



KYSTVERKET

Evaluering av tilskuddsordning for godsoverføring fra vei til sjø

Kap. 1360 - post 72

Kystverket 12. desember 2018

Revidert 23.1.2019

Forord¹

Kystverket fikk i brev fra Samferdselsdepartementets datert 26. oktober 2018 i oppgave å evaluere tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til sjø. Det ble bedt om en evaluering som i størst mulig grad skal følge DFØs veileder for evaluering av statlige tilskuddsordninger. Evalueringen skal redegjøre for enkeltprosjektene som har fått tilsagn om tilskudd i de to første tildelingsrundene. Evalueringen skal videre inkludere en drøfting av måloppnåelse/effekt og Kystverkets erfaringer med ordningens utforming og forvaltning, herunder forslag til eventuelle forbedringer av ordningen. Kystverket har valgt å inkludere noen av de innspill som er mottatt i løpet av den tiden ordningen har virket.

Evalueringsrapporten er utarbeidet av Erika M. Støylen og Jens A. Sæter.

Sven Martin Tønnessen
avdelingsdirektør

Erika Støylen
seniorrådgiver

¹ Etter innspill fra SD er det som et supplement til evalueringen utarbeidet et tilleggsnotat om prosjektenes nytteverdi. Dette er dokumentert, og innlemmes i rapporten som vedlegg 1. Som følge av kvalitetssikring, er det gjort noen korrigeringer i dokumentet uten at det materielle innholdet er endret.

Innhold

Forord.....	ii
Sammendrag.....	vi
1. Hva slags evaluering	1
1.1 Erfaring fra andre evalueringer.....	1
1.2 Evalueringsform	2
1.2.1 Utvalg og metode	2
1.2.2 Evalueringsspørsmål.....	3
2. Støtteordningen for godsoverføring fra vei til sjø	5
2.1 Bakgrunn for støtteordningen	5
2.2 Målsettingene med ordningen	5
2.3 Målgruppen.....	5
2.4 Kriterier for måloppnåelse	6
2.5 Varighet og budsjett	6
2.6 Type tiltak som kan oppnå støtte.....	6
2.6.1 Nytt sjøtransporttilbud	7
2.6.2 Oppgradering av eksisterende sjøtransporttilbud	7
2.7 Tildelingskriterier	7
2.7.1 Prosjektet må gi samfunnsmessige gevinster ved at gods overføres fra vei..	7
2.7.2 Prosjektet må være avhengig av støtten for å realiseres	7
2.7.3 Prosjektet må kunne være levedyktig etter støtteperioden	7
2.7.4 EØS-avtalen.....	8
2.8 Kostnader som dekkes av ordningen	8
2.8.1 Støttetak	8
2.8.2 Kumulering	8
3. Søknadsprosessen.....	11
3.1 Utlysning.....	11
3.1 Veiledning.....	11
3.1 Krav til søknad.....	12
3.1.1 Utfylling av søknadsskjema	12
3.1 Eksterne kostnader ved transport.....	13
3.1.1 Metode for beregning av nytteverdi.....	14
3.1.2 Beregning av nytteverdi.....	15

3.1.3	Revisjon og oppdatering av marginale eksterne kostnader	18
4.	Tildelingsprosessen.....	19
4.1	Saksbehandling av søknader	19
5.	Tilskuddsmottakere	21
5.1	Base Marine AS.....	22
5.2	DFDS Logistics AS.....	24
5.3	Norlines AS.....	26
5.4	Havline AS	27
5.5	Viasea Shipping AS.....	28
5.6	Color Line AS.....	30
5.7	Redegjørelse for tildeling til prosjektene.....	31
5.7.1	Base Marine Norway As	31
5.7.2	DFDS Logistics AS.....	32
5.7.3	Norlines AS.....	33
5.7.4	Havline Vessel AS.....	34
5.7.5	Viasea Shipping AS	34
5.7.6	Color Line AS	35
6.	Vurderinger av måloppnåelse i ordningen	37
6.1	Vurdering av ordningens måloppnåelse/effekt.....	37
6.1.1	Forventet overføring av gods og transportarbeid i støtteperioden.....	38
6.1.2	Faktisk overføring av gods og transportarbeid	38
6.1.3	En betraktning på ordningens samfunnsøkonomisk nytte	39
6.1.4	Framskrivning av fremtidig måloppnåelse	40
6.2	Støttens utløsende effekt.....	42
6.3	Prosjektenes levedyktighet etter støtteperioden	43
6.4	Innvirkning på konkurransen i markedet	43
6.4.1	Har tilskuddordningen medført ringvirkninger?	46
6.5	Kystverkets erfaringer med utforming og forvaltning av ordningen	47
6.6	Forslag til endringer og konklusjon	50
6.7	Sluttsats og konklusjon	51
	Kilder	52
	Tabelliste.....	53
	Figurliste	54

Sammendrag

Tilskuddsordningen for godsoverføring ble etablert i 2017 som et virkemiddel for å legge til rette for godsoverføring fra vei til sjø gjennom opprettelse av nye linjer, eller i særskilte tilfeller oppgradering av eksisterende tilbud. Ordningen er notifisert særskilt av ESA. Prosjekter som skal oppnå støtte fra ordningen må oppfylle følgende kriterier:

- Prosjektet må gi samfunnsmessige gevinster ved at gods overføres fra vei
- Prosjektet må være avhengig av støtte for å kunne gjennomføres
- Prosjektet må kunne være levedyktig etter støtteperioden
- Støtten må ikke påvirke konkurransen på en måte som ikke er forenelig med EØS-avtalen.
- Tilskuddet skal ha en utløsende effekt for gjennomføringen av et prosjekt.

I hvert enkelt prosjekt vurderes om støtten har en utløsende effekt. Det er vanskelig å fastslå med sikkerhet at enkeltprosjekter ikke ville blitt realisert, eller forsert, uten støtte. Kystverket anser likevel at kravet til utløsende effekt er tilstrekkelig vurdert og ivaretatt.

Kystverket har i vurderingen av prosjektenes forutsetninger for å bli levedyktige benyttet kompetanse innen finansiell analyse. Det er også innhentet vurderinger fra uavhengige eksterne konsulenter med kjennskap til markedet. Som del av en helhetsvurdering er det også lagt vekt på informasjonen gitt i søknad og dialog med søkerne. Kystverket anser at kravet til levedyktighet er utfordrende å vurdere, men tiltrekkelig godt ivaretatt i saksbehandlingen.

