



KYSTVERKET

Ill: Midnordic Green Transport Corridor - NECL II



Tilskudd til godsoverføring fra vei til sjø

Veileder til søknad 2021

FORORD

Kystverket administrerer og forvalter tilskuddsordningen for godsoverføring fra veg til sjø, og tilbyr i tillegg til denne veilederen, individuell veiledning etter ønske.

Veilederen gjelder for selve søknadsutforming og skal brukes som et tillegg til ordningens retningslinjer.

Hensikten med veilederen er å gjøre arbeidet med å fylle ut søknaden så enkel og oversiktlig som mulig, og derigjennom sikre at søknader om tilskudd utformes på rett grunnlag. Søkere er ansvarlig for å gi Kystverket fullstendige opplysninger, og må selv vurdere hva som er relevant å informere om med hensyn til sitt prosjekt.

Samferdselsdepartementets retningslinjene for ordningen er tilgjengelig via ordningens hjemmeside på www.kystverket.no/godsoverforing.

Henvendelser om veilederen rettes til:

Kystverkets hovedkontor, kystforvaltningsavdelingen
Tlf.: 07847 eller
godsoverforing@kystverket.no

Kystverkets hovedkontor

Ålesund, Februar 2021

INNHOLD

Forord	1
Begreper og avklaringer	3
1. Om ordningen	4
1.1. Bakgrunn for ordningen.....	4
1.2. Rettslig grunnlag.....	4
1.3. Mål for ordningen.....	4
1.4. Målgruppe	4
1.5. Tildelingskriterier	4
1.6. Varighet og budsjett	5
1.7. Kunngjøring av søknadsfrist	5
1.8. Veiledning.....	5
2. krav til søknad	6
2.1. Beregne nytteverdi	6
2.1.1. Omregning av andre lastetyper til tonn	7
2.1.2. Beregningseksempler	7
2.2. Forretningsplan og økonomisk analyse	9
2.2.1. Forretningsplan	9
2.2.2. Økonomisk analyse	10
2.3. Egenvurdering av konkurranseforholdet i markedet	13
3. Utfylling av elektronisk søknadsskjema	15
3.1. Skjema del 1.....	15
3.2. Skjema del 2.....	15
3.3. Skjema del 3.....	15
3.4. Vedlegg til søknadsskjema.....	17
4. saksbehandling.....	18
4.1. Søknadsbehandling.....	18
4.2. Støttetak	18
4.3. Kumulering	18
4.4. Prioritering av søknader	19
4.5. Svar på søknad.....	19
4.6. Klageadgang.....	19

4.7. Innsyn i offentlige saksdokumenter	19
Vedlegg 1: MAL FOR Budsjet (i økonomisk analyse).....	20
Vedlegg 2: Beregning av tilsagnsbeløp og utbetalingsfaktorer ved rutetrafikk	21
Vedlegg 3 Utbetaling av støtte –eksempler på beregning	23
Vedlegg 4: Mer om beregning av nytteverdi.....	25

BEGREPER OG AVKLARINGER

Med **reder** menes den eller de personer som utstyrt 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, f.eks. et ansvarlig selskap eller et aksjeselskap. Hvis skipet drives av et partsrederi, anses alle partseiere som redere etter denne definisjonen.

Et **prosjekt** er definert av ruten, godset som skal fraktes, alle relaterte tjenester og den overførte vegtransporten. Et prosjekt som det kan søkes tilskudd til under denne ordningen, skal ha en klar geografisk, funksjonell og økonomisk avgrensning.

En **linje** (eller rute) er et tidsmessig fastsatt seilingsmønster mellom to eller flere havner i Norge eller mellom norske havner og havner i det øvrige EØS-området.

Komplementære sjøtransporttilbud som utfyller hverandre, og ikke har overlappende virksomhet, vil ikke anses å være i konkurranse med hverandre.

En **ekstern kostnad** er en negativ effekt som er påført en tredjepart som følge av en økonomisk aktivitet. Transportaktivitet påfører samfunnet eksterne kostnader i form av ulykker, støy, kjøp, lokal luftforurensning, klimagassutslipp og slitasje på infrastruktur. Den marginale eksterne kostnaden er kostnaden ved en marginal økning i aktiviteten.

Den **samfunnsøkonomiske gevinsten** består av reduksjonen i samfunnsøkonomiske kostnader, og fremkommer som differansen mellom de eksterne kostnader for de ulike transportmidlene, som beregnet for vegtransport av Thune-Larsen et al (2014) og for sjø- og jernbanetransport av Magnussen et al (2015).

Nytteverdi er besparelsen i eksterne kostnader på norsk område som følge av godsoverføring fra veg til sjø. Dette beregnes som differansen mellom de totale eksterne kostnadene for vegtransportalternativet og sjøtransportalternativet.

Norsk område/norsk territorium avgrenses på landsiden av riksgrensene mot våre naboland, og på sjøsiden av norsk økonomisk sone.

Godsoverføring forstås som overført godstransportarbeid fra veg til sjø målt i tonnkilometer (godsmengde x transportdistanse).

Levedyktighet innebærer at prosjektet må kunne drives videre uten støtte etter støtteperioden og at det på sikt oppnår lønnsomhet.

Støtteberettigede kostnader angir hvilke kostnader støtten kan brukes til å dekke, og brukes som grunnlag for beregning av støttetak.

Støttetaket angir det høyest mulig oppnåelige nivået på støtte.

Kumulering av støtte innebærer at all offentlig støtte, også støtte fra andre støtteordninger og EU-program, må inkluderes ved beregning av støttetak.

Tilsagnsbeløp tilsvarer det totale beløpet som kan tildeles prosjektet i støtteperioden, og angis i tilskuddsbrevet.

Utbetalingsfaktor per tonn tilsvarer periodens tilsagnsbeløp delt på estimert overført godsmengde i perioden.

1. OM ORDNINGEN

1.1. Bakgrunn for ordningen

Overføring av godstransport fra veg til sjø er et av flere tiltak som skal bidra til å utvikle godstransporten i en sikker, miljøvennlig og effektiv retning. Tilskuddsordningen skal bidra til å nå regjeringens ambisjon om å overføre 30 pst. av alle lange veitransporter til sjø eller bane innen 2030.

Etableringen av nye sjøtransporttilbud kan noen ganger forhindres av høye oppstartskostnader, og lave godsvolumer i tidlig fase. Ordningen skal bidra til at etableringen av samfunnsmessig lønnsomme transporttilbud ikke hindres av svak bedriftsøkonomisk lønnsomhet i oppstartsfasen.

Tilskudd fra ordningen skal bidra til å stimulere til overføring av gods fra vei til sjø ved å gi tilskudd til nye kyst- og nærskipfartstjenester for gods mellom havner i EØS-området, og i særlige tilfeller til oppgradering av eksisterende tilbud.

1.2. Rettslig grunnlag

Tilskuddsordningen finansieres over Statsbudsjettets kapittel 1360, post 72, og er utformet i tråd med EFTAs overvåkningsorgan (ESA) sine retningslinjer for statsstøtte til maritim transport (maritime retningslinjer), avsnitt 10, om støtte til nærskipfart. Ordningen ble godkjent av EFTAs overvåkningsorgan 21. november 2016 (208/16/COL).

Samferdselsdepartementet har utarbeidet retningslinjer for ordningen i henhold til § 8 i Reglementet for økonomistyring i staten, og kapittel 6 i Bestemmelser om økonomistyring i staten.

1.3. Mål for ordningen

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

1.4. 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.

Flere redere kan inngå samarbeid om prosjekter. Ved samarbeid med andre aktører, som for eksempel vareiere, transportører eller havner, vil tilskuddet kun bli betalt ut til rederen, ev. den rederen som er juridisk ansvarlig for prosjektet. Også andre aktører/selskap enn etablerte rederier kan søke om tilskudd, så fremt de tilfredsstiller denne definisjonen av reder.

Ordningen er åpen for søkere fra hele EØS-området. Det er opprettet en engelsk nettside og engelsk versjon av retningslinjer, veileder og søknadsskjema.

1.5. Tildelingskriterier

- Prosjektet må generere samfunnsnytte (nytteverdi) i Norge
- Prosjektet må være avhengig av støtte for å gjennomføres
- Prosjektet må være levedyktig etter støtteperioden

1.6.Varighet og budsjett

Prosjekter kan motta støtte fra denne ordningen i maksimalt tre år.

Stortingets årlige budsjettvedtak er avgjørende for midlene som kan tildeles.

