge og gjennomføre evalueringer av denne tilskuddsordningen. Evalueringer skal gjennomføres for å få informasjon om tilskuddsordningen er effektiv i forhold til fastsatte mål, samfunnsnytte, ressursbruk og organisering. Tilskuddsmottakere må være villige til å bidra med informasjon i forbindelse med evalueringer.