Vurderinger knyttet til påvirkning av konkurransesituasjonen har vært en sentral del av saksbehandlingen i tilknytning til forvaltning av ordningen. Dette er kompliserte og vanskelige vurderinger som munner ut i en skjønnsmessig helhetsvurdering. For å styrke grunnlaget for saksbehandlingen har Kystverket innhentet innspill/vurderinger fra to uavhengige konsulenter rundt sannsynligheten for uønsket konkurransevidning. Grunnlaget for de vurderingene og avveiningene som er gjort er dokumentert. Til tross for at det aldri kan garanteres at en støtte ikke vil kunne medføre utilsiktede virkninger på konkurransesituasjonen, er erfaringen vår at vi det ikke har vært gitt tilsagn til prosjekter som vil medføre vesentlig konkurransevidning.

Tilskuddsordningen for godsoverføring er innrettet mot redere fordi man har ønsket å stimulere til nyskaping og innovasjon ved opprettelsen av nye rutetilbud, og derigjennom gi et grunnlag for å skape varige endringer i transportmiddelfordelingen. Prosjekter som mottar tilskudd skal derfor sannsynliggjøre at prosjektet skal drives videre etter støtteperioden. Drøfting av effekter og måloppnåelse med denne ordningen bør derfor knyttes til de langsiktige virkningene, som går ut over støtteperioden. Det sentrale drøftingsspørsmålet i denne sammenheng blir hvorvidt ordningen er egnet til å skape denne typen varige endringer, eller om det overførte godset er et blaff så lenge støtten

varer. Ingen kan med sikkerhet gi svar på dette, men spørsmålet er viktig i en evaluering. Dette må skje ved å foreta vurderinger bygd på kunnskap om prosjektene og aktørene som har fått støtte, hvordan responsen på ordningen har vært er blitt mottatt så langt og hvilke interessenter som er i ferd med å posisjonere seg i forhold til å søke på ordningen. Basert på en kvalifisert sammenstilling av informasjon kan det gjøres vurderinger av ordningens egnethet til å skape den typen varige endringer som er siktemålet.

Tilskuddsordningen for godsoverføring har hatt en god respons hos målgruppen. Kystverket registrerer fortsatt stor interesse for ordningen, og vet om flere prosjekter under utvikling. Dette synliggjør at tilskuddsordningen virker som en ansporing, og at den har en utløsende effekt på nye prosjekter.

Det er hittil gjennomført to tildelingsrunder og gitt tilsagn om tilskudd til ni prosjekter. Så langt er tre av prosjektene trukket og en som er varslet om mulig tilbaketrekking av tidsagnet. Videre er det kun to av de igangsatte prosjektene som har fullført den første av tre perioder. Dermed er fremdeles tidlig å evaluere ordningen med hensyn på resultatoppnåelse. Utgangspunktet for evalueringen er altså at ordningen har eksistert i et begrenset tidsrom. Ambisjonene for en effektevaluering må basere seg på dette, og at det per i dag er relativt få effekter som har latt seg dokumentere.

Måloppnåelse for ordningen vil baseres på overføring av transportarbeidet målt i tonnkm. Transportarbeid er et mål for hvor mye godstransport som utføres av et transportmiddel og er produktet av antall tonn gods og transportdistansen. Transportdistansene for prosjektenes godsoverføring varierer noe mellom prosjektene. For prosjektene fra den første tildelingen vil omtrent halvparten av forventet godsoverføring innenfor Norge skje på distanser under 300 km og halvparten over 300 km. For de tre prosjektene som er innvilget støtte i den andre tildelingen ventes det at all overføring vil skje på strekninger over 300 km. Samlet forventet reduksjon i transportarbeid på vei er nærmere 760 million tonnkm i løpet av prosjektenes støtteperiode. Dersom man legger til grunn at prosjektene har en levetid på 15 år vil prosjektene samlet sett bidra til en overføring av nærmere 3,6 mrd. tonnkm. For igangsatte prosjekter er det ingen indikasjoner på at prosjektene ikke vil videreføres etter støtteperioden. Dersom mottatte perioderapporter er representative for alle tilskuddsmottakernes evne til måloppnåelse, anses pågående prosjekter å kunne oppnå sine fastsatte mål. En framskriving av måloppnåelse over forventet levetid for pågående prosjekter indikerer at prosjektenes netto nytte per budsjettkrone vil være betydelig.

Kystverket anser ordningen som et viktig element i regjeringens satsing på godsoverføring. Da tilskuddsordningen ble iverksatt i 2017 bygde det på et grundig forarbeid i departement og Kystverket. Det var som følge av dette forarbeidet relativt problemfritt å implementere og forvalte ordningen. Ordningen må dessuten anses å være en effektiv ordning, når ressursbruk til forvaltning sammenliknes med ordningens økonomiske ramme.

Det er Kystverkets klare oppfatning at det ligger et stort potensiale i å videreføre

ordningen. Ved siden av godsoverføring pekes det her også på potensiale for nyskaping og innovasjon som grunnlag for varige endringer i transportmiddelfordelingen. Kystverkets konklusjon på evalueringen er derfor at ordningen bør videreføres med de forbedringer som foreslås i underkapittel 6.6.

1. Hva slags evaluering

DFØs veileder for evaluering av statlige tilskuddsordninger² sier at siktemålet med evalueringer er å gi et grunnlag for å vurdere effekter. I en effektevaluering av en tilskuddsordning skal det etterprøves hvorvidt målsettingene med tilskuddsordningen er oppnådd. En slik evaluering skal i prinsippet legge grunnlaget for å kunne vurdere om ordningen skal endres eller avsluttes.

Tilskuddsordningen for godsoverføring ble etablert som en treårig prøveordning i 2017. Kystverket har vært involvert i utforming av ordningen, og har forvaltet den. Rammen for effektevalueringen er derfor at det er en egenevaluering. Det antas at det vil bli aktuelt med en ekstern evaluering etter prøveperioden på tre år.

Det er gjennomført to tildelingsrunder og gitt tilsagn om tilskudd til totalt ni prosjekter. Tre av de som har fått tilsagn om støtte har trukket prosjektene. I tillegg vurderer Kystverket å trekke tilsagnet for et av prosjektene. Kun to av de igangsatte prosjektene som fikk tilsagn om støtte i den første tildelingsrunden har fullført den første av tre perioder. Dermed er det kun to av prosjektene som per dags dato har levert en av totalt tre perioderapporter. Det er derfor fremdeles tidlig å evaluere ordningen med hensyn på resultatoppnåelse.

Utgangspunktet for evalueringen er at ordningen har eksistert i et begrenset tidsrom. Ambisjonene for en effektevaluering må basere seg på dette, og at det per i dag er relativt få effekter som har latt seg dokumentere. Evalueringen kan derfor betraktes også som en «underveisevaluering», der foreløpige erfaringer med ordningens utforming og forvaltning kommer frem, samt beskrivelse av de enkeltprosjektene som har fått tilsagn i de to første tildelingsrundene. I drøftingen av måloppnåelse/effekt vil vi ta utgangspunkt i prosjektenes forventede måloppnåelse, det vil si forventet overført gods og transportarbeid målt i tonn og tonnkilometer.