1.7.Kunngjøring av søknadsfrist

All relevant informasjon om ordningen, inkludert årlige tilskuddsmidler og frister vil være tilgjengelig på [Kystverkets hjemmeside](#) for ordningen. Ny utlysning

Dersom det gjenstår ufordelte midler etter første søknadsrunde, kan Kystverket lyse ut ordningen på nytt. En eventuell ny utlysning varsles via ordningens hjemmeside.

1.8.Veiledning

Foruten denne veilederen tilbyr Kystverket individuell veiledning etter ønske og behov.

For å sikre at du søker på rett grunnlag, og at prosjektet kvalifiserer for støtte fra ordningen, anbefaler vi at du kontakter Kystverket i forbindelse med utforming av søknad.



2. KRAV TIL SØKNAD

Søknader om støtte fra denne ordningen skal vise en tilfredsstillende økonomisk, faglig og praktisk evne til å gjennomføre prosjektet. Dokumentasjon på forventet overført gods er ikke obligatorisk, men vil bidra til å styrke søknaden. Mulig dokumentasjon av godset som forventes overført er for eksempel kopi av kontrakter eller intensjonsavtaler med aktuelle kunder. Det skal også angis hvilke relaterte tjenester som tilbys i prosjektets fire første perioder. Periodene skal være like lange, og kan maksimalt vare ett år.

2.1. Beregne nytteverdi

Nytteverdien forhåndsberegnes på grunnlag av et estimat på godsmengden (i tonn) som kan overføres fra vei til sjø med prosjektet i løpet av støtteperioden. Kystverkets kalkulator skal benyttes til beregningen.

Nytteverdien beregnes ved å angi opprinnelses- og destinasjonsstedet for veitransporten, de aktuelle havnene eller terminalene for sjøtransportalternativet, samt antall tonn som forventes overført i de tre periodene, jf. støtteperioden deles i tre like lange perioder.

Det er kun godset som overføres fra vei til sjø, som kan inngå i prosjektet og dermed i beregningen av nytteverdi. Eksisterende laster og eller økninger i eksisterende laster som følge av endringen, skal ikke inkluderes i beregningen av prosjektets nytteverdi.

I beregningsverktøyet vil du kunne lese av de eksterne kostnadene ved begge transportalternativer under boksen «Land and sea part, overview». Figur 4 viser nytteverdien «External benefit» ved overføring av 70 000 tonn gods mellom Oslo og Stavanger. Beregningsverktøyet angir også et estimat for reduksjonen av CO₂ tonn ekvivalenter ved godsoverføringen.

Alle beregninger generer en unik beregnings ID som skal inkluderes i søknaden.

External benefit of modal shift:		
Difference between road and sea option: 9371914.4 kr		
Emission difference between road and sea option: 4473.3 tonn CO2		
Tonn: 70000		
From: Oslo, Norge		
To: Stavanger, Norge		
Your calculation ID: 6c4863c0-e05b-11e9-9ebf-5bc3ec6da579		
Land and sea part, overview:		
	Summary land	Summary sea
Total cost (kr)	9992924.0	621009.6
CO2 emission in Norway (tonn)	4977.9	504.6
Dist in Norway (km)	568.9	540.7
Dist on road in Norway (km)	568.9	4.0
Dist on sea / ferry in Norway (km)	null	536.7
Cost on road in Norway (kr)	9992924.0	245347.8
Cost on sea / ferry in Norway (kr)	null	375661.8
Dist rural areas <15 000 inh. (km)	517.9	0.0
Dist urban areas (15-100 000 inh.) (km)	10.7	null
Dist urban areas > 100 000 inh. (km)	40.3	4.0
Dist ferry (km)	null	null
Cost rural areas <15 000 inh. (kr)	7141299.1	573.3
Cost urban areas (15-100 000 inh.) (kr)	377438.9	null
Cost urban areas > 100 000 inh. (kr)	2474186.0	244774.5
Cost ferry (kr)	null	null

Figur 2.1 Eksempel på beregnet nytteverdi

2.1.1.OMREGNING AV ANDRE LASTETYPEN TIL TONN

Alle lastetyper kan inkluderes i beregningen av nytteverdi, så fremt de overføres fra vei til sjø. Ved lastetyper som ikke enkelt lar seg definere i tonn, skal følgende omregningsverdier benyttes ved beregning av nytteverdi.

Tabell 2-1 Omregning av lastetyper til tonn

Lastetype	1 m3	1 pall	1 laste-meter	Semi-trailer	20 fots container	25 fots container	40 fots container	45 fots container
Vekt i tonn	5,15	7,4	1,25	17	7,5	9,5	15	17

2.1.2.BEREGNINGSEKSEMPLER

Transport mellom to avgrensede geografiske områder

Noen transporter kan ha ett opprinnelsessted, for eksempel et sentrallager på Østlandet, og mange destinasjoner på Vestlandet. Beregningen av prosjektets nytteverdi skal ved slike tilfeller ta utgangspunkt (oprinnelsessted) fra sentrallageret på Østlandet og ende på et representativt sted (destinasjon) på Vestlandet, for eksempel Bergen, og en terminal nært Bergen havn.

Hvis transporten har flere opprinnelsessteder i et avgrenset geografisk område og en bestemt destinasjon, for eksempel fra utlandet til en produksjonsbedrift i Norge, skal beregningen ta utgangspunkt i et representativt sted, for eksempel ved Svinesund og destinasjon være byen eller stedet der produksjonsbedriften befinner seg, for eksempel Eidsvoll.

Beregning av nytteverdi ved transport mellom flere geografiske områder

Godstransporten kan også ha flere opprinnelsessteder og flere destinasjoner. Ulike opprinnelsessteder og eller destinasjon kan ofte avgrenses til definerte geografiske områder, for eksempel Østlandet og Vestlandet. Transportene kan i slike tilfeller ta utgangspunkt i et *representativt opprinnelsessted*, for eksempel Oslo, og en *representativ destinasjon* på Vestlandet, for eksempel Bergen. Den som søker tilskudd må redegjøre for at valget av representative opprinnelsessteder og destinasjoner faktisk er representative.

I eksempelet med flere opprinnelsessteder på Østlandet legges det til grunn at den støtteberettigede delen av transporten starter i Oslo Havn. Dette innebærer at man kutter ut lastebiltransporten fra opprinnelsessted til havn fra grunnlaget for beregning av nytteverdi. For at denne strekningen skal kunne karakteriseres som representativ, må det argumenteres for at det er tilnærmet samme veitransportarbeid som utøves forut for Oslo Havn i begge alternativene, både ved veitransportalternativet og sjøtransport-alternativet.

Merk at det strekninger ikke skal ekskluderes fra grunnlaget for beregningen hvis lastebil-transporten fra opprinnelsesstedet til havna innebærer en omvei for godset.

Det samme poenget gjelder for godset fra havna til destinasjon. I eksempelet med flere destinasjoner på Vestlandet, ender godset i Bergen Havn. Dette innebærer at man kutter ut lastebiltransporten fra havna til destinasjon for godset. For at denne strekningen skal kunne karakteriseres som representativ, må det argumenteres for at det er tilnærmet samme veitransportarbeid som utøves i etterkant av Bergen Havn (i baklandet) i begge alternativene. Man bør ikke kutte ut strekninger fra

grunnlaget for beregningen, hvis lastebiltransporten fra havna til destinasjon innebærer en omvei for godset.

Hvis havna ligger på veien som lastebilen uansett ville kjørt, så kan denne delen av strekningen (tilbringertransporten) kuttes fra grunnlaget for beregningen. Dette vil trolig være mest aktuelt dersom det er mange opprinnelsessteder og/eller destinasjoner, noe som gjør det komplisert å beregne hver enkelt strekning.

Beregning av nytteverdi ved rutetrafikk

I praksis vil et prosjekt kunne innebære godstransport mellom mange kombinasjoner av opprinnelsessteder og destinasjoner. Kystverkets kalkulator skal benyttes ved beregning av nytteverdien også for disse tilfellene. For å beregne den totale nytteverdien, summeres nytteverdien av hver enkelt strekning. Det er her viktig at beregningen dokumenteres og inkluderer kalkulasjons id fra verktøyet.

Ved mange opprinnelses- eller destinasjonssteder for veitransporten skal beregning av nytteverdi ta utgangspunkt i en definert representativ transportstrekning for godset på veisiden. I noen tilfeller vil tilbringertransporten for vei og sjø være tilnærmet lik, slik at de utligner hverandre. I slike tilfeller vil tilbringertransport til havn utlignes fra beregningen av nytteverdi. Dersom transportmønsteret er komplisert, kan det være hensiktsmessig å be Kystverket om hjelp til forhåndsberegning før søknad sendes inn.

