



KYSTVERKET

III: Midnordic Green Transport Corridor - NECL II



Tilskudd til nærskipsfart

Veileder til søknadsutforming

FORORD

Kystverket administrerer og forvalter tilskuddsordningen for nærskipfart, og tilbyr i tillegg til denne veilederen, individuell veiledning etter ønske.

Veilederen gjelder for selve søknadsutformingen 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.

Som søker er du ansvarlig for å gi Kystverket fullstendige opplysninger, og må selv vurdere hva som er relevant å informere om med hensyn til ditt prosjekt.

Nærings og fiskeridepartementets retningslinjer for ordningen er tilgjengelig via ordningens hjemmeside på www.kystverket.no/godsoverforing .

Vi tar gjerne imot henvendelser og kommentarer om veilederen, via godsoverforing@kystverket.no

Kystverket
Ålesund, mars 2022

INNHold

Innhold

FORORD.....	1
BEGREPER OG AVKLARINGER	4
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. Kunningjøring av søknadsfrist	5
1.8. Veiledning.....	5
2. KRAV TIL SØKNAD.....	6
2.1. Beregne nytteverdi	Feil! Bokmerke er ikke definert.
2.1.1. OMREGNING AV ANDRE LASTETYPEN TIL TONN	10
2.1.2. BEREGNINGSEKSEMPLER	13
Transport mellom to avgrensede geografiske områder	13
Beregning av nytteverdi ved transport mellom flere geografiske områder.....	13
Beregning av nytteverdi ved rutetrafikk	13
Eksempel rutetrafikk.....	14
2.2. Forretningsplan og økonomisk analyse	6
2.2.1. FORRETNINGSPLAN.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Definer type prosjekt.....	6
B) Eksisterende tilbud som står i fare for å legges ned.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
2.2.2. ØKONOMISK ANALYSE	7
Støtteberettigede kostnader.....	8
Alternativ med investering i omlastningsutstyr	10
2.3. Egenvurdering av konkurranseforholdet i markedet	15
Overlappende ruter.....	15
Komplementære ruter	16
3. UTFYLLING AV ELEKTRONISK SØKNADSSKJEMA	2 17

Innlogging i Altinn	17
3.1. Skjema del 1.....	17
3.2. Skjema del 2.....	17
3.3. Skjema del 3.....	17
3.4. Vedlegg til søknadsskjema.....	19
Forretningsplan	19
Spesifikasjon av kostnader	19
Fremdriftsplan.....	19
Intensjonsavtaler.....	19
Andre vedlegg	19
4. SAKSBEHANDLING	20
4.1. Søknadsbehandling.....	20
4.2. Støttetak.....	20
4.3. Kumulering	20
4.4. Prioritering av søknader	21
4.5. Svar på søknad.....	21
4.6. Klageadgang.....	21
4.7. Innsyn i offentlige saksdokumenter	21
VEDLEGG 1: MAL ØKONOMISK ANALYSE	22
VEDLEGG 2: BEREGNING AV TILSAGNSBELØP OG UTBETALINGSFAKTORER VED RUTETRAFIKK.....	23
VEDLEGG 3 UTBETALING AV STØTTE –EKSEMPLER PÅ BEREGNING	25
Eksempel 2: Utbetaling ved lavere godsoverføring enn estimert	25
Eksempel 3: Utbetaling ved godsoverføring utover estimert mengde for perioden.....	26
Eksempel 4: Forskuddsutbetaling med påfølgende avregning	26
VEDLEGG 4: MER OM BEREGNING AV NYTTEVERDI	27

BEGREPER OG AVKLARINGER

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, 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.

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 i regjeringens mål om å legge til rette for en konkurransedyktig nærskipfart slik at godstransport på vei overføres til kjøll der dette er mulig.

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 redusere skadepkostnader fra godstransport ved 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 vareeiere, 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.

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 tilskudd fra denne ordningen skal vise en tilfredsstillende økonomisk, faglig og praktisk evne til å gjennomføre prosjektet.

2.1. Forretningsplan

Søknaden må inneholde en forretningsplan som beskriver prosjektet, herunder

- mål for prosjektet
- rutens seilingsmønster,
- mengde og type gods som skal overføres fra vei til sjø,
- opprinnelsessteder og destinasjoner for godset,
- annet gods som vil bli fraktet,
- relaterte tjenester.

Definer type prosjekt

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.

Alle søknader må derfor definere typen prosjekt det søkes om støtte til jf. punkt 5 i retningslinjene;

- 1) etablering av et nytt sjøtransporttilbud, eller
- 2) oppgradering av et sjøtransporttilbud som står i fare for å legges ned

I tilfeller der et eksisterende tilbud står i fare for å bli lagt ned, og godset overføres til vei, kan det gis tilskudd til oppgradering av et eksisterende tilbud.