1.1 Erfaring fra andre evalueringer

Tilskuddsordningen til godsoverføring, er utformet som en norsk variant av den engelske ordningen Waterborne Freight Grant³. Ordningen har det til felles med andre utprøvde insentivordninger, som Marco Polo II og ECOBONUS, at de er finansielle virkemidler for å påvirke transportmiddelvalget. I motsetning til infrastrukturinvesteringer, støtte til havneutvikling eller gunstige lån og/eller garantier er det kort vei mellom atferdsendring og belønning.

Evalueringen av Marco Polo II viste at ordningens viktigste effekter ikke var endring av

² <https://dfo.no/filer/Fagområder/Tilskudd/Evaluering-av-statlige-tilskuddsordninger.pdf>

³ Waterborne Freight Grant (WFG) Scheme. Department for Transport, UK.

den nasjonale transportmiddelfordelingen, men nyskaping av alternative transportløsninger. Erfaring fra tilsvarende ordninger har vist at det er vanskelig å påvirke transportmiddelfordelingen. Yu (2015) stilte spørsmålet under evalueringen av Marco Polo om det er regningssvarende å støtte godsoverføringsstrategier når disse strategiene gir svake resultater og ikke representerer politikkenes egentlige mål om et mer effektivt, miljøvennlig og transportsikkert transportsystem. Alternativt kunne en tenke seg støtteordninger som rettet seg mer direkte inn mot å gjøre transporttilbudet mer miljøvennlig – uavhengig av transportform. For skipstransportens del kan en tenke seg støtte til utvikling av nye skips- eller skrogtypen, motor- og fremdriftssystemer, drivstofftyper og tilgjengeligheten til disse, landstrøm etc., eller støtte til å ta slike nyvinninger i bruk.

Legitimering av støtteordningen er at den skal kompensere for en markedssvikt i transportmarkedet. Erfaring tilsier at det er vanskelig å utforme et virkemiddel som nøytraliserer en gitt markedssvikt. På grunn av generelt dårlig treffsikkerhet og måloppnåelse i Marco Polo II, presenterte Yu (2015) en rekke alternativer for fremtidig insentivutforming. Insentivene kan innrettes mer direkte mot støtte til utvikling og implementering av mer miljøvennlige teknologier. Ønsker man fortsatt å rette insentivene inn mot overføring av godsvolumer, anbefales det å vurdere også andre former for støtte enn direkte tilskudd til drift, eksempelvis lån eller garantier til investeringer. Fordelen med dette er at det kan gi ressursvake små- og mellomstore bedrifter økt tilgang til kapital.

1.2 Evalueringsform

I henhold til departementets bestilling av 26.10.18, skal evalueringen så langt som mulig ta utgangspunkt i DFØs veileder for evaluering av statlige tilskuddsordninger. Dette inkluderer en drøfting av måloppnåelse/effekt og Kystverkets erfaringer med ordningens utforming og forvaltning. Som en del av evalueringen skal det redegjøres for enkeltprosjektene som har fått tilsagn om tilskudd i de to første tildelingsrundene. Kystverket er også bedt om å komme med forslag til eventuelle forbedringer av ordningens utforming.

1.2.1 Utvalg og metode

Hvorvidt tilskuddene gir de resultatene som søkes oppnådd, vil avhenge dels av måten ordningen er utformet på og dels av måten den er forvaltet på. Dette er bakgrunnen for at det i kapittel 2 til 4 er lagt vekt på en relativt utfyllende beskrivelse av ordningen. I kapittel 5 gis det en utfyllende beskrivelse av de prosjektene som har mottatt støtte. Utvalget omfatter alle iverksatte prosjekter som er innvilget tilsagn i første og andre tildelingsrunde.

Metoden er å fremstille fakta i tilknytning til de prosjektene som er innvilget støtte, og gjøre vurderinger opp mot evalueringsspørsmålene.

1.2.2 Evalueringsspørsmål

Samferdselsdepartementet skisserer i sin bestilling datert 26. oktober 2018 hva evalueringen skal inneholde. Med utgangspunkt i dette er det formulert ut følgende evalueringsspørsmål:

1. Hva er ordningens måloppnåelse/effekt i form av overført gods, og hvordan vurderes de langsiktige effektene fra ordningen?
2. Hvordan er kravene i ordningen ivaretatt for de enkeltprosjektene som har fått tilsagn om tilskudd i de to første tildelingsrundene med hensyn til:
 - a. Har prosjektene som har fått støtte vært avhengig av støtten for å bli realisert?
 - b. Er prosjektene levedyktige etter støtteperioden?
 - c. Hvordan er det godtgjort at støtten ikke innvirker på konkurransen i markedet?
3. Hva er Kystverkets erfaringer med ordningens utforming og tilskuddsforvaltning?
4. Hvordan kan ordningen forbedres?

2. Støtteordningen for godsoverføring fra vei til sjø

2.1 Bakgrunn for støtteordningen

Regjeringen har en politisk målsetting om sikker, miljøvennlig og effektiv godstransport. I Nasjonal havnestrategi som ble fremlagt i januar 2015, legges det opp til at en tilskuddsordning for godsoverføring vil sees i sammenheng med NTP Godsanalyse. Prosjektet Bred samfunnsanalyse som ble sluttført i 2015 estimerte at 5-7 millioner tonn godstransport kunne overføres fra veg til sjø og bane. Tilskuddsordningen er implementert som et virkemiddel for å legge til rette for godsoverføring fra vei til sjø, og derigjennom bidra til regjeringens mål om å legge til rette for en konkurransedyktig nærskipfart gjennom etablering av nye sjøbaserte godsruter innad i Norge eller mellom Norge og EØS-området.

Etableringen av nye sjøtransporttilbud kan noen ganger forhindres av høye oppstartskostnader og lav godsvolum i tidlig fase. Tilskudd fra ordningen skal bidra til at etableringen av samfunnsmessig lønnsomme transporttilbud ikke hindres av svak bedriftsøkonomisk lønnsomhet i oppstartsfasen.

Ordningen er utformet i tråd med ESA⁴ sine retningslinjer for statsstøtte til maritim transport. ESA godkjente ordningen 21.11.2016.

2.2 Målsettingene med ordningen

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

2.3 Målgruppen

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

Med reder menes den eller de personer som utstyrrer 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.

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.

⁴ EFTAs overvåkningsorgan

2.4 Kriterier for måloppnåelse

Måloppnåelse vurderes basert på overføring av transportarbeidet⁵ målt i tonnkm. Redere som mottar støtte må dokumentere at godsoverføringen skjer fra vei til sjø.