Eksempel rutetrafikk

Et skip i rutetrafikk kan for eksempel gå innom flere havner (A – B – C - D) på veien mellom et opprinnelsessted og en destinasjon. Søker må i slike tilfeller estimere det antall tonn gods som skal fraktes på hver enkel strekning i begge retninger, dvs. antall tonn mellom A-B, A-C, B-C og B-D og beregne hver strekning for seg. Det må gjøres slik fordi nytteverdien av godsoverføringen (pr. tonnkm) vil være forskjellig for hver strekning.

Beregning av nytteverdi ved rutetrafikk

Et skip i rutetrafikk vil normalt anløpe flere havner (for eksempel Stavanger, Bergen, Florø og Ålesund) på bestemte dager og tidspunkt. Dersom det skal overføres gods mellom alle havnene, skal det beregnes nytteverdi for alle strekningene i hver periode.

Årsaken til dette er at støtten som **innvilges** vil basert på den samlede nytteverdien fra prosjektet, med mindre støttetaket defineres av driftskostnadene, jf. punkt 8 i retningslinjene. Du må derfor estimere antall tonn gods som kan overføres på hver strekning i begge retninger og i hver periode. Støtten som **utbetales** baseres på den faktiske godsoverføringen mellom de samme stedene, jf. punkt 10 i retningslinjene. Beregningen av utbetalt støtte vil dermed ta utgangspunkt i bestemte utbetalingsfaktorer per tonn for hver periode, og ved rutetrafikk for hver strekning. I tabellen under vises beregnet nytteverdi for hver strekningen i hele støtteperioden.

Tabell 2-2 Godsoverføring og nytteverdi per strekning i hver periode

Strekning	Godsmengde Periode 1	Godsmengde Periode 2	Godsmengde Periode 3	Nytteverdi Periode 1	Nytteverdi Periode 2	Nytteverdi Periode 3
A-B	10000	20000	30000	kr 329 044	kr 658 088	kr 987 131
A-C	8000	13000	19000	kr 711 753	kr 1 156 598	kr 1 690 413
A-D	9000	10500	15500	kr 1 206 000	kr 1 407 000	kr 2 077 000
B-C	5500	8000	11500	kr 491 700	kr 715 200	kr 1 028 100
B-D	3500	5000	6500	kr 154 350	kr 220 500	kr 286 650
Totalt	36000	56500	82500	kr 2 892 847	kr 4 157 386	kr 6 069 294

Tabell 2-3 Samlet godsoverføring og nytteverdi per strekning i støtteperioden

Strekning	Sum godsmengde	Sum nytteverdi per strekning	Nytteverdi per tonn
A-B	50 000 t	Kr 1645219	kr 32,90
A-C	40 000 t	Kr 3 558 764	kr 88,97
A-D	35 000 t	Kr 4 690 000	kr 134,00
B-C	25 000 t	Kr 2 235 000	kr 89,40
B-D	15 000 t	Kr 661 500	kr 44,10
Totalt	185 000 t	Kr 13 786 483	

Beregninger fra verktøyet er veiledende. Kystverket vil foreta en endelig beregning i forbindelse med søknadsbehandlingen.

2.2. Forretningsplan og økonomisk analyse

2.2.1. FORRETNINGSPLAN

Alle søknader skal inneholde en detaljert forretningsplan som beskriver prosjektet, herunder seilingsmønster, veitransporten som vil overføres, herunder type og mengde samt godsets opprinnelsessteder og destinasjoner.

Definer type prosjekt

Du kan enten søke støtte til drift av et sjøtransporttilbud, eller til investering i omlastningsutstyr på et fartøy som skal benyttes i det nye tilbudet.

A) Nytt sjøtransporttilbud

Hovedregelen er at det kun er nye tilbud som kan motta støtte, ettersom støtten skal føre til varig godsoverføring, og ikke gå til transport av gods som allerede fraktes sjøveien.

Støtten skal ikke brukes til midlertidige fraktprisreduksjoner med den hensikt å tiltrekke seg nytt gods., jf. kravet om levedyktighet etter støtteperioden. Reduserte fraktpriser alene anses ikke å gi grunnlag for en varig effekt utover støtteperioden.

Et nytt tilbud kan likevel oppstå som følge av en endring av et eksisterende tilbud. Dersom det foretas endringer i for eksempel seilingsmønster, slik at vareslag/lastekategorier som ikke har hatt et reelt sjøtransportalternativ, gis tilbud om å anvende sjøtransport, kan dette i noen tilfeller vurderes som et (helt eller delvis) nytt tilbud.

I tillegg til å vise at endringen vil føre til et nytt sjøtransporttilbud for gods som i dag fraktes på vei, må søknaden sannsynliggjøre at endringen vil bidra til en varig overføring av godset, samt at den vil bidra til en netto økning i overført gods.

Det kan forekomme at deler av et omsøkt prosjekt ikke anses for å utgjøre et nytt tilbud. Kystverket kan i slike tilfeller begrense støtten til den delen av prosjektet som vurderes å utgjøre et nytt tilbud. Les mer om dette under punkt 2.4.

B) Eksisterende tilbud som står i fare for å legges ned

I særlige tilfeller kan det gis tilskudd til et eksisterende sjøtransporttilbud som står i fare for å bli lagt ned, for å hindre at gods overføres til vei.

Tilskuddet skal i slike tilfeller gå til oppgradering av det eksisterende tilbudet, slik at tilbudet på sikt blir levedyktig uten støtte.

Slike oppgraderinger kan eksempelvis være økt kapasitet, økt tjenestekvalitet, økt regularitet, endrede seilingstidspunkter eller redusert transporttid.

For denne type søknader gjelder særlige vilkår:

- Søknad må sannsynliggjøre at oppgraderingstiltak vil gjøre tilbudet levedyktig på sikt. Det må fremlegges beregninger av fremtidig vekst i volum, eller forbedring av den økonomiske situasjonen som følge av oppgraderingen.
- Søknad må sannsynliggjøre at sjøtransporttilbudet vil opphøre uten tilskuddet, og at det eksisterende godset vil bli overført til vei.
- Kostnadene ved oppgraderingen må være klart definerbare og tilskrives oppgraderingen.
- Søknaden[SJA2] må redegjøre for hvorfor eksisterende sjøtransporttilbydere ikke kan drive ruta videre, eller overta frakten av godset som fraktes med ruten.

Kystverket vil vurdere mulighetene for om andre operatører vil kunne drive tilbudet med lavere støttebeløp eller uten støtte.

2.2.2. ØKONOMISK ANALYSE

Søknaden skal i tillegg dokumentere at det foreligger et behov for økonomisk støtte for at prosjektet skal kunne gjennomføres. Søkere til ordningen må derfor redegjøre for at prosjektet de søker støtte til, ikke vil realiseres uten økonomisk støtte, jf. punkt 9.2 i retningslinjene.

For å vise det skal søknad inkludere en økonomisk analyse som viser en for-kalkyle over alle inntekter og kostnader som forventes å tilfalle prosjektet i minimum fire like lange perioder. Periodene kan vare i inntil ett år. Analysen kan inkluderes direkte i forretningsplanen, eller legges ved søknaden. Kystverkets mal kan med fordel benyttes i utarbeidelsen av for-kalkylen. Denne kan lastes ned via ordningens hjemmeside.

I tillegg til å redegjøre for behovet for støtte, skal søknaden sannsynliggjøre at prosjektet vil kunne være levedyktig etter støtteperioden, jf. punkt 9.3. Dette skal først og fremst gjøres i forretningsplanen gjennom en beskrivelse av prosjektets forutsetninger for å oppnå levedyktighet på sikt. I tillegg skal det inkluderes minimum en fjerde periode i den økonomiske analysen.

Kystverkets vurdering av prosjektets forutsetning for å kunne drives videre uten tilskudd, vil i stor grad baseres på redegjørelsen i forretningsplanen og informasjonen som fremkommer i den økonomiske analysen. Det er ikke avgjørende at prosjektet viser lønnsomhet i fjerde periode. Det kan godt tenkes at prosjektet trenger lengre tid på å oppnå lønnsomhet. Det som er avgjørende er at tilbudet planlegges å drives videre.