Forretningsplanen skal i tillegg inneholde økonomi og budsjetter over minimum seks perioder, hvor de tre siste skal være årlige, samt fremdrifts- og handlingsplan, samt eventuelle risikoelementer for målsetningen.

Mengde gods som forventes overført i støtteperioden må gå frem av forretningsplanen, jf. at estimatene ligger til grunn for beregningen av prosjektets nytteverdi. Støtteperioden deles i tre like lange perioder som kan maksimalt vare ett år per periode.

Dokumentasjon i form av kontrakter eller intensjonsavtaler med aktuelle kunder på forventet mengde overført gods er ikke obligatorisk, men vil naturlig nok bidra til å styrke søknaden.

Merk at det 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.

Kostnadene som godkjennes som støtteberettiget kan enten være driftskostnadene for sjøtransporttilbudet, eller investeringskostnadene forbundet med oppgraderingen av omlastningsutstyret på fartøyet som skal benyttes i det nye tilbudet, jf. punkt 8.1 og 8.2 i retningslinjene.

2.1.1. Nytt sjøtransporttilbud

Et nytt sjøtransporttilbud vil typisk innebære at det etableres en helt ny rute mellom to eller flere destinasjoner som hittil ikke har hatt et tilsvarende sjøtransporttilbud.

Et nytt tilbud kan også etableres ved en endring av et eksisterende tilbud. Dersom det foretas endringer i et eksisterende tilbud, for eksempel seilingsmønster eller type gods som skal fraktes, kan det i noen tilfeller anses som nytt.

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 kun deler av et prosjekt kan anses for å være et nytt tilbud. I så fall begrenses støtten til denne delen av prosjektet.

2.1.2. Oppgradering av eksisterende tilbud

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 tiltak som fører til:

- 1) økt kapasitet,
- 2) økt tjenestekvalitet,
- 3) økt regularitet,
- 4) endrede seilingstidspunkter eller
- 5) 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 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. Økonomisk analyse

Søknaden må inneholde en økonomisk analyse som viser at prosjektet er avhengig av støtte for å bli realisert. 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. Et eksempel på denne finnes i vedlegg 1.

2.1.3. Incentiveeffekten

Incentiveeffekt innebærer at støtten er avgjørende for om prosjektet blir realisert, dvs. er utløsende. Søknaden skal derfor dokumentere at det foreligger et behov for økonomisk støtte (incentiveeffekt) for at prosjektet skal kunne gjennomføres, jf. punkt 9.2 i retningslinjene. Prosjekter som er igangsatt før søknadsfrist vil dermed ikke oppfylle dette kravet.

For å dokumentere behovet for støtte skal søknad inkludere en økonomisk analyse som viser en for-kalkyle over alle inntekter, kostnader og kapital som tilhører prosjektet, per prosjektperiode, over tre prosjektperioder og i ytterligere tre år.

Som nevnt ovenfor kan støtteperioden være i maksimalt 3 år, over tre like lange prosjektperioder. For prosjekter med støtteperiode under tre år, skal de tre periodene utover støtteperioden likevel være ett år i lengde.

Incentiveeffekten vil være oppfylt dersom prosjektets ROACE < 5 % i støtteperioden.

ROACE (Return on Average Capital Employed) er et uttrykk for avkastningen på gjennomsnittlig sysselsatt kapital. Sysselsatt kapital består av de totale eiendeler i balansen (forvaltningskapitalen) minus ikke rente-bærende gjeld. ROACE vil typisk vise hvor godt selskapet lykkes i å hente inn egenkapitalen som ble gjort tilgjengelig av eiere og långivere.

ROACE beregnes ved å dele driftsresultatet over gjennomsnittlig sysselsatt kapital fratrukket rentebærende gjeld som vist i figuren under.

$$ROACE = \frac{EBIT}{\text{Gjennomsnittlig sysselsatt kapital} - F}$$

EBIT = Inntekter før renter og skatt

F = Ikke rentebærende gjeld (ikke forfalte fordringer)

2.1.4. Levedyktighet

I tillegg til å dokumentere prosjektets behov for støtte, skal søknaden sannsynliggjøre at prosjektet vil bli levedyktig uten støtte etter støtteperioden.

Den økonomiske analysen skal derfor inkludere minimum tre år etter støtteperioden. Det kreves en ROACE > 5% for at et prosjekt kan defineres som levedyktig.