2.5 Varighet og budsjett

Den notifikerte tilskuddsordningen har en varighet på tre år, fra 2017 til 2019. Prosjekter som innvilges støtte kan motta denne i maksimalt tre år fra oppstart av prosjektet.

Stortingets årlige statsbudsjett setter de økonomiske rammene for ordningen. I 2017 var rammen 82 millioner kroner, i 2018 var den 72,5 mill. kroner. For 2019 er det bevilget en ramme på 77,4 millioner kroner.

2.6 Type tiltak som kan oppnå støtte

Tilskuddsordningen skal legge til rette for etablering av nye, levedyktige sjøbaserte transporttilbud, eller under særskilte vilkår oppgradering av eksisterende tilbud, i EØS-området.

Tilskudd kan tildeles prosjekter som fører til godsoverføring fra norske veier til sjø og som har en definert nytteeffekt for samfunnet. Et *prosjekt* er definert av ruten (seilingsmønster), godset som skal overføres fra vei, alle relaterte tjenester og eventuelt annet gods som skal fraktes. Alle lastetyper er inkludert i ordningen. For å kunne innvilges støtte må den nye ruten være avhengig av støtten for å realiseres, samt kunne drives videre uten tilskudd etter tilskuddsperiodens utløp.

Det er som hovedregel kun nye sjøtransporttilbud som kan motta støtte, jf. at støtten ikke skal gå til transport av gods som allerede fraktes sjøveien. I særlige tilfeller kan det gis tilskudd til et eksisterende tilbud som ellers står i fare for å bli lagt ned og godset overført til vei. Videre kan det kun gis støtte til ett prosjekt per rute. Det er heller ikke mulig å oppnå støtte til gjentakelse, utvidelse eller fornyelse av det aktuelle prosjektet. Dersom et prosjekt har en overlappende rute med andre prosjekter eller eksisterende tilbud, kan oppnå støtte dersom de komplementerer hverandre. For eksempel ved at de frakter forskjellig type gods eller er innrettet mot forskjellige markeder. Komplementære prosjekt må føre til en netto økning i overført gods fra vei til sjø. Alle søknader må spesifisere hvorvidt det søkes om støtte til etablering av et nytt sjøtransporttilbud, eller til oppgradering av et sjøtransporttilbud som står i fare for å legges ned.

⁵ Transportarbeid måles i tonnkilometer: Produktet av reiselengde og godsmengde transportert, dvs. summen av (reiselengde × antall tonn)

2.6.1 Nytt sjøtransporttilbud

Det er som nevnt kun nye sjøtransporttilbud som kan motta støtte. Et nytt sjøtransporttilbud kan være etablering av et nytt tilbud, eller endring av et eksisterende tilbud. Det kan forekomme at kun deler av et prosjekt kan anses for å utgjøre et nytt tilbud. I så fall begrenses støtten til denne delen av prosjektet.

2.6.2 Oppgradering av eksisterende sjøtransporttilbud

I tilfeller der et eksisterende tilbud står i fare for å bli lagt ned, og godset overføres til vei, kan det gis tilskudd til prosjekter som innebærer oppgradering av et eksisterende tilbud. For disse prosjektene gjelder særlige vilkår. Søknaden må blant annet sannsynliggjøre at det eksisterende tilbudet vil opphøre uten tilskudd, og at godset som i dag går sjøveien vil overføres til vei. Oppgraderingen må føre til at tilbudet blir levedyktig etter tilskuddsperiodens utløp.

2.7 Tildelingskriterier

Prosjekter som skal oppnå støtte fra ordningen må oppfylle følgende kriterier:

- Prosjektet må gi samfunnsmessige gevinster ved at gods overføres fra vei
- Prosjektet må være avhengig av støtte for å kunne gjennomføres
- Prosjektet må kunne være levedyktig etter støtteperioden
- Støtte til prosjektet må i tillegg ikke vri konkurransen i vesentlig grad

2.7.1 Prosjektet må gi samfunnsmessige gevinster ved at gods overføres fra vei

For at et prosjekt skal kvalifisere for støtte må søknaden inkludere en beregning av prosjektets nytteverdi (samfunnsmessige gevinster) ved sjøtransport fremfor veitransport for det aktuelle godset som skal overføres.

2.7.2 Prosjektet må være avhengig av støtten for å realiseres

Sentralt for denne ordningen er at man antar at etablering av nye sjøtransporttilbud innebærer en stor økonomisk risiko, jf. at oppstartfasen ofte vil være relatert til lave fraktvolum før tilbudet på sikt kan bli lønnsomt. Søknad må derfor sannsynliggjøre at støtten er nødvendig for at tiltaket skal realiseres.

2.7.3 Prosjektet må kunne være levedyktig etter støtteperioden

Søknad må sannsynliggjøre at den nye ruten vil bli levedyktig uten støtte etter at støtteperioden er over.

2.7.4 EØS-avtalen

Støtten må i tillegg ikke påvirke konkurransen på en måte som ikke er forenelig med EØS-samarbeidets felles interesser.

2.8 Kostnader som dekkes av ordningen

Støtteberettigede kostnader er et statsstøtterettslig begrep og angir hvilke kostnader tilskuddet kan brukes til å dekke. Kystverket benytter summen av de støtteberettigede kostnadene til å fastsette et støttetak for prosjektet (jf. pkt. 10 i retningslinjene). Støtteberettigede kostnader trenger ikke å være det samme som prosjektkostnader, men de støtteberettigede kostnadene må være en del av prosjektkostnadene (eventuelt forprosjektkostnader). Prosjektkostnader kan derfor inneholde kostnader som ikke er støtteberettiget. Støtteberettigede kostnader for et prosjekt kan være *enten* kostnader til drift av prosjektet *eller* investeringer i omlastningsutstyr. Det er altså ikke anledning til å kombinere de to alternativene.

2.8.1 Støttetak

Støttetaket, eller støtteintensiteten, angir den øvre grensen for tilskudd.

1. 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.

2. Ved søknad om støtte til investeringer i omlastningsutstyr gjelder følgende støttetak:
 - 10 % av de støtteberettigede investeringskostnadene eller
 - prosjektets beregnede nytteverdi

Det laveste av disse to beløpene utgjør maksimalbeløpet for tilskudd.

2.8.2 Kumulering

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

Kumulering omtales i retningslinjenes punkt 8 som lyder:

«Kumulering med annen offentlig støtte for de samme støtteberettigede kostnadene er tillatt opp til det mest fordelaktige støttetaket. Det betyr at dersom tilskuddsmottaker kan få støtte gjennom EU-midler, eller er berettiget til støtte under andre støtteordninger, gjelder støttetaket på totalt 30 % av driftskostnadene.

Mottaker av støtte plikter å oppgi all øvrig offentlig støtte som kan knyttes til de støtteberettigede kostnadene som skal inngå i prosjektet».

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

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

3. Søknadsprosessen

3.1 Utlysning

Første fase i søknadsprosessen er kunngjøring av tildelingen via Kystverkets hjemmeside og fagrelaterte medium med tilhørende søknadsfrist. Søknadsfristen settes ikke tidligere enn 12 uker fra kunngjøringstidspunktet.

Det er etablert en hjemmeside for ordningen⁶. Ordningen er åpen for søkere fra hele EØS-området. Hjemmesiden, søknadsskjema, retningslinjer og veileder er derfor tilgjengelig på engelsk.

3.1 Veiledning

Kystverket anbefaler søkere å benytte seg av mulighetene for individuell veiledning. Veiledning skjer i det omfang som etterspørres gjennom personlige møter, Skype- eller telefon.

Som en hjelp til utfylling av søknad har Kystverket utarbeidet en detaljert veileder for selve søknadsprosessen. Veilederen går punkt for punkt gjennom søknadsskjemaet, for at søker lettere skal kunne gi Kystverket de opplysninger som er nødvendig for å kunne behandle søknaden. Veilederen inkluderer informasjon om ordningen, søknadskriterier, dokumentasjon som kreves, hvordan nytteverdi beregnes, krav til innhold i forretningsplan, krav til rapportering, samt system for utbetaling av støtte. Søker kan laste ned veilederen på ordningens nettside.



Figur 1 Veileder til ordningen på norsk og engelsk

⁶ www.kystverket.no/godsoverforing

3.1 Krav til søknad

For å søke fra denne ordningen må søker fylle ut et elektronisk søknadsskjema i Altinn. Link til e-søknad finnes på ordningens hjemmeside. Søknadsskjemaet er tilgjengelig både på norsk (bokmål og nynorsk) og engelsk. Utenlandske søkere kan benytte samme innloggingsløsning.

Søkere til ordningen skal vise til tilfredsstillende økonomisk, faglig og praktisk evne til å gjennomføre det omsøkte prosjektet. For å kunne vurdere prosjektets forutsetning for godsoverføring og økonomisk levedyktighet må søknaden bygge på en detaljert forretningsplan.

Forretningsplanen skal gi informasjon om mengde overført gods med tilhørende frakstrekninger i hver periode. En periode kan være ett år eller kortere. Lengden på periodene og oppstartdato, og fremdriftsplan for ruten må angis i søknaden. Estimatenes for godsoverføring er nødvendig fordi de inngår i beregningen av prosjektets nytteverdi. Dokumentasjon på forventet overført gods er ikke obligatorisk, men vil naturlig nok bidra til å styrke søknaden.

Forretningsplanen skal også inkludere en økonomisk analyse som gir oversikt over alle inntekter og kostnader som tilfaller prosjektet i fire perioder, og som viser at prosjektet er avhengig av støtte i de tre første periodene og kan drives uten støtte fra og med fjerde periode. Det er ikke avgjørende at prosjektet viser et positivt driftsresultat allerede 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. Søker må i så fall redegjøre for hvordan lønnsomheten vil ta seg opp etter hvert. I slike tilfeller vil det være nødvendig å inkludere flere perioder i den økonomiske analysen.

Forretningsplanen og den økonomiske analysen kan utformes utenfor søknadsskjemaet og legges ved som vedlegg til søknaden. Oppstartdatoen kan ikke være senere enn 12 måneder etter at vedtak om tilsagn er fattet.

3.1.1 Utfylling av søknadsskjema

Figur 2 nedenfor viser søknadsskjemaet slik det vises i Altinn. I selve søknadsskjemaet skal søker gi opplysninger om og kontaktinformasjon på prosjekteier. I del to oppgis informasjon om alle frakstrekninger som inngår i ruten, samt tilhørende mengde forventet overført gods og verdi av beregnet nytteverdi. Nytteverdien beregnes utenfor søknadsskjema. Les mer om beregning av nytteverdi under pkt. 3.1. I den siste delen av søknadsskjemaet skal søker gi informasjon om eksisterende tilbydere av sjøtransport i den markedet som den nye ruten skal drives.

Det ligger til grunn for tilskuddsordningen at de samfunnsmessige gevinstene av å støtte prosjekter skal være større enn de negative effektene på konkurransen. Det skal derfor ikke gis tilskudd til prosjekter som bare overfører godstransport fra jernbane til sjø, og

heller ikke prosjekter som bare overfører godstransport fra ett sjøtransporttilbud til et annet. For å sikre at det ikke gis støtte til prosjekt som svekker øvrig sjø- eller jernbanetransporttilbud utover det som kan aksepteres, må søker beskrive alle alternative transporttilbud på sjø og bane for det konkrete godset som han planlegger å overføre.



KYSTVERKET

Søknad – tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø

1. Informasjon om søker

Firmanavn *

Kontaktperson *

Organisasjonsnummer Telefon *

Postadresse Epost *

Postnummer

Poststed Kontonummer

Land IBAN/BIC

Legg inn eventuelle medsøker(e)

☐ Legg til medsøker

Figur 2 Elektronisk søknadsskjema

Dersom et prosjekt ser ut til å ville svekke andre, eksisterende sjø- eller jernbane-transporttilbud, vil Kystverket foreta nærmere vurderinger av konkurransevirkningen. Kystverket kan avslå søknader dersom de negative virkningene på konkurranse anses å være betydelige.

3.1 Eksterne kostnader ved transport

Transportaktivitet påfører samfunnet eksterne⁷ virkninger eller kostnader i form av ulykker, støy, kø, lokal luftforurensning, klimagassutslipp og slitasje på infrastruktur. Sammenlignet med veitransport innebærer sjøtransport færre ulykker, redusert utslipp til luft og reduserte vedlikeholdskostnader per tonnkilometer.

⁷ Store Norske Leksikon definerer eksterne virkninger eller eksternaliteter som positive eller negative virkninger én eller flere aktørers virksomhet har på andre aktører som ikke tas hensyn til i prisen. Med andre ord tar ikke beslutningstakerne hensyn til disse gevinstene eller kostnadene i sine beregninger.

3.1.1 Metode for beregning av nytteverdi

Det ligger til grunn for tilskuddsordningen at godsoverføring fra vei til sjø vil bidra til reduksjon av samfunnets samlede eksterne kostnader fra transportaktivitet. Denne samfunnsgevinsten omtales i ordningen som nytteverdi og beregnes ved hjelp av Kystverkets kalkulator. Grunnlaget for beregningene er hentet fra «Marginale eksterne kostnader ved transport av gods på sjø og bane» gjennomført av Magnussen for Vista Analyse (2015) og «Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk med korrigerte ulykkeskostnader» av Thune-Larsen et.al for TØI (2014). Tabell 3-1 og 3-2 viser de marginale eksterne kostnader ved vei- og sjøtransport. Marginalkostnadene angis i kroner per tonnkm.

Tabell 3-1: Koeffisienter for marginale eksterne kostnader ved veitransport Thune-Larsen et.al. (2014/16) angitt i kroner per tonnkm

	Rural areas	Urban areas	Urban areas
Greenhouse gas	0,050	0,050	0,050
Local pollution	0,015	0,083	0,376
Noise	0,000	0,010	0,012
Congestion	0,000	0,000	0,080
Accidents	0,056	0,282	0,282
Infrastructure	0,071	0,071	0,071
Winter operations	0,050	0,050	0,050
SUM	0,197	0,502	0,877

I veitransportnettverket er det lagt til grunn at transporter gjennom områder med høyere grad av befolkningstetthet, vil gi høyere eksterne kostnader. I Norge vil de aller fleste tonnkm som foretas på vei være gjennom «rurale» strøk der innbyggertallet vil være under 15 000. Gjennomsnittlige marginale kostnader per tonnkm vil for de aller fleste tonnkm vil derfor være 0,197 kroner.

På sjø antas de marginale kostnader å være like uavhengig av frakstrekning. Gjennomsnittlige marginale eksterne kostnader ved sjøtransport antas å være 0,010 kroner per tonnkm. Dette utgjør omlag 10 prosent av de marginale kostnadene ved veitransport. Som det fremgår av tabell 3-1 og 3-2 vil samfunnsgevinsten ved godstransport på kjøll først og fremst være relatert til reduksjon i behov for vedlikehold av infrastruktur og reduserte ulykkeskostnader.

**Tabell 3-2: Koeffisienter for marginale eksterne kostnader ved sjøtransport
Magnussen et.al. (2015) angitt i kroner per tonnkm**

Greenhouse gas emission	0,005
Local pollution	0,003
Noise	0,000
Accidents	0,0004
Accidental emission to water	0,002
Infrastructure damage	0,000
SUM	0,010

3.1.2 Beregning av nytteverdi⁸

Nytteverdien ved godsoverføring er differansen mellom de eksterne kostnadene ved transport på vei- og sjøtransport over en gitt distanse. Nytteverdien beregnes ved hjelp av Kystverkets kalkulator, tilgjengelig via ordningens hjemmeside⁹. Beregningene baserer seg på:

- Antall tonn gods
- Fraktstrekningen

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 inngå i beregningen. Dette gjelder også derom godset skulle stå i fare for å bli overført til vei.

Kalkulatoren er utviklet av Kystverket og er basert på Googles kartløsning og Kystverkets kartløsning for farled. Antall tonnkm multipliseres med koeffisientene for marginale eksterne kostnader. Kalkulatoren beregner de samlede eksterne kostnader ved vei og sjøalternativet, og presenterer differansen mellom disse.

⁸ <https://beregningsverktoy.kystverket.no/calculator/>

⁹ www.kystverket.no/godsoverforing

Distanseberegningene på vei foretas ved å anvende googlebasert kartløsning. Det kan derfor forekomme mindre avvik i distanser. Distanseberegninger på sjø er basert på Kystverkets farledsdatasett. Farledsdatasettet brukes til å regne ut distanser mellom havner. Tallet multipliseres deretter med Vista Analyse sine koeffisienter for marginale eksterne kostnader pr tonnkm ved sjøtransport (Magnussen *et al*, 2015).

I praksis vil et prosjekt kunne bestå av godstransport mellom mange kombinasjoner av opprinnelsessteder og destinasjoner. Kystverket bistår i slike tilfeller med hjelp til forhåndsregning av nytteverdien.

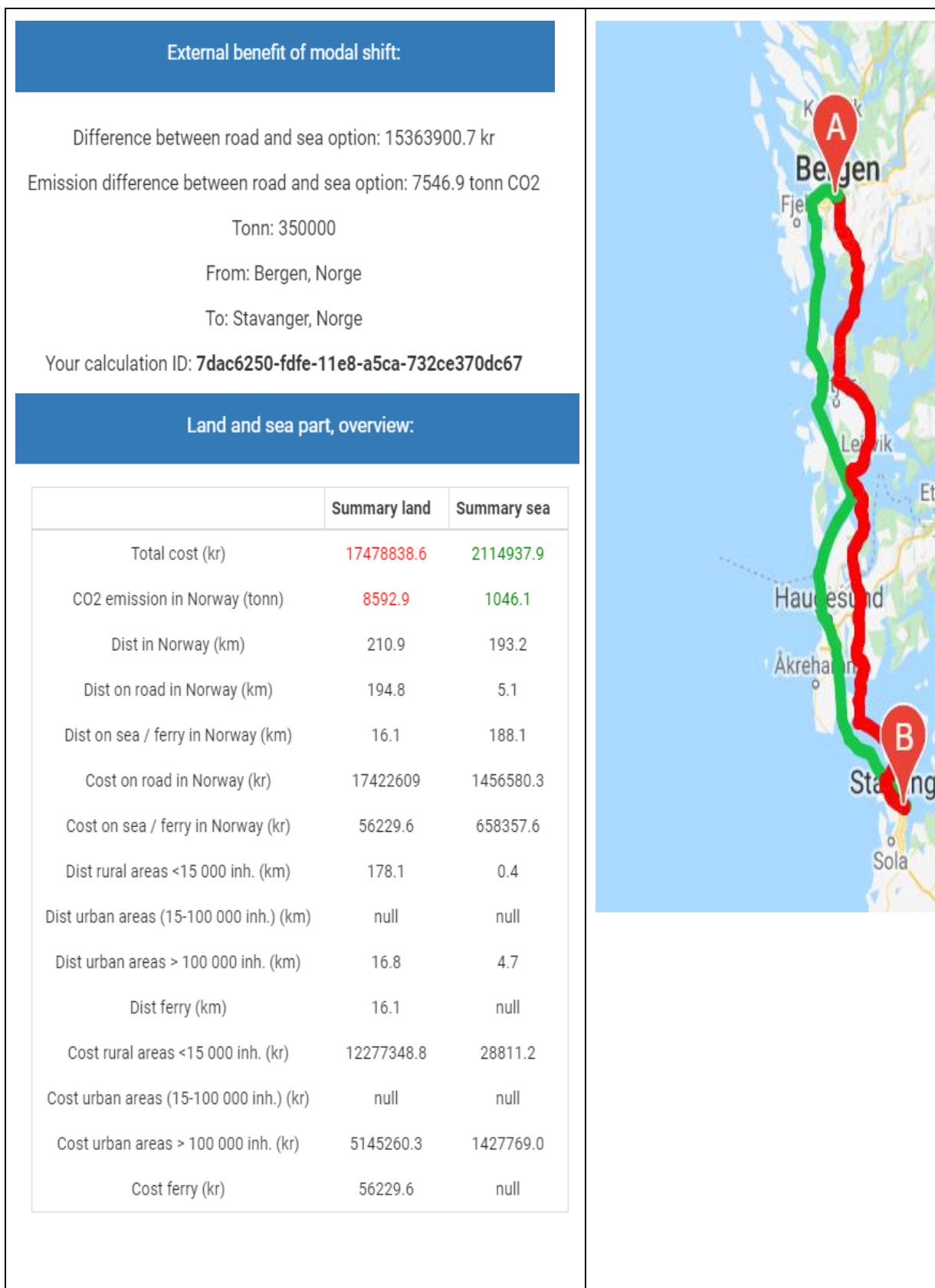
For last som ikke lar seg oppgi i tonn, skal følgende omregningsfaktorer anvendes ved beregning av nytteverdi.

Volum	Vekt, kg
1m ³	515
1 pall	740
1 lastmeter	1 250
20 ft container	7 500
40 ft container	15 000
45 ft container	17 000
Semitrailer	17 000

Figur 3 Omregningsfaktorer for alternative lastenheter

Figur 4 nedenfor illustrerer hvordan kalkulatoren beregner nytteverdien ved godsoverføring mellom Bergen og Stavanger. Den aktuelle ruten vises i kartet. Verktøyet presenterer nytteverdien og de eksterne kostnadene ved vei- og sjøtransport-alternativene i en egen tabell ved siden av kartet. Hver beregning får tildelt en unik kalkulasjons ID. ID-en gjør det mulig å kontrollere beregningen på en effektiv måte.

I tilfellet nedenfor er nytteverdien ved overføring av 350 000 tonn gods fra vei til sjø mellom Bergen og Stavanger beregnet ved hjelp av kalkulatoren. Som det fremgår av tabellen til høyre utgjør nytteverdien om lag 15,3 million kroner.



Figur 4 Eksempel på beregning av nytteverdi mellom Bergen og Stavanger

3.1.3 Revisjon og oppdatering av marginale eksterne kostnader

Analysene av marginale kostnader ved godstransport på vei, sjø og bane foretatt av TØI og Vista analyse har hittil utgjort det beste faglige grunnlaget for Kystverkets kalkulator for beregning av samfunnsøkonomisk nytte ved godsoverføring. Den samfunnsøkonomiske tilnærmingen og metoden har vært uomtvistet, mens grunnlaget for beregningene har blitt kritisert. I brev datert 8.3.18 til Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2018-2029 har Samferdselsdepartementet gitt i oppdrag å utarbeide et konsistent beregningsgrunnlag og at det etableres et metodisk grunnlag som er felles for alle transportformene. Målet er å sikre at alle relevante elementer er med i analysene, med den samme tilnærming med hensyn til datagrunnlag og metode, samt at analysene oppdateres på ny teknologi. Etter anbudskonkurranse har NTP-sekretariatet gitt oppdraget til TØI, som skal være ferdig med sine analyser april 2019.

Kystverkets plan er at reviderte koeffisienter for marginale eksterne kostnader implementeres i Kystverkets kalkulator, og at dette legges til grunn for beregning av nye tilsagnsgrunnlag.

4. Tildelingsprosessen

4.1 Saksbehandling av søknader

Saksbehandlingen av søknader skjer trinnvis, der første trinn innebærer en vurdering av hvorvidt søknaden er kvalifisert. Denne vurderingen inkluderer en mottakskontroll av søknaden, der søknaden som minimum må oppfylle følgende vilkår:

1. Søknad må være mottatt innen søknadsfristen
2. Rederen må være etablert i EØS-land, og operere et skip flagget i et EØS-land
3. Søknaden må inneholde følgende dokumentasjon; forretningsplan, nytteverdiregning og en økonomisk analyse.

Søknader som oppfyller disse vilkår går videre til neste trinn i søknadsbehandlingen. En gruppe bestående av økonomer, statsvitere og jurister vurderer deretter om prosjektet oppfyller vilkårene for tildeling. For at en søknad skal oppfylle disse kriteriene skal søknaden ha sannsynliggjort at gjennomføringen av prosjektet er basert på en god og faglig måte, at de relevante godsmengdene vil overføres fra vei, og at prosjektet har behov for støtte, men at det med god sannsynlighet vil bli levedyktig etter støtteperioden. I tillegg vurderer Kystverket om statsstøtten i vesentlig grad vil bidra til vridning av konkurranseforholdet i en slik grad at de positive effektene av prosjektet utlignes av de negative. I arbeidet med vurdering av prosjektenes markedsgrunnlag og om deres potensial for konkurransevridning, innhenter Kystverket innspill fra to uavhengige konsulenter.

Dersom de kvalifiserte prosjektene overstiger den økonomiske rammen for tildeling, vil det være nødvendig å prioritere mellom prosjektene. Retningslinjenes punkt 12 angir hvordan Kystverket skal prioritere:

«Søknader som oppfyller alle vilkår, vil ved behov prioriteres først etter beregnet nytteverdi per støttekrone, og deretter etter beregnet nytteverdi».

Siste trinn er innvilgelse eller avslag på tilsagn om støtte. Vedtak etter disse retningslinjene er enkeltvedtak som kan påklages til Kystverket jf. fvl. § 28 innen 3 uker etter at vedtaket er mottatt. Klager har rett til å se sakens dokumenter, jf. forvaltningslovens §§ 18 og 19. Dersom Kystverket opprettholder vedtaket, sendes klagen videre til Samferdselsdepartementet for endelig behandling. De som får tilsagn om støtte, må bekrefte aksept av vilkår for tilskudd skriftlig innen tre uker fra mottatt vedtak.

5. Tilskuddsmottakere

Kystverket har så langt mottatt 20 søknader om støtte fra ordningen. Av disse er 11 mottatt i 2017 og 9 i 2018. Seks søknader ble innvilget i første tildelingsrunde og tre i andre runde. To søknader ble trukket i løpet av søknadsbehandlingen i den første runden og tre avslått. I andre tildelingsrunde ble en søknad trukket og 5 avslått.

Tabell 5-1: Antall søknader om tilskudd fra ordningen, totalt og per år

År	Antall søknader	Innvilgede søknader	Trukkede søknader	Avslåtte søknader
2017	11	6	2	3
2018	9	3	1	5

Tabell 5-2 viser samlet omsøkt beløp og samlet tilsagnsbeløp per tildelingsår og for støtteperioden som helhet. Totalt er det søkt omlag 660 millioner kroner, hvorav 320 millioner kroner utgjør beregnet nytteverdi for prosjektene fra tildelingsrunden i 2017 og 340 mill. kroner i beregnet nytteverdi i den andre runden. Samlet omsøkt godsoverføring utgjør nærmere 9 millioner tonn gods, hvorav 4,6 millioner tonn tilfaller første runde og 4,2 millioner tonn den andre runden. Det er så langt gitt tilsagn om 163,2 millioner kroner i støtte til 9 prosjekter som samlet kan overføre 4,6 million tonn gods. Innvilget tilsagn utgjør dermed 25 prosent av omsøkt beløp.

Tabell 5-2: Tilsagnsbeløp og godsoverføring fra ordningen, totalt og per tildelingsår

År	Beregnet nytteverdi	Estimert godsoverføring	Antall innvilgede søknader	Innvilget støttebeløp	Forventet godsoverføring i støtteperioden
2017	320 mill. kr.	4,6 mill. tonn	6 (3)	93 mill. kr. (44,3 mill. kr.)	2,7 mill. tonn (0,75 mill. tonn)
2018	339 mill. kr.	4,2 mill. tonn	3	70,9 mill. kr.	1,9 mill. tonn
SUM	659 mill.kr	8,8 mill. tonn	9	163,2 mill. kr.	4,6 mill. tonn (2,7 mill. tonn)

Tre av prosjektene som ble innvilget tilsagn i den første runden måtte av ulike grunner trekkes. Innvilget tilsagn for prosjektene fra den første tildelingen er derfor nedjustert til 44,3 millioner kroner. Forventet godsoverføring er tilsvarende justert fra 2,7 million tonn til 0,75 million tonn. De tre prosjektene som er innvilget tilsagn om tilskudd i den andre tildelingsrunden har tilsammen oppnådd 70,9 millioner kroner. Prosjektenes samlede forventet godsoverføring utgjør nærmere 1,9 millioner tonn gods fra vei til sjø i løpet av støtteperioden. Samlet sett er det hittil gitt 115 million kroner i tilsagn til seks prosjekter for at de skal overføre omlag 2,6 million tonn gods fra vei til sjø.

Tilskuddsmottakernes individuelle beregnet nytteverdi, innvilget tilskudd og forventet overføring av gods og transportarbeid presenteres i tabell 5-3.

Tabell 5-3 Tilskuddsmottakeres beregnede nytteverdi, innvilget tilskudd, samt forventet overføring av gods og transportarbeid

Rederi	Beregnet nytteverdi	Innvilget tilskudd	Godsoverføring i tonn	Forventet overført transportarbeid i tonnkm
Base Marine AS	kr 27 457 887	kr 27 457 887	421 746	222 653 097
DFDS Logistics AS	kr 4 331 566	kr 4 331 566	253 260	13 035 060
Norlines AS	kr 12 497 494	kr 12 497 494	67 281	62 045 256
Havline Vessel AS	kr 20 116 045	kr 20 116 045	212 489	117 315 179
Viasea Shipping AS	kr 16 965 000	kr 16 965 000	238 000	74 890 950
Color Line AS	kr 78 171 743	kr 33 782 518	1 436 082	328 575 651
SUM	kr159 539 735	Kr 115 150 510	2 628 858	818 515 192

Som det fremkommer av tabell 5-3 utgjør prosjektenes beregnede nytteverdi i all hovedsak også støttetaket og dermed innvilget støtte. Unntaket er Color Line som har en nytteverdi som er langt høyere enn innvilget støtte¹⁰.

I resten av kapittelet gis det en beskrivelse av prosjektene som er innvilget tilsagn i 2017 og 2018. Det gis informasjon om innvilget beløp, oppstart for prosjektet, operasjonsområde og tilhørende tonnasje for ruten, samt prosjektets forventede overføring av gods og transportarbeidet målt i tonn og tonnkm. En redegjørelse for tildelingen og vurdering av tildelingskriteriene, samt prosjektenes mulighet for vridning av konkurransen gis i underkapittel 5.8.

5.1 Base Marine AS

Base Marine AS er innvilget tilsagn om nærmere 27,5 million kroner til prosjektet «Transport@sea» for å etablere en fast sjøbasert godsrute for anløp til oljebasene mellom Stavanger og Kristiansund. Ruten vil hovedsakelig betjene olje og gassmarkedet. Ruten drives med ro-ro skipet Hannah Kristina som i tillegg til ro-ro kapasitet også tilbyr transport av bulk og løse traller. Ruten er satt opp med et ukentlig anløp mellom Stavanger i Kristiansund og to rundturer per uke mellom Stavanger og Bergen. Teknisk drift og bemanning utføres av Larvik Shipping AS, mens Kuehne-Nagel er ansvarlig for logistikken. Den nye godsruten ble etablert 1.11.2017. Støtteperioden løper fra 1.11.2017

¹⁰ Prosjektenes individuelle og samlede nytteverdi omtales nærmere i vedlegg 1: Tilleggsnotat om nytteverdi.

til og med 31.10.2020.

Tabell 5-4 Detaljer Base Marine AS

Type prosjekt	Beregnet nytteverdi	Innvilget støtte	Oppstartdato	Operasjonsområde
Ny godsroute	kr 27 457 887	kr 27 457 887	1.11.2017	Stavanger - Kristiansund

Tabell 5-5 Skipsdetaljer Hannah Kristina

Skipsnavn	Skipstype	DWT	Byggeår	Flagg	Drivstoff
Hannah Kristina	RO-RO Cargo	5 850 t	1999	Norge	LNG

Kilde: www.marinetraffic.com



Figur 5 Hannah Kristina Kilde: www.marinetraffic.com

Hannah Kristina er et kombinasjonsfartøy som tilbyr transport av våt og tørr bulk og ro-ro og tungløft på samme kjøll. Fartøyet er flagget i Norge og eid av Base Marine Norway AS. Skipet er et kombinert ro-ro og containerskip med mulighet for last av bulk, med egne kraner ombord. DWT utgjør 5 850 tonn. Skipet har miljøvennlig gassmotor i kombinasjon med batteripakke (hybrid).

Den estimerte godsoverføringen utgjør 421 745 tonn. Dette tilsvarer en overføring av 145 million tonnkm fra vei til sjø i løpet av støtteperioden. Gitt en gjennomsnittsvekt per vogntog på 15,6 tonn per transport¹¹, antas godsoverføringen fra prosjektet å utgjøre en reduksjon på inntil 27 035 færre lastebiler på det norske veinettet.

¹¹ Norske lastebilundersøkelsen

Tabell 5-6: Forventede effekter Base Marine AS

	Forventet godsoverføring	Forventet overført transportarbeid tonnkm	Forventet reduksjon i antall lastebiler
Etter 3 år	421 745 tonn	144 771 255 tonnkm	27 035 lastebiler
Etter 8 år	1 414 491 tonn	725 087 357 tonnkm	90 063 lastebiler
Etter 15 år	2 804 334 tonn	1 428 495 321 tonnkm	179 765 lastebiler

Dersom man legger til grunn en overføring av gods i samme takt som i prosjektets siste støtteperiode, