NB! Denne veilederen var for utlysning i 2024.

Tilskudd til investering i effektive og miljøvennlige havner

Tilskudd til investering i effektive og miljøvennlige havner skal bidra til å effektivisere logistikkjeden gjennom tiltak i havn.

Gjennom slike havneinvesteringer kan man oppnå blant annet bedre kvalitet, godsoverføring fra vei til sjø og positive klima- og miljøeffekter. Tilskuddet kan delfinansiere investeringer i havneinfrastruktur, tilgangsinfrastruktur og mudring. Tilskudd kan ikke benyttes til havnesuperstruktur.

Søknadsfristen er 15. januar 2024. Ettårige investeringer må være ferdigstilt innen 30. november 2024, og toårige investeringer må være ferdigstilt innen 20. november 2025.

## Om tilskuddordningen til investering i effektive og miljøvennlige havner

Regjeringen har i forslag statsbudsjettet for 2024 satt av 123,95 millioner kroner til videreføring av tilskuddsordningen til investering i effektive og miljøvennlige havner. Målet for ordningen er å effektivisere logistikkjeden gjennom tiltak i havn med sikte på å bidra til kostnadsbesparelser, bedre kvalitet, bedre samspill i logistikkjeden og mellom transportformene, godsoverføring fra vei til sjø samt ha positive klima- og miljøeffekter.

Støtten faller inn under EØS-avtalens definisjon av statsstøtte. Slik støtte er forbudt med mindre det er gjort unntak for det. Støtte til havner er på nærmere vilkår tillatt gjennom EØS-avtalens alminnelige gruppeunntak for offentlig støtte til havneinvesteringer (GBER artikkel 56b nr. 2).

Kystverket gjør også oppmerksom på at [forskrift om offentlige anskaffelser](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-974) kan gjelde for anskaffelser i prosjekter som er mer enn 50% finansiert med offentlig tilskudd;

*§ 1-3.Subsidierte bygge- og anleggskontrakter og tilknyttede tjenestekontrakter*

*(1) Anskaffelsesloven og forskriften gjelder for følgende kontrakter som oppdragsgivere som nevnt i § 1-2 ikke inngår selv, men som de yter et direkte tilskudd til med mer enn 50 prosent:*

*a) bygge- og anleggskontrakter med en anslått verdi som er lik eller overstiger 7,2 millioner kroner ekskl. mva. og som gjelder anleggsarbeider som angitt i vedlegg 1 eller oppføring av sykehus, idretts-, rekreasjons- og fritidsanlegg, skole- og universitetsbygninger eller bygninger til forvaltningsformål*

*b) tjenestekontrakter med tilknytning til en bygge- og anleggskontrakt som nevnt i bokstav a, med en anslått verdi som er lik eller overstiger 2,05 millioner kroner ekskl. mva.*

*(2) Ved inngåelse av kontrakter etter første ledd er tilskuddsmottakeren oppdragsgiver i henhold til anskaffelsesloven og forskriften. Tilskuddsgiveren skal underrette tilskuddsmottakeren om denne bestemmelsen, senest ved tildelingen av tilskuddet.*

Samferdselsdepartementet vedtok retningslinjer for tilskudd til investering i effektive og miljøvennlige havner 2. april 2019. Retningslinjene er revidert 5. februar 2021. Disse retningslinjene er, sammen med informasjonen på disse nettsidene, førende for tildeling av tilskudd etter denne ordningen.

* [Retningslinjer for tilskudd til investering i effektive og miljøvennlige havner](https://www.kystverket.no/contentassets/a4289433a4364dc58858c605567e2a20/reviderte-retningslinjer-for-tilskudd-til-investering-i-effektive-og-miljovennlige-havner-.pdf)

## Hvem kan søke om tilskudd?

Tilskudd kan gis til eiere og operatører av havner og havneanlegg som er allment tilgjengelige.

Støtte kan ikke gis til foretak i vanskeligheter eller til foretak med en utestående
tilbakebetalingssak mot seg. Dette følger av gruppeunntaket til EØS-avtalen (forordning 2014/651) artikkel 1 nr. 4. a) og c), se faktaboks under.

### Gruppeunntaket til EØS-avtalen (forordning 2014/651) artikkel 1 nr. 4. a) og c):

«Denne forordning får ikke anvendelse på

a) støtteordninger som ikke uttrykkelig utelukker utbetaling av individuell støtte til et foretak som ikke har oppfylt et krav om tilbakebetaling etter en forutgående kommisjonsbeslutning der støtten er erklært ulovlig og uforenlig med det indre marked, unntatt støtteordninger for å kompensere for skade som skyldes visse naturkatastrofer, […]

c) støtte til foretak i vanskeligheter, […]».

**Begrepet «foretak i vanskeligheter» er definert i artikkel 2, 18) slik:**

«foretak i vanskeligheter» et foretak der minst en av følgende omstendigheter inntreffer:

a) når det gjelder et selskap med begrenset ansvar (unntatt en SMB som har eksistert i mindre enn tre år, eller, når det gjelder berettigelse til risikofinansieringsstøtte, en SMB innen sju år fra dens første kommersielle salg som kvalifiserer til risikofinansieringsinvesteringer, etter at det er foretatt en selskapsgjennomgang av den utvalgte finansformidleren), dersom mer enn halvparten av dets tegnede aksjekapital har forsvunnet som følge av akkumulerte tap. Dette er tilfelle når fradrag av akkumulerte tap fra reservene (og alle andre poster som vanligvis anses som en del av selskapets ansvarlige kapital) fører til et negativt kumulativt beløp som overstiger halvparten av den tegnede aksjekapitalen. I denne bestemmelsen menes med «selskap med begrenset ansvar» særlig selskapstyper omhandlet i vedlegg I til direktiv 2013/34/EU(37), og «aksjekapital» omfatter overkurs når det er relevant,

b) når det gjelder et selskap der minst noen medlemmer har ubegrenset ansvar for selskapets gjeld (unntatt en SMB som har eksistert i mindre enn tre år, eller, når det gjelder berettigelse til risikofinansieringsstøtte, en SMB innen sju år fra dens første kommersielle salg som kvalifiserer til risikofinansieringsinvesteringer, etter at det er foretatt en selskapsgjennomgang av den utvalgte finansformidleren), dersom mer enn halvparten av kapitalen som er oppført i selskapets regnskap, har forsvunnet som følge av akkumulerte tap. I denne bestemmelsen menes med «et selskap der minst noen medlemmer har ubegrenset ansvar for selskapets gjeld» særlig selskapstyper omhandlet i vedlegg II til direktiv 2013/34/EU,

c) foretaket er gjenstand for kollektiv insolvensbehandling eller oppfyller de fastsatte kriterier i nasjonal lovgivning for å være gjenstand for kollektiv insolvensbehandling etter anmodning fra kreditorene,

d) foretaket har mottatt krisestøtte og har ennå ikke tilbakebetalt lånet eller innløst garantien, eller det har mottatt omstruktureringsstøtte og er fortsatt omfattet av en omstruktureringsplan,

e) når det gjelder et foretak som ikke er en SMB, dersom følgende gjelder for de to foregående årene:

1) foretakets bokførte forhold mellom gjeld og egenkapital har vært større enn 7,5 og

2) foretakets EBITDA-rentedekningsgrad har vært lavere enn 1,0,»

## Hva kan du søke om tilskudd til?

Det kan søkes om tilskudd til:

* + investering i bygging, erstatning eller oppgradering av havneinfrastruktur
	+ investering i bygging, erstatning eller oppgradering av tilgangsinfrastruktur
	+ mudring

Det kan **ikke** søkes om tilskudd til:

* + Investering i alternativ drivstoffinfrastruktur
	+ Investering i jernbanespor
	+ Kostnader til aktiviteter som ikke er transportrelaterte, inkludert industriproduksjonsfasiliteter, kontorer og butikker
	+ Kostnader til havnesuperstruktur

Kystverket vil foreta en rimelighetsvurdering av omfanget av planleggings- og utviklingskostnader til det enkelte prosjekt. Men som utgangspunkt bør ikke planleggings- og utviklingskostnader hver utgjøre mer enn 5 prosent av de støtteberettigete kostnadene. Maksimal timesats for egne og eksterne timer er satt til henholdsvis 600 og 1200 kroner per time.