2.1.5. Støtteberettigede kostnader

Støtteberettigede kostnader er et statsstøtterettslig begrep og angir prosjektkostnadene tilskuddet kan brukes til å dekke. Tilskuddet kan kun brukes til å dekke støtteberettigede kostnader. 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, jf. punkt 8 i retningslinjene og punkt 4.2 i denne veilederen.

Det er kun kostnader relatert til overføring av gods fra veg til sjø som vil være støtteberettiget. Prosjektkostnadene kan inkludere kostnader som ikke er støtteberettiget. Prosjektkostnader må være spesifisert og må kunne dokumenteres for at de skal godkjennes som støtteberettiget.

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. Det bør fortrinnsvis komme frem av søknad hvor stor andel av kapasitet som vil gå til godsoverføringsmengdene.

Kostnader relater til 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.

Ro-pax ruter

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 (forprosjektkostnader kan inkluderes). 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

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 omlastning 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

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.

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. Beregning av nytteverdi

Prosjektets nytteverdi for samfunnet skal forhåndsberegnes på grunnlag av et estimat på godsmengden (i tonn) som kan overføres fra vei til sjø med prosjektet i løpet av støtteperioden.

Nytteverdien beregnes med Kystverkets kalkulator 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 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. Dette gjelder selv om godset skulle stå i fare for å bli overført til vei

2.1.6. Omregning av andre lastetyper 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

Kalkulatoren angir begge transport-alternativenes eksterne kostnader under «Land and sea part, overview» som vist i figur 4 viser. Nytteverdien fremgår som «External benefit». Alle beregninger generer en unik beregnings ID om 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

2.1.7. 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 (opprinnelsessted) fra sentrallageret på Østlandet og ende på et representativt sted (destinasjon) på Vestlandet, for eksempel Bergen, og en terminal nær 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 forhåndsregning 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 strekning 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.

2.4. Konkurransforholdet 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 mulig 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.

2.1.8. Overlappende ruter

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

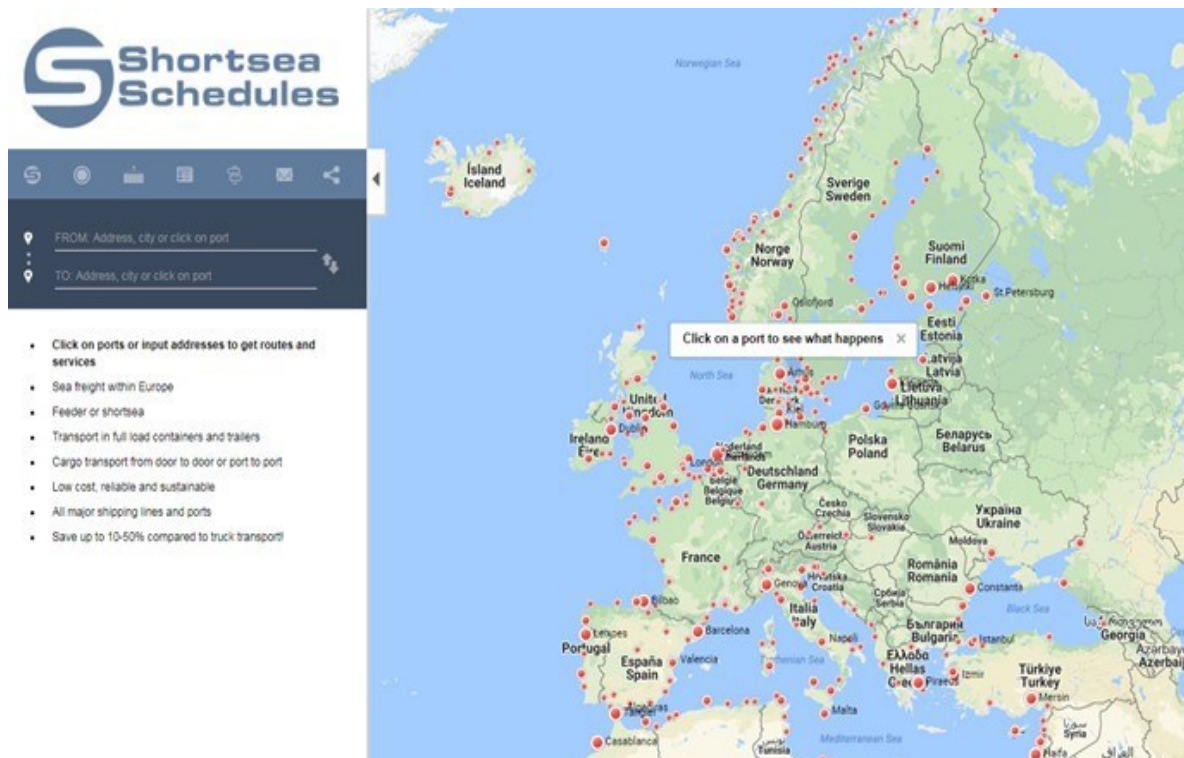
Det kan forekomme at et prosjekt har delvis overlappende rute med et annet prosjekt eller et eksisterende tilbud, ved at de har samme utgangspunkt, stopp underveis eller endestinasjon.