Kystverket vil særlig følge opp prosjektets forutsetning for levedyktighet gjennom rapporteringen. Dersom målsetningen om godsoverføring ikke nås, og det får konsekvenser for prosjektets evne til økonomisk levedyktighet, vil Kystverket anmode om avbøtende tiltak i prosjektet. Dersom tilskuddsmottaker og Kystverket finner at prosjektet ikke lenger vil oppnå levedyktighet på sikt, kan videre utbetalinger innstilles.

Tips! Ved manglende lønnsomhet i fjerde periode skal søknad redegjøre for hvordan lønnsomheten vil ta seg opp etter hvert. Den økonomiske analysen kan i slike tilfeller strekke seg forbi de fire obligatoriske periodene.

Støtteberettigede kostnader

Støtteberettigede kostnader er et statsstøtterettslig begrep og angir prosjektkostnadene tilskuddet kan brukes til å dekke. Det er kun kostnader relatert til overføring av gods fra veg til sjø som vil være støtteberettiget. Summen av de støtteberettigede kostnadene for hele prosjektet vil benyttes til å regne ut prosjektets støttetak; den øvre grense for tilskudd som kan tildeles prosjektet.

Prosjektkostnadene kan derfor inkludere kostnader som ikke er støtteberettiget. Prosjektkostnader må spesifiseres i for å kunne være støtteberettiget. Alle støtteberettigede kostnader må kunne dokumenteres.

For prosjekter som innebærer at et nytt tilbud etableres ved en endring av et eksisterende tilbud, må den økonomiske analysen skille mellom kostnadene og inntektene relatert til godsmengdene som overføres og eksisterende last.

Leieavtaler, administrasjonsavtaler, mannskapsavtaler og lignende, med andre selskaper, skal fastsettes etter det såkalte «armlengdeprinsippet», som innebærer at markedspriser legges til grunn.

Ved leie/leasing av driftsmidler skal amortisert kostpris avskrives over utnyttbar økonomisk levetid når renteelementet er vesentlig. Det vil si at den implisitte renten i leieavtalen ikke kan belastes driftskostnader.

Det skal beregnes avskrivninger på bruksretten og renter på leieforpliktelsen skal ikke belastes driftskostnader. Det vises her til internasjonal regnskapsstandard IRFS 16 (Norsk Regnskapsstandard, NRS 14 Leieavtaler) som ikke lenger skiller mellom finansiell og operasjonell leasing/leie. Dette gjelder der renteelementet er vesentlig og vil kunne påvirke støttebeløpet.

Ved konsernforhold skal det i tillegg settes opp en konsolidert talloppstilling for alle tilhørende kostnader og inntekter.

Dersom ruten omfattes av persontransport, skal det lages en adskilt før- og etter-kalkyle som skiller mellom pax/godstransport og hva godstransporten vil utgjøre kostnadmessig. Støtteberettigede kostnader trenger ikke å være det samme som prosjektkostnader, men de støtteberettigede kostnadene må være en del av prosjektkostnadene (inkl. forprosjektkostnader). Støtteberettigede kostnader kan være enten kostnader til drift av prosjektet eller investeringer i omlastningsutstyr. Det er ikke anledning til å kombinere disse to alternativene.

Hva som regnes som støtteberettigede kostnader vil være det samme for prosjekter som omhandler etablering av nye tilbud som for oppgradering av eksisterende tilbud.

Det må opplyses om hvordan kostnadene er kalkulert, og om skatt og moms er inkludert. All offentlig støtte som kan knyttes til de støtteberettigede kostnadene som inngår i prosjektet må oppgis i søknad.

Alternativ med driftskostnader

Alle driftskostnader som direkte kan henføres til godsoverføring fra veg til sjø er støtteberettiget. Merk at et godsoverføringsprosjekt omfatter mer enn kun selve sjøtransportdelen fra kai til kai.

Dette er en ikke uttømmende liste, slik at også andre driftskostnader vil kunne være aktuelle.

Enkelte kostnader som påløper før prosjektoppstart kan også være støtteberettigede, for eksempel kostnader knyttet til analyser og mulighetsstudier. Alle kostnader må kunne dokumenteres.

Merk at kostnader til transport på jernbane ikke er støtteberettiget. Det er videre et krav om regnskapsmessig skille dersom det tilbys både gods- og passasjertjenester da det kun er kostnader relatert til overføring av gods fra vei til sjø som vil være støtteberettiget.

Ikke-støtteberettigede Kostnader

Kostnader som ikke kan identifiseres og dokumenteres med bilag vil ikke bli godkjent som støtteberettiget.

Transportkostnader relatert til eksisterende godsmengder, dvs. godsmengder som allerede fraktes med ruten, skal heller ikke inkluderes i vurderingen av støtte til prosjektet. Dette vil typisk gjelde for prosjekter som innebærer nyetableringer som følge av endringer i et eksisterende tilbud. For slike søknader vil det kun være merkostnaden ved endringen som kan tas inn i den økonomiske analysen. Merkostnaden inkluderer kostnadene relatert til de godsmengder som overføres fra vei til sjø.

Støtteberettigede driftskostnader kan være:

- 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 (se kommentar nedenfor)
- Kostnader ved å bruke omlastningsutstyr, herunder utstyr i havn for omlasting til bil eller bane
- Utgifter relatert til drift av teknologisk utstyr (kommersiell drift av teknikker, teknologier eller utstyr, tidligere testet og godkjent, herunder transportinformasjons-teknologi/ITS)
- Kostnader knyttet til personell og opplæring
- Kostnader til drivstoff
- Kostnader for å promotere den aktuelle ruten, herunder utgifter til informasjons- og kommunikasjonsaktiviteter
- Administrasjonskostnader knyttet til det aktuelle prosjektet
- Kostnader knyttet til regnskapsmessig skille og mulighetsstudier.

Prosjekter kan innvilges delvis støtte, enten fordi deler av det omsøkte prosjektet ikke anses som et nytt tilbud, eller fordi det i den forhåndsberegnede nytteverdien er inkludert eksisterende volumer som ikke innebærer overføring fra vei til sjø. I slike tilfeller vil Kystverket be søker fremlegge kostnadene og inntektene som er direkte relatert til godsmengdene som overføres fra vei til sjø.

Alternativ med investering i omlastningsutstyr

Kostnader til investering i omlastningsutstyr (finansiering av innkjøp) vil være støtteberettiget dersom dette støtter opp under det aktuelle tilbudet. Dette kan blant annet inkludere godshåndteringsutstyr som bidrar til effektiv intermodal omlastning.

2.3. Egenvurdering av konkurranseforholdet i markedet

Det ligger til grunn for ESAs godkjenning av tilskuddsordningen at den samlede samfunnsmessige nytten av støtten skal være større enn den negative effekten på konkurransen. Det kan kun gis støtte til ett prosjekt pr. rute, med mindre prosjektene er komplementære. Det vil heller ikke være mulighet for gjentakelse, utvidelse eller fornyelse av det aktuelle prosjektet. Hensikten er å sikre at det ikke gis støtte til prosjekt som svekker øvrig sjø- eller jernbanetransporttilbud utover det som kan aksepteres, jf. EØS avtalen.

Det skal følgelig ikke gis tilskudd til prosjekter som overfører godstransport fra ett sjøtransporttilbud til et annet, og heller ikke til prosjekter som overfører godstransport fra jernbane til sjø. Godsoverføringen må være fra vei til sjø, og søknader skal derfor sannsynliggjøre at prosjektet vil føre til dette.

Kystverket vil for hver søknad foreta individuelle vurderinger av potensielt negative virkninger prosjektet kan få for konkurransen i markedet ruten skal operere i. Kystverket kan avgrense eller avslå søknader dersom de negative virkningene anses å være i strid med EØS-avtalens artikkel 61.

Ved rutetrafikk kan det dermed bli aktuelt å ekskludere enkeltstrekninger fra støtte dersom strekningen allerede er godt belagt med hensyn til sjøtransporttilbud. Dette følger direkte av retningslinjene punkt 6, som sier at det ikke skal gis støtte dersom støtten medfører en vesentlig negativ virkning på konkurransen i operasjonsområdet for den nye ruten.

Overlappende ruter

To sjøtransporttilbud som ikke har overlappende virksomhet, vil ikke være i konkurranse med hverandre.

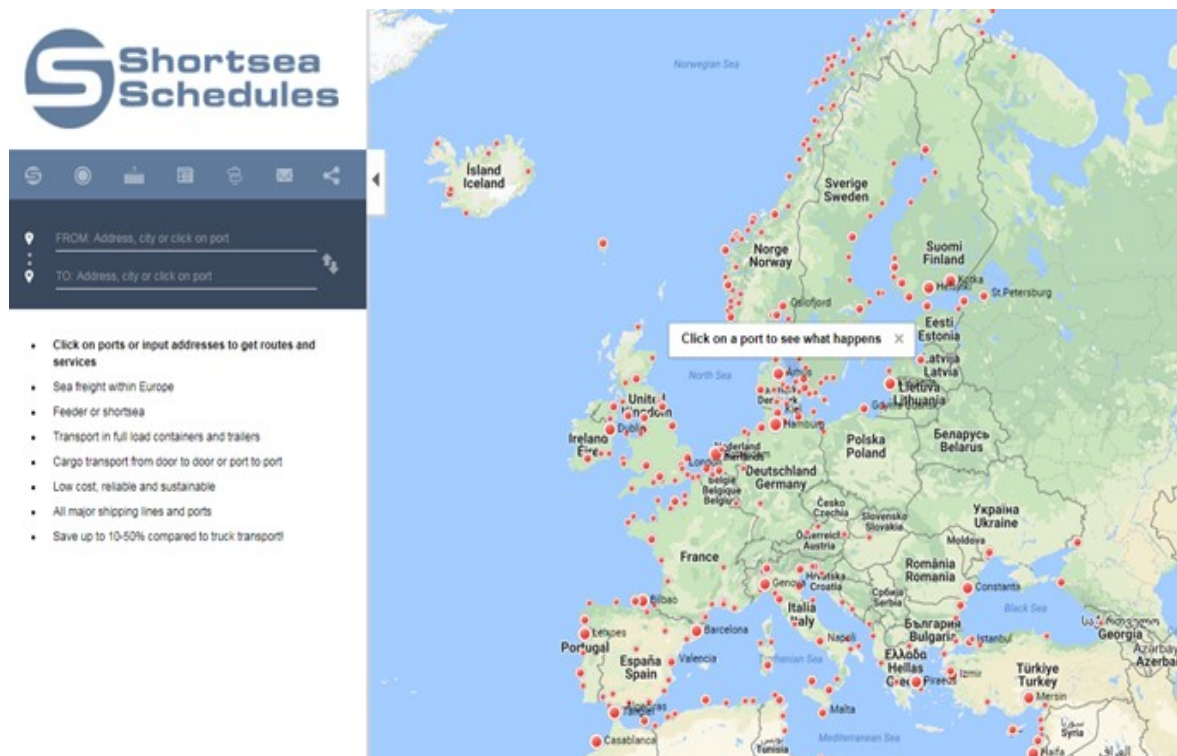
Det kan forekomme at et prosjekt har delvis overlappende rute med et annet prosjekt eller et eksisterende tilbud, ved at de har samme utgangspunkt, stopp underveis eller endedestinasjon.

I prinsippet skiller prosjekter seg fra hverandre med hensyn til rute (seilingsmønster), gods, tjenester og overført veitransport. Dersom to prosjekter for eksempel har samme utgangspunkt, men forskjellig ende-destinasjon, vil de anses å være to ulike tilbud.

Komplementære ruter

For at to ruter med full geografisk overlapp skal godkjennes som komplementære, må disse på andre måter komplementere hverandre, eksempelvis ved at de ikke konkurrerer om det samme godset,

eller at de tilbyr ulike typer transport, for eksempel container vs. ro-ro transport. Søknaden må da kunne vise at transporttilbudene dekker ulike markeder, eksempelvis at de frakter forskjellig typer gods. Det kan også tenkes at eksisterende sjøtransporttilbud ikke er egnet for det godset som skal overføres fra vei med en ny rute. I så fall kan prosjektet støttes. Prosjekter som støttes må i alle tilfeller føre til en netto økning i overført gods fra vei til sjø. Søknad må følgelig gi detaljerte opplysninger om det eksisterende tilbudet, og begrunne hvorfor det eksisterende tilbudet ikke er egnet for de godsmengdene prosjektet tar sikte på å overføre.



En mulig kilde til å finne ut om det finnes eksisterende sjøtransporttilbud er:

www.shortseaschedules.com

Figur 2-2 Utsnitt av Shortsea Schedules kartløsning

3. UTFYLLING AV ELEKTRONISK SØKNADSSKJEMA

Innlogging i Altinn

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

Du finner skjemaet «Søknadsskjema godsoverføring» i www.altinn.no. Skjemaet finnes på bokmål, nynorsk og engelsk. Valg av språk gjøres i direkte i Altinn.

For å fylle ut og sende inn søknadsskjemaet trenger du en av følgende Altinn-roller: «utfyller /innsender» eller «selvregistrert bruker».

For å se hvilken rolle man har, gå til siden Profil, roller og rettigheter. Om du ikke har noen av de nevnte rollene, må du få rollen delegert til deg. Dersom du er ukjent med Altinn kan du finne nærmere informasjon og linker under «Hjelp og veiledning»

Utenlandske søkere

Dersom du er en utenlandsk statsborger velger du en alternativ innloggingsmetode ved å klikke på: «Gå videre til flere innloggingsmetoder». For å logge inn med denne funksjonen må du enten ha kode fra kodebrev, SMS eller passord. Denne innloggingsmetoden er grundig beskrevet i den engelske varianten av denne veilederen. Søkere fra utlandet oppfordres til å ta kontakt med Kystverket for nærmere veiledning. Det er også utarbeidet en engelsk versjon av denne veilederen.

3.1.Skjema del 1

I del 1 av skjemaet registreres foretakets navn, organisasjonsnummer, adresse og konto for utbetaling av tilskudd oppgis. I tillegg skal det oppgis minst en kontaktperson, med navn, tittel og kontaktinformasjon.

Ved samarbeid mellom flere parter skal deltagernes navn, org. nr. og kontaktperson fylles ut. Endringer i opplysningene som registreres i dette skjemaet underveis i støtteperioden skal varsles skriftlig til Kystverket så raskt som mulig.

3.2.Skjema del 2

I del to skal du registrere den samlede og forhåndsregnedte nytteverdien. I tillegg skal du oppgi forventet overført gods (antall tonn), opprinnelsessted og leveringsdestinasjon i hver periode. Dersom ruten omfatter flere ulike strekninger skal disse beregnes og registreres hver for seg. I slike tilfeller skal summen av alle beregningene, inkludert eventuelle merknader til beregningene, samt beregnings-IDer for alle beregningene, registreres under punktet *Beregning av nytteverdi*. Ved forholdsvis mange strekninger og beregninger bør beregningene, inkludert tilhørende Id-er, føres opp i et adskilt Excel-regneark som legges ved søknaden.

3.3.Skjema del 3

Kort presentasjon

I del 3 må du innledningsvis svare på om prosjektet omfatter en etablering av ny rute eller oppgradering av en eksisterende rute.

Deretter må du gi en kort presentasjon av prosjektet, inkludert forventet samlet mengde overført gods, beregnet nytteverdi og oppstartdato for prosjektet. Denne teksten vil benyttes når Kystverket kunngjør tildeling til de enkelte prosjekt.

Utfyllende beskrivelse av prosjektet

Under utfyllende beskrivelse av prosjektet skal du gi en detaljert oversikt over hvilke typer/mengder gods som ventes overført, samt godsets opprinnelse og destinasjon. Ved rutetrafikk skal det i tillegg gis informasjon om type/mengde gods som ventes transportert på de ulike strekningene.

Oppstartdato for prosjektet

Du må oppgi planlagt oppstartdato for prosjektet, samt ønsket utbetalingsfrekvens. Oppstartdato kan ikke settes senere enn 12 måneder etter vedtak om tilsagn. Dersom du regner med 6 uker behandlingstid etter søknadsfristen, kan oppstartdato ikke settes mer enn maksimalt 14 måneder fra søknadsfristens utløp. Dersom du har behov for mer tid enn dette før du kan starte opp, bør du vurdere å søke fra neste års tildelingsrunde istedenfor.

Ønsket utbetalingsfrekvens

Ønsket utbetalingsfrekvens skal også oppgis i søknad, som fortløpende etterhvert som overføring oppnås og kan dokumenteres, ev. ved utløp av de enkelte perioder.

Vurdering av mulighet for konkurransevridding ved støtte

Prosjekter som mottar støtte fra denne ordningen skal samlet sett gi samfunnsgevinster som overstiger de potensielt negative virkninger på konkurransen.

Skjemaet inkluderer derfor spørsmål om hvordan godset fraktes i dag. Dersom godset i utgangspunktet fraktes på sjø eller bane på hele eller deler av ruten, kan støtte til prosjektet medføre uønskede negative virkninger på konkurransen. Kystverket skal i slike tilfeller foreta en avveining mellom uønskede virkninger på konkurransen i forhold til samfunnsgevinsten som oppnås gjennom prosjektets godsoverføring.

Kystverket vil ta utgangspunkt i informasjonen som oppgis i søknad, og vil kontrollere denne opp mot ruteinformasjon fra rutetjenesten www.shortseaschedules.com, samt Kystverkets egen tjeneste Kystdatahuset. Dersom det finnes eksisterende sjøtransporttilbud på den omsøkte ruten, må søknad begrunne hvorfor det nye sjøtransporttilbudet ikke vil være i direkte konkurranse med eksisterende ruter. Søknader som mangler en slik begrunnelse vil ikke være i samsvar med vilkårene for støtte, og risikerer å bli nedprioritert.

Under feltet *andre opplysninger* kan det gis tilleggsinformasjon som har betydning for prosjektet. Vær oppmerksom på at det *skal* opplyses om all annen offentlig støtte som kan knyttes til de støtteberettigede kostnadene som skal inngå i prosjektet.

Innhold og relevans av andre eventuelle vedlegg skal også kommenteres i denne delen av skjemaet. Før søknad kan sendes inn vil det bli foretatt en kontroll av eventuelle obligatoriske felt som står tomme.

3.4. Vedlegg til søknadsskjema

Forretningsplan

Alle søknader om tilskudd skal inkludere en detaljert forretningsplan som skal beskrive prosjektet, herunder seilingsmønster, type og mengde veitransport som vil overføres, godsets opprinnelsessteder og destinasjoner, samt hvilke relaterte tjenester som skal tilbys over prosjektets fire første perioder. Periodene skal være like lange, og kan maksimalt vare ett år.

Forretningsplanen kan legges ved eller tas direkte inn i søknadsskjemaet under den utfyllende beskrivelsen av prosjektet i del 3 av skjemaet.

Økonomisk analyse

Søknaden skal også inneholde en økonomisk analyse av prosjektet i minimum fire perioder. Analysen kan inngå i forretningsplanen eller legges ved som et eget vedlegg.

Kystverket har utarbeidet en mal som kan anvendes som utgangspunkt. Se mal i vedlegg 1. Malen for økonomisk analyse følger norsk regnskapsstandard og er tilgjengelig i Excel-format via ordningens hjemmeside. Les mer om utforming av økonomisk analyse under punkt 2.3 i denne veilederen.

spesifikasjon av kostnader

Prosjektkostnadene direkte relatert til godsoverføring fra vei til sjø skal spesifiseres i et eget vedlegg. Kostnadene kan spesifiseres direkte i for-kalkylen, eller i eget vedlegg.

Fremdriftsplan

Søknaden skal inkludere en fremdriftsplan som beskriver de ulike fasene i prosjektet, herunder oppstartdato, drift og ønsket lengden på periodene. Fremdriftsplanen kan legges ved som et eget vedlegg eller tas inn i forretningsplanen.

Intensjonsavtale

Dokumentasjon på forventet overført gods er ikke obligatorisk, men vil bidra til å styrke søknaden. Mulig dokumentasjon på godsoverføringen kan for eksempel være kopi av intensjonsavtaler med aktuelle kunder, eller kopi av kontrakter mellom reder og vareeier.

Andre vedlegg

Ved søknad om tilskudd til oppgradering av et eksisterende tilbud kan behovet for økonomisk støtte understøttes ved hjelp av tidligere årsregnskap.

4. SAKSBEHANDLING

4.1. Søknadsbehandling

Behandling av søknader følger forvaltningsloven og tilskuddsordningens retningslinjer. Den helhetlige presentasjonen av prosjektet, vurdert i relasjon til formålet med ordningen, vil være avgjørende for Kystverkets endelige avgjørelse.

Normal saksbehandlingstid er seks til åtte uker. Det er søkeres ansvar å påse at søknaden er komplett ved innsending. Dersom Kystverket av ulike grunner må innhente mer informasjon, må det påregnes lengre saksbehandlingstid.

4.2. Støttetak

Kystverket beregner støttetaket for hver søknad. Støttetaket angir den øvre grensen for tilskudd, jf. retningslinjene punkt 8.

Alternativ med driftskostnader

Ved søknad om støtte til driftskostnader gjelder følgende støttetak:

- 30 % av de støtteberettigede driftskostnadene eller
- Prosjektets beregnede nytteverdi.

Det laveste av disse to beløpene utgjør maksimalbeløpet for tilskudd.

Alternativ med investering i omlastningsutstyr

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.

Prosjektkostnadene i seg selv er altså ikke relevante for utmålingen av tilskudd, med mindre 30 % av de støtteberettigede driftskostnadene danner prosjektets støttetak.

4.3. Kumulering

Kumulering av støtte innebærer at all offentlig støtte, også støtte fra andre støtteordninger og EU-program, må inkluderes ved beregning av støttetak. Søkere må derfor oppgi all øvrig offentlig støtte som kan knyttes til kostnadene som inngår i prosjektet.

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.

Merk at støtte fra denne ordningen ikke kan kumuleres (kombineres) med støtte til tjenester av allmenn økonomisk betydning ("public service compensation"). [SJA3]

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

4.4. Prioritering av søknader

Dersom antall kvalifiserte søknader overstiger den tilgjengelige rammen for tildeling, vil prosjektene prioriteres etter beregnet nytteverdi per støttekrone, og deretter etter beregnet nytteverdi.

4.5. Svar på søknad

Avslag på søknad gis skriftlig. Støtte tilkjennes gjennom tilskuddsbrev. Tilskuddsbrevet inkluderer informasjon om de vilkår som gjelder for tilskuddet, krav til rapportering, samt når og hvordan tilskuddet vil bli utbetalt.

4.6. Klageadgang

Utfallet av søknaden er et enkeltvedtak som kan påklages. Klagen stiles til Kystverket som første klageinstans jf. forvaltningsloven § 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 vedtaket, sendes klagen til Samferdselsdepartementet for endelig avgjørelse.

4.7. Innsyn i offentlige saksdokumenter

Søknader om tilskudd fra denne ordningen vil i utgangspunktet være offentlige. Søkere som ut fra ulike hensyn ønsker at søknaden helt eller delvis skal unntas innsyn, må varsle Kystverket i forkant av innsending. Sensitive opplysninger bør i alle tilfeller tas inn i et eget vedlegg som merkes "fortrolig".

Det følger av Offentleglova at det skal sterke hensyn til for å kunne unnta informasjon fra offentligheten. Kystverket skal derfor vurdere innsyn selv om det er hjemmel for å unnta dokument fra innsyn, jf. lovens § 11. Kystverket kan komme til en annen konklusjon enn søker. Søker vil i så fall bli varslet om dette på forhånd.

VEDLEGG 1: MAL FOR BUDSJETT (I ØKONOMISK ANALYSE)

Tabell V1-1 Eksempel på mal for utforming av budsjett

Driftsregnskap	Periode 1	Periode 2	Periode 3	Periode 4
Driftsinntekter				
Kostnad solgte varer og tjenester				
Bruttomargin (Gross margin)				
Lønnskostnad				
Avskrivning av driftsmidler *)				
Andre driftskostnader				
Sum driftskostnader (OPEX)				
Driftsresultat (EBIT)				
Gjennomsnittlig sysselsatt kapital **)				
Avkastning sysselsatt kapital (ROACE)				

Malen følger norsk regnskapsstandard. Du kan bruke en annen mal så lenge du angir minimum fire perioder. Dersom det trengs flere perioder enn fire for å oppnå levedyktighet skal antall perioder utvides tilsvarende. Det viktige er at du gir et oversiktlig bilde over prosjektets økonomiske forutsetninger for å oppnå levedyktighet etter støtteperioden.

Ved søknader om endringer av en eksisterende rute er det merknadene ved endringen som utgjør prosjektkostnadene. Dersom det anses som nødvendig for å illustrere levedyktigheten, kan rutens samlede kostnader presenteres ved siden av prosjektkostnadene som vist under.

Tabell V1-2 Alternativ mal ved endring av eksisterende rute

Driftsregnskap	Periode 1		Periode 2		Periode 3		Periode 4	
	Hele ruten	Prosjektet	Hele ruten	Prosjektet	Hele ruten	Prosjektet	Hele ruten	Prosjektet
Driftsinntekter								
Kostnader solgte varer og tjenester								
Brutto margin (Gross margin)								
Driftskostnader								
TC-leie								
Lønnskostnad								
Andre driftskostnader								
Avskrivning av driftsmidler *								
Totale utgifter								
OPEX								
Gjennomsnittlig sysselsatt kapital								
Avkastning sysselsatt kapital								

VEDLEGG 2: BEREGNING AV TILSAGNSBELØP OG UTBETALINGSFAKTORER VED RUTETRAFIKK

Tabell V3-1 Nytteverdi (støttetak) og tilsagnsbeløp per strekning og periode

Strekning	Estimert godsoverføring per strekning	Beregnet nytteverdi per strekning
Stavanger-Bergen	50 000	kr 2 305 000
Stavanger-Florø	65 000	kr 6 142 500
Stavanger-Ålesund	75 000	kr 10 050 000
Bergen-Ålesund	42 500	kr 3 786 750
Florø-Ålesund	25 000	kr 1 245 000
Bergen-Florø	25 000	kr 1 100 000
Totalt for støtteperioden	282 500 tonn	kr 24 629 250

Tabell V3-1 Nytteverdi (støttetak) og tilsagnsbeløp per strekning og periode

Strekning	Sum nytteverdi per strekning	Tilsagnsbeløp 1. periode	Tilsagnsbeløp 2. periode	Tilsagnsbeløp 3. periode
Stavanger- Bergen	kr 2 305 000	kr 852 850	kr 760 650	kr 691 500
Stavanger- Florø	kr 6 142 500	kr 2 272 725	kr 2 027 025	kr 1 842 750
Stavanger- Ålesund	kr 10 050 000	kr 3 718 500	kr 3 316 500	kr 3 015 000
Bergen- Ålesund	kr 3 786 750	kr 1 401 098	kr 1 249 628	kr 1 136 025
Florø- Ålesund	kr 1 245 000	kr 460 650	kr 410 850	kr 373 500
Bergen- Florø	kr 1 100 000	kr 407 000	kr 363 000	kr 330 000
Totalt for perioden	kr 24 629 250	kr 9 112 823	kr 8 127 653	kr 7 388 775

Tabell V3-0 Estimert godsoverføring per periode og strekning

Strekning	Estimert godsoverføring i 1. periode	Estimert godsoverføring i 2. periode	Estimert godsoverføring i 3. periode
Stavanger-Bergen	10 000 t	15 000 t	15 000 t
Stavanger-Florø	8 000 t	12 000 t	20 000 t
Stavanger-Ålesund	10 000 t	12 500 t	12 500 t
Bergen-Ålesund	7 500 t	7 500 t	10 000 t
Florø-Ålesund	3 500 t	5 000 t	6 500 t
Bergen-Florø	5 000 t	7 500 t	7 500 t
Total for perioden	44 000 t	59 500 t	71 500 t

Tabell V3-3 Utbetalingsfaktorer per tonn per periode og strekning

Strekning	Utbetalingsfaktor 1. periode	Utbetalingsfaktor 2. periode	Utbetalingsfaktor 3. periode
Stavanger-Bergen	kr 65,81	kr 32,90	kr 32,90
Stavanger-Florø	kr 177,94	kr 88,97	kr 53,38
Stavanger-Ålesund	kr 187,60	kr 112,56	kr 112,56
Bergen-Ålesund	kr 119,20	kr 89,40	kr 67,05
Florø-Ålesund	kr 75,60	kr 39,69	kr 30,53
Bergen-Florø	kr 79,68	kr 39,84	kr 39,84

Tabell V3-3 Utbetalingsfaktorer per tonnkilometer per periode og strekning

Strekning	Utbetalingsfaktor 1. periode	Utbetalingsfaktor 2. periode	Utbetalingsfaktor 3. periode
Stavanger-Bergen	kr 0,066	kr 0,033	kr 0,033
Stavanger-Florø	kr 0,178	kr 0,089	kr 0,053
Stavanger-Ålesund	kr 0,188	kr 0,113	kr 0,113
Bergen-Ålesund	kr 0,119	kr 0,089	kr 0,067
Florø-Ålesund	kr 0,076	kr 0,040	kr 0,031
Bergen-Florø	kr 0,080	kr 0,040	kr 0,040

VEDLEGG 3 UTBETALING AV STØTTE –EKSEMPLER PÅ BEREGNING

Rederi X har fått tilsagn om tilskudd til etablering av et nytt sjøtransporttilbud mellom Hitra, Norge og Hirtshals i Danmark. Det er beregnet nytteverdi på om lag 20 millioner kroner ved overføring av 165 000 tonn gods, hvorav 30 000 tonn gods forventes overført i løpet av første periode, 50 000 tonn i løpet av andre periode og 85 000 tonn i løpet av tredje og siste periode. 30 % av de støtteberettigede driftskostnadene utgjør 45 millioner kroner. Dermed utgjør beregnet nytteverdi støttetaket for hvor mye støtte som kan innvilges til dette prosjektet. Gitt avstanden på 912 km fra godsets opprinnelse til destinasjon, vil 165 000 tonn gods, utgjøre et samlet overført transportarbeid på 150,5 millioner tonnkilometer. Fordelt på de tre støtteperiodene vil det overførte transportarbeidet i første periode være 27,4 millioner tonnkilometer, 45,6 millioner tonnkilometer i andre og 77,5 millioner tonnkilometer i tredje periode.

Tilskuddsordningens utbetalingsprofil er utformet slik at inntil 37 % av tilsagnsbeløpet kan utbetales ved utgang av første periode, og deretter inntil 33 % ved utgang av andre periode, og inntil 30 % ved utgang av tredje periode. Basert på estimert transportarbeid i hver støtteperiode vil utbetalingsfaktorene per tonnkilometer i hver periode bli som vist i tabellen under.

Tabell V 3-1 Beregning av utbetalingsfaktorer per tonnkilometer

	1. periode	2. periode	3. periode	Totalt
Estimert godsoverføring	30 000 tonn	50 000 tonn	85 000 tonn	165 000 tonn
Overført transportarbeid	27,4 m. tonnkkm	45,6 m. tonnkkm	77,5 m. tonnkkm	150,5 m. tonnkkm
Nytteverdi per periode	3,6 m. kroner	6,1 m. kroner	10,3 m. kroner	20 m. kroner
Periodens tilsagnsbeløp	10 m. kroner	6,7 m. kroner	3,3 m. kroner	20 m. kroner
Periodens sats per tonn	333 ,33 kr	134 kr	38,82 kr	
Sats per tonnkilometer per periode	0,366 kr	0,147 kr	0,044 kr	

Eksempel 1: Utbetaling ved godsoverføring i henhold til plan

Etter første støtteperiode mottar Kystverket den første av tre perioderapporter. Rapporten inkluderer revisor attest på at det er overført 30 000 tonn gods fra vei til sjø. Kystverket beregner på bakgrunn av dette periodens støttebeløp slik: $30\,000\text{tonn} \cdot 912\text{km} \cdot 0,366\text{ kr} = 10\,000\,000\text{ kroner}$.

Eksempel 2: Utbetaling ved lavere godsoverføring enn estimert

Dersom det overføres mindre gods enn det som er estimert for perioden, eksempelvis 5 000 tonn mindre enn estimert for perioden vil tilskuddet bli redusert tilsvarende:

$25\,000\text{ tonn} \cdot 912\text{km} \cdot 0,366\text{kr} = 8\,333\,250\text{ kroner}$. Differansen mellom beregnet tilskudd og periodens tilsagnsbeløp tilsvare 1 666 750 kroner, som er $5\,000\text{ tonn} \cdot 912\text{km} \cdot 0,366\text{kr} = 1\,666\,650\text{ kroner}$.

Manglende godsoverføring kan «tas igjen» i neste periode. Støtten vil beregnes med neste periodes utbetalingsfaktor per tonnkilometer. Se eksempel 3.

Eksempel 3: Utbetaling ved godsoverføring utover estimert mengde for perioden

Ved høyere godsoverføring enn estimert for perioden vil støtten beregnes slik:

$$55\,000 \text{ tonn} * 912 \text{ km} * 0,147 \text{ kr} = 7\,373\,520 \text{ kr}$$

Tabell V 3-2 Beregning av tilskudd med overføring av gods utover estimert mengde i perioden

UBF2	Estimert godsoverføring 2. periode	Overført i 2. periode	Beregnet tilskudd ved utgang av andre periode
0,147 kr	50 000 tonn	55 000 tonn	55000 tonn * 912km * 0,147 kr = 7 373 520 kr.

Eksempel 4: Forskuddsutbetaling med påfølgende avregning

Tilsagn om tilskudd gir rett til utbetaling av inntil 25 % av det totale tilsagnsbeløpet ved oppstart av sjøtransporttilbudet. Reder X vil dermed kunne få utbetalt inntil 5 million kroner ved oppstart at den nye ruten. Tilskudd som utbetales på forskudd vil avregnes mot beregnet tilskudd for første periode. I tabellen under vises tre ulike utbetalingsbeløp ved tre ulike mengder overført gods.

Tabell V 3-3 Eksempler på beregning av tilskudd med avregning mot utbetalt forskudd

Overført i 1. periode	Grunnlag tilskudd 1. periode	Fratrekk forskudd	Beregnet tilskudd ved utgang av første periode
15 000 tonn	15 000tonn* 912km*0,366kr = 4 999 950 kroner	5 m. kroner	4 999 950 kr – 5 000 000 kr = - 50 kroner.
20 000 tonn	20 000tonn* 912km*0,366kr = 6 666 600 kroner	5 m. kroner	6 666 600 kr – 5 000 000 kr = 1 666 600 kroner
35 000 tonn	35 000tonn *912km *0,366kr = 11 682 720 kroner	5 m. kroner	11 682 720 kr – 5 000 000 kr = 6 682 720 kroner.

NB! Dersom godsoverføringen i første periode er vesentlig mindre enn det som er estimert for perioden, og beregnet tilskudd er mindre enn det som er utbetalt i forskudd, må differansen avregnes mot støttebeløpet i neste periode.

VEDLEGG 4: MER OM BEREGNING AV NYTTEVERDI

Transportaktivitet påfører samfunnet eksterne kostnader i form av ulykker, støy, kø, lokal luftforurensning, klimagassutslipp og slitasje på infrastruktur. Samfunnets nytte av godsoverføring fremkommer som differansen mellom de eksterne kostnadene ved veitransport og sjøtransport.

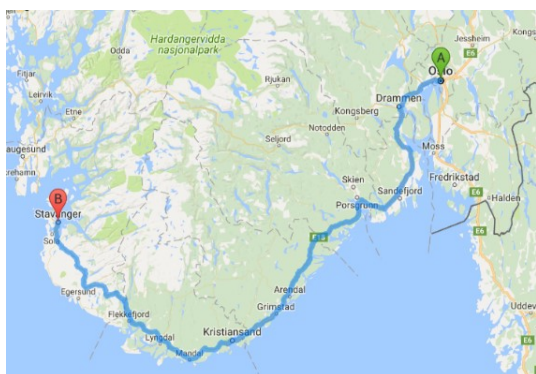
Kystverkets beregningsverktøy er en Google API-basert kartløsning. Vi anbefaler derfor å bruke Google Chrome ved bruk av verktøyet. Satsene for beregning av marginale eksterne kostnader per tonnkilometer, baseres på Thune-Larsen et al (2014) for vei og Magnussen et al (2015) for sjø- og jernbanetransport.

Distanseberegninger på vei

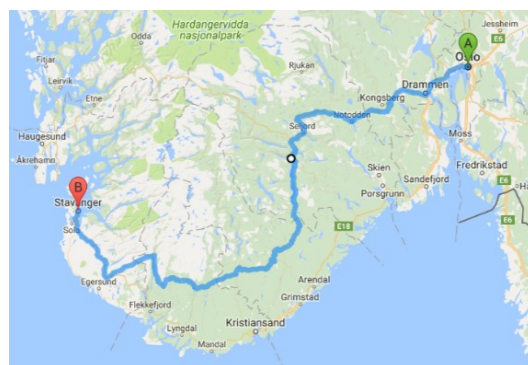
Beregningen av de eksterne kostnadene ved veialternativet er avgrenset til det norske veinettet. Distanseberegningene baseres på Googles kartløsning. Det kan derfor forekomme mindre avvik i distanser. Veitransportnettverket er separert mellom transporter gjennom områder med ulik grad av befolkningstetthet. Beregningen av de eksterne kostnadene vil dermed være høyere for transporter i tettbebygde strøk.

Kartløsningen vil angi en aktuell rute for både vei- og sjøalternativet. Kalkulatoren vil for enhver kombinasjon av opprinnelse og destinasjon automatisk velge den korteste veistrekningen.

Dersom den faktiske veistrekningen er ulik denne, kan denne endres som vist i figur 4-1 og 4-2 under.



Figur V 4-1 Veistrekning alternativ 1



Figur V 4-2 Veistrekning alternativ 2

Distanseberegninger på sjø

De eksterne kostnadene på sjø er avgrenset til norsk økonomisk sone (NØS). Distanseberegninger på sjø er basert på vurderinger av rutemønster. Datasettet brukes til å regne ut distanser mellom havner. Tallet multipliseres deretter med VISTA Analyse sin beregning av marginale eksterne kostnader pr tonnkm ved sjøtransport (Magnussen et al, 2015). En nærmere forklaring på beregning av nytteverdi er tilgjengelig i vedlegg 2.

Typisk for veitransporter er at det kan ha mange opprinnelsessteder og destinasjoner. Men som oftest vil de ha et opprinnelsessted og flere destinasjoner, eller mange opprinnelsessteder og en destinasjon.

Beregning av nytteverdi ved transport mellom flere geografiske områder

Dersom veitransporten som skal erstattes har et opprinnelsessted, for eksempel et sentrallager på Østlandet, og mange destinasjoner på Vestlandet skal beregningen av prosjektets nytteverdi ta

utgangspunkt fra sentrallageret på Østlandet (opprinnelsessted) og ende på et representativt sted på Vestlandet (destinasjon), for eksempel Bergen, og en terminal nært Bergen havn.

Tilsvarende gjelder dersom transporten har flere opprinnelsessteder i et avgrenset geografisk område og en bestemt destinasjon. For eksempel ved import fra utlandet til en produksjonsbedrift i Norge. Ettersom det kun beregnes nytteverdi for overføring av gods på norske veier, kan beregningen ta utgangspunkt i et representativt sted, for eksempel Svinesund. Destinasjonen kan være byen eller stedet der produksjonsbedriften befinner seg, for eksempel Eidsvoll.

Godstransporten kan også ha flere opprinnelsessteder og flere destinasjoner. Ulike opprinnelsessteder og eller destinasjoner kan ofte avgrenses til definerte geografiske områder, for eksempel Østlandet og Vestlandet. Transportene kan i slike tilfeller ta utgangspunkt i *et representativt opprinnelsessted*, for eksempel Oslo, og en *representativ destinasjon* på Vestlandet, for eksempel Bergen. Den som søker tilskudd må redegjøre for valget av representative opprinnelsessteder og destinasjoner og begrunne hvorfor de er representative for den aktuelle transporten.

I eksempelet med flere opprinnelsessteder på Østlandet legges det til grunn at den støtteberettigede delen av transporten starter i Oslo Havn. Dette innebærer at man kutter ut lastebiltransporten fra opprinnelsessted til havn fra grunnlaget for beregning av nytteverdi. For at denne strekningen skal kunne karakteriseres som representativ, så må det argumenteres for at det er tilnærmet samme veitransportarbeid som utøves forut for Oslo Havn i begge alternativene, både ved veitransportalternativet og sjøtransportalternativet.

Merk at strekninger ikke skal ekskluderes fra grunnlaget for beregningen hvis lastebiltransporten fra opprinnelsesstedet til havna innebærer en omvei for godset.

Det samme poenget gjelder for transporten fra havna til destinasjonen. I eksempelet med flere destinasjoner på Vestlandet, ender godset i Bergen Havn. Dette innebærer at man kutter ut lastebiltransporten fra havna til destinasjon for godset. For at denne strekningen skal kunne karakteriseres som representativ, må det argumenteres for at det er tilnærmet samme veitransportarbeid som utøves i etterkant av Bergen Havn (i baklandet) i begge alternativene.

Hvis havna ligger langs veien lastebilen uansett ville kjørt, så kan denne delen av strekningen (tilbringertransporten) kuttes fra grunnlaget for beregningen. Dette vil trolig være mest aktuelt dersom det er mange opprinnelsessteder og/eller destinasjoner, noe som gjør det komplisert å beregne hver enkelt strekning.

Dersom lastebiltransporten fra havna til destinasjon innebærer en omvei for godset kan den ikke kuttes ut fra grunnlaget for beregningen.