Tilskuddet må ha **insentiveffekt**. Dette innebærer at det ikke kan søkes om tilskudd til tiltak som ville vært gjennomført uavhengig av tilskudd. Støtten anses å ha insentiveffekt hvis støttemottaker har sendt en skriftlig søknad om tilskudd før arbeid på prosjektet eller aktiviteten starter. Støttebeløpet vil bli begrenset oppad til det som kreves for at prosjektet skal kunne realiseres.

### Hva er havneinfrastruktur, tilgangsinfrastruktur, mudring og havnesuperstruktur?

**Havneinfrastruktur** er infrastruktur og fasiliteter for ytelse av transportrelaterte tjenester. Dette inkluderer for eksempel fortøyningsplass brukt til skip, kai, moloer, ramper, indre basseng, utfylling og infrastruktur for innsamling av avfall.

**Tilgangsinfrastruktur** er alle typer infrastruktur som er nødvendig for å sikre tilgang fra land eller sjø for havnebrukere, eller i havn, kanaler og sluser.

**Mudring** er fjerning av sedimenter fra sjøbunn i farled inn til havn eller i havn. Dette inkluderer også vedlikeholdsmudring. Når det gjelder vedlikeholdsmudring er ett prosjekt definert som all mudring utført innen et kalenderår.

**Havnesuperstruktur** er overflateopplegg (for lagring), fast utstyr (som lager- og terminalbygninger), samt mobilt utstyr (som kraner) i havn til ytelse av transportrelaterte havnetjenester. Dette inkluderer også kraner som ikke er mobile.

## Hvor mye tilskudd kan du søke om?

Størrelsen på støtten vurderes individuelt for hvert prosjekt.

Maksimum støttebeløp er 80 prosent av de støtteberettigede kostnadene og støtte per prosjekt er begrenset til EUR 5 millioner.

## Tildelingskriterier og rangering

Søknadene vil bli rangert etter prosjektenes positive effekter målt opp mot det omsøkte støttebeløpet. Søknader som ikke blir vurdert til å ha positive gevinster som overskrider det omsøkte støttebeløpet i løpet av en analyseperiode på 10 år, kan ikke regne med å motta tilskudd. Følgende kriterier ligger til grunn for vurderingen av et prosjekts positive effekter:

* Effektiviseringsgevinster for logistikkjeden 70 %
* Klima- og miljøgevinster 20 %
* Godsoverføring fra vei til sjø 10 %

For å kunne rangere søknadene opp mot hverandre foretas beregninger med grunnlag i omsøkt støttebeløp, positive gevinster, estimerte vedlikeholdskostnader, skattefinansieringskostnad og inflasjonsjusteringer. Sammen med søkers opplysninger om kostnader og positive gevinster, danner disse parameterne grunnlag for mål på netto nytte og vektet netto nytte. Netto nytte gir et mål på prosjektets totale nytte sett opp mot omsøkte støttebeløp, mens vektet netto nytte også tar høyde for vektingen beskrevet i retningslinjene av henholdsvis effektivisering, klima og miljø samt godsoverføringseffekter. Nytteeffektene beregnes på grunnlag av gevinster de to første årene, men analyse¬perioden strekker seg over 10 år.

Søker er ansvarlig for å redegjøre for prosjektets forventede effekter på effektivisering av logistikkjeden, klima- og miljø og/eller godsoverføring. Effektiviseringsgevinsten skal beregnes på grunnlag av forventet trafikk i de to første årene etter ferdigstillelse.

Dersom to eller flere prosjekter har tilnærmet like positive effekter, vil Kystverket foreta en prioritering på grunnlag av en samlet vurdering av prosjektenes forventede resultat på effektivisering, klima/miljø, godsoverføring og andre effekter.

I punktene under er det redegjort for kostnader som kan ligge til grunn for kvantifisering av prosjektets forventede effekter på effektivisering av logistikkjeden, klima- og miljø og/eller godsoverføring. Alle beregningsgrunnlag skal medfølge søknaden og vil bli vurdert av Kystverket.

### For beregning av tidskostnader

Tabellene under med tidskostnader for skip og lastebiler kan brukes for kvantifisering av potensielle besparelser.

**Tidskostnader for ulike skipskategorier (Grønland 2018):**

|  |  |
| --- | --- |
| **Skipstype** | **Tidskostnader (kroner per time)** |
|  Container lo/lo 9 500 dwt |  3569 |
|  Container lo/lo 12 000 dwt |  3847 |
|  Container lo/lo 21 000 dwt |  4540 |
|  Break bulk lolo, 1 000 dwt |  1085 |
|  Break bulk lolo, 3 200 dwt |  1330 |
|  Break bulk lolo, 5 000 dwt |  1505 |
|  Break bulk lolo, 8 500 dwt |  1925 |
|  Break bulk lolo, 15 000 dwt |  2940 |
|  Break bulk lolo, 40 000 dwt |  4689 |
|  Tørrbulk 2 500 dwt |  1225 |
|  Tørrbulk 6 200 dwt |  1855 |
|  Tørrbulk 26 000 dwt |  3465 |
|  Tørrbulk 40 000 dwt |  3780 |
|  Tørrbulk 60 000 dwt |  4095 |
|  Tørrbulk 80 000 dwt |  4374 |
|  Ro/ro (cargo) 10 070 dwt |  6404 |
|  Ro/ro (cargo) 15 990 dwt |  7699 |
|  Kjøleskip 3 000 dwt |  1925 |
|  LPG 30 000 dwt |  7524 |
|  Tankbåt 2 500 dwt |  2415 |
|  Tankbåt 6 500 dwt |  3132 |
|  Tankbåt 40 000 dwt |  5547 |
|  Tankbåt 73 000 dwt |  6387  |
|  Tankbåt 110 000 dwt |  7052 |
|  Tankbåt 160 000dwt |  8224 |
|  LNG 5 200 cbm 3 900 dwt |  5774 |
|  LNG 29 000 cbm 20 300 dwt |  10814 |
|  LNG 74 000 cbm 50 000 dwt |  15678 |
|  LNG 150 000 cbm 95 000 dwt |  24112 |
|  Kjemi/produkt tanker 8 000 dwt |  3955 |
|  Kjemi/produkt tanker 44 500 dwt |  8539 |
|  Kystskip sideport 1 250 dwt |  1239 |
|  Kystskip sideport 2 530 dwt |  1539 |
|  Kystskip sideport LNG drevet 5 000 dwt |  2117 |
|  Sideport, levende dyr |  1239 |
|  Supply skip offshore 4 000 dwt (total) |  4934 |

*Kilde: TØI rapport 1638/2018 Kostnadsmodeller for transport og logistikk – basisår 2016*

**Tidskostnader for godsbil (Grønland 2018):**

|  |  |
| --- | --- |
|   | **Tidskostnader (kroner per time)** |
| Stor varebil | 425 |
| Lett distribusjon | 444 |
| Tung distribusjon, kassebil | 467 |
| Tung distribusjon, containere | 460 |
| Semitrailer (kasse) | 456 |
| Semitrailer container | 471 |
| Tankbil | 549 |
| Tørrbulkbil (vektet med og uten henger) | 555 |
| Tømmerbil med henger | 555 |
| Bil for termotransport | 498 |
| Bil 2525 | 486 |

**Tidskostnader for fiskefartøy**

|  |  |
| --- | --- |
| **Fartøyets lengde i meter** | **Tidskostnader (kroner per time)** |
| *5* | 49,5 |
| *10* | 99,1 |
| *15* | 238,2 |
| *20* | 503,1 |
| *25* | 768,0 |
| *30* | 1 015,3 |
| *35* | 1 260,5 |
| *40* | 1 505,7 |
| *45* | 1 750,9 |
| *50* | 1 996,1 |
| *55* | 2 241,3 |
| *60* | 2 486,5 |
| *65* | 2 731,7 |
| *70* | 2 976,9 |
| *75* | 3 222,1 |
| *80* | 3 467,3 |
| *85* | 3 712,5 |
| *90* | 3 957,7 |
| *95* | 4 202,9 |

*Kilde: Vistarapport 2014/1 Kalkulasjonspriser og enhetskostnader for fiskefartøy*

### For beregning av klima/miljø

**For fartøy**

Samfunnskostnader pr. kg. maringassolje (mgo): kr. 5, 495872876
*Kilde: Kystverkets utslippsberegninger*

**For lastebil**

Samfunnskostnader pr. liter diesel: kr. 3,070046187
*Kilde: TØI rapport 1704/2019 Eksterne kostnader ved transport i Norge*

### For beregning av godsoverføring

Søkere som ønsker å beregne godsoverføringsgevinster legger ved søknaden en beskrivelse av tonnmengde samt start- og sluttdestinasjon for godset. For beregning av gevinsten benytter Kystverket en gjennomsnittsverdi på 0,11 kr. pr. tonnkilometer.

## Søknadsskjema og krav til søknaden

**Interesserte søkere må bruke Kystverkets søknadsskjema.**

[Søknadsskjema](https://www.kystverket.no/contentassets/d646d38193ed4174b703f4b40981a48c/2024-soknadsskjema-bm.docx) (bokmål)
[Søknadsskjema](https://www.kystverket.no/contentassets/d646d38193ed4174b703f4b40981a48c/2024-soknadsskjema-nn.docx)(nynorsk)

Vedlegg til søknadsskjemaet punkt 3.4 [Investeringsanalyse](https://www.kystverket.no/contentassets/d646d38193ed4174b703f4b40981a48c/investeringsanalyse.xlsx)
Vedlegg til søknadsskjemaet punkt 3.5 [Nytteberegning](https://www.kystverket.no/contentassets/d646d38193ed4174b703f4b40981a48c/2024-nytteberegning.xlsx%22%20%5Ct%20%22_blank)

**Signert søknad med vedlegg sendes på e-post til****post@kystverket.no****merket med saksnr. 2023/4860.**

Nedenfor gis utfyllende informasjon om punktene 2 og 3 i søknadsskjemaet:

| 2. Informasjon om prosjektet |
| --- |
| 2.1. Beliggenhet: | Sted:Gnr/bnr:  |
| 2.2. Beskrivelse av prosjektet: | Dersom aktuelt: Det må opplyses om prosjektets forhold til kommunale arealplaner og fylkesplan. Prosjektet må samsvare med formålene i gjeldende kommune- og/ eller reguleringsplan.Dersom søker ikke er grunneier/havneeier, så må søker dokumentere på hvilket grunnlag man søker (søker må vise at han har rett til å gjennomføre prosjektet).Søknaden skal inneholde en fremdriftsplan som viser at tiltaket kan gjennomføres innen sluttdato, se punkt 2.3.  |
| 2.3. Ettårig eller toårig: | Ettårige prosjekt skal være ferdigstilt innen 30. november 2024, og toårige prosjekt skal være ferdigstilt innen 30. november 2025. Positive effekter skal beregnes av de to første årene etter ferdigstillelse, og skal derfor beregnes av årene 2025-2026 og 2026-2027 i hhv. ettårige og toårige prosjekt. |
| 2.4. Naturmangfoldloven | I søknaden må søker redegjøre for eventuelle negative konsekvenser for naturmangfoldet, for eksempel for truede arter og naturtyper. Dersom prosjektet berører naturmangfoldet, fastsetter naturmangfoldloven prinsipper for Kystverkets vurdering av naturverdiene i søknadsbehandlingen. [Mer om naturmangfoldloven her.](https://www.regjeringen.no/contentassets/76ba044f8515433c93c259e7e86420f4/t-1554.pdf)  |
| 2.5. Forventet levetid | Kystverket benytter en analyseperiode på 10 år ved beregning av positive gevinster for investeringer gjennom denne tilskuddsordningen. Dersom den forventede levetiden er kortere enn 10 år skal søker opplyse om dette i søknaden. Kystverket kan beregne lavere positive effekter av prosjektet dersom den forventede levetiden er kortere enn 10 år. |

| 3. Informasjon om prosjektkostnadene |
| --- |
| 3.1. Oversikt over prosjektkostnader,  inkludert en oversikt over kostnader som anses å være støtteberettigede kostnader  | Støtteberettigede kostnader er kostnader som påløper etter søknadstidspunkt.  |
| 3.2. Oversikt over all annen offentlig støtte som kan knyttes til de støtteberettigede kostnadene som skal inngå i prosjektet  |   |
| 3.3. Den offentlige finansieringen, i form av tilskudd, som kreves for prosjektet | Tilskuddet må ha insentiveffekt. Det gis ikke støtte til tiltak som ville vært gjennomført uansett. Støtten anses å ha insentiveffekt hvis støttemottaker har sendt søknad om tilskudd før arbeid på prosjektet eller aktiviteten starter. Søker må her redegjøre for om dette vilkåret er oppfylt, jf. også punkt 3.4.  |
| 3.4. Oversikt over forventede økte inntekter og/eller kostnadsreduksjoner fordelt pr. år som følge av tiltaket (investeringsanalyse)  | Bruk vedlegget til søknadsskjemaet. Investeringsanalysen gjelder kun inntekter og utgifter knyttet til prosjektgjennomføringen. Effektivitetsgevinster skal beregnes i eget vedlegg.  |
| 3.5. Beskrivelse av prosjektets forventede effekter på effektivitet i logistikkjeden, klima, miljø og godsoverføring | Beskrivelsen skal gis i form av anslag på effekter på effektivitet i logistikkjeden, effekter på klima, miljø og godsoverføring. Alle beregningsgrunnlag skal medfølge søknaden. Anslagene på de positive effektene skal beregnes på de to første årene etter ferdigstillelse, se punkt 2.3.  |

Om saksbehandlingen i Kystverket

Før søknadsfristen kan interesserte ta kontakt med Kystverket dersom det er behov for veiledning i forbindelse med søknaden.

Når søknadsfristen er ute, vil Kystverket starte behandling av søknadene. Alle søkerne vil få brev som bekrefter mottak av søknaden, og som angir forventet saksbehandlingstid. Dersom det mangler opplysninger i søknaden, vil søker få en kort frist på å rette opp i dette.

Avgjørelsene om tilsagn regnes som enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningsloven.

Dersom søker ønsker at informasjon/dokumenter/vedlegg ikke skal offentliggjøres, ber vi om at disse blir tydelig merket «Unntatt offentlighet».

Kystverket har, etter offentlighetsloven, en plikt til å foreta en selvstendig vurdering av om det er grunnlag for å unnta opplysningene fra offentligheten, og kan komme til en annen konklusjon enn søker. Søker vil i så fall bli varslet om dette på forhånd.

* [Veileder november 2023.docx](https://www.kystverket.no/contentassets/6c04d7a4dc3443f1952c5b1eff7cbc84/veileder-november-2023.docx)
* [Veileder september 2023.docx](https://www.kystverket.no/contentassets/6c04d7a4dc3443f1952c5b1eff7cbc84/veileder-september-2023.docx)