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.

2.1.9. 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.



Figur 2-2 Utsnitt av Shortsea Schedules kartløsning

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

www.shortseaschedules.com

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 deltagerens 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 forhåndsregnede 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 etter hvert som overføring oppnås og kan dokumenteres, ev. ved utløp av de enkelte perioder.

Vurdering av mulighet for konkurransevridning 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 seks perioder. Analysen kan inngå i forretningsplanen eller legges ved som et eget vedlegg til søknad.

Kystverket har utarbeidet en mal som kan anvendes som utgangspunkt. Se mal i vedlegg 1. Malen for økonomisk analyse følger norsk regnskapsstandard. 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.

Intensjonsavtaler

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").

Videre vil støttetildelingene 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 økonomisk analyse

Tabell V1-1 Eksempel på mal for utforming av for-kalkyle

Driftsbudsjett	Periode 1	Periode 2	Periode 3	Periode 4	Periode 5	Periode 6
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 alle ovennevnte poster inkluderes og budsjettet inkluderer minimum seks perioder á maksimalt ett år.

Ved søknader om endringer av en eksisterende rute er det merkostnadene ved endringen som utgjør projektkostnadene. For å sannsynliggjøre prosjektets levedyktighet, skal rutens samlede inntekter og kostnader presenteres ved siden av projektkostnadene som vist under.

Tabell V1-2 Alternativ mal ved endring av en eksisterende rute

Driftsbudsjett	Periode 1		Periode 2		Periode 3		Periode 4	Periode 5	Periode 6
	Hele rute	Prosjekte	Hele rute	Prosjekte	Hele rute	Prosjekte	Hele ruten	Hele ruten	Hele ruten
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)									

Vedlegg 2: beregning av tilsagnsbeløp og utbetalingsfaktorer ved rutetraffic

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 Shipping 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. tonnkm	45,6 m. tonnkm	77,5 m. tonnkm	150,5 m. tonnkm
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 tilsvarer $1\,666\,750\text{ kroner}$, 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 kommer frem som differansen mellom de eksterne kostnadene ved veitransport og sjøtransport.

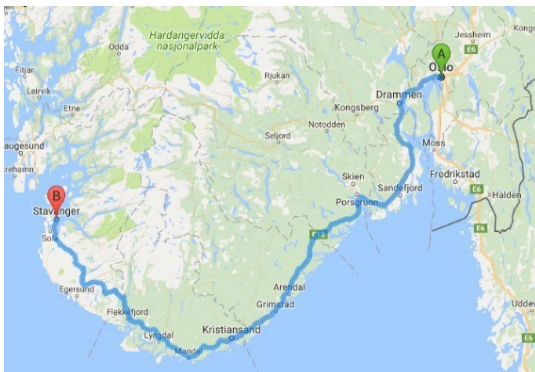
Kystverkets beregningsverktøy er en Google API-basert kartløsning. Vi anbefaler derfor å bruke Google Chrome ved bruk av verktøyet. Satsene for beregning av marginale eksterne kostnader per tonnkilometer, baseres på Thune-Larsen et al (2014) for vei og Magnussen et al (2015) for sjø- og jernbanetransport.

Distanseberegninger på vei

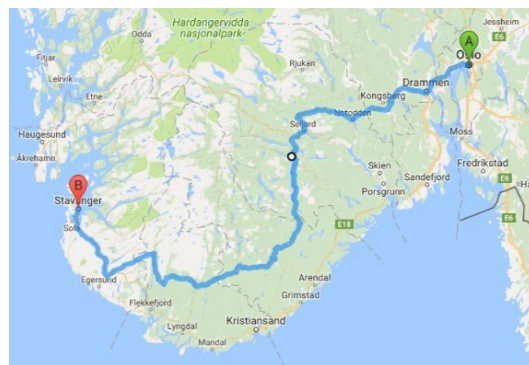
Beregningen av de eksterne kostnadene ved veialternativet er avgrenset til det norske veinettet. Distanseberegningene baseres på Googles kartløsning. Det kan derfor forekomme mindre avvik i distanser. Veitransportnettverket er separert mellom transporter gjennom områder med ulik grad av befolkningstetthet. 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 rutemønstre. Datasettet brukes til å regne ut distanser mellom havner. Tallet multipliseres deretter med VISTA Analyse sin beregning av marginale eksterne kostnader per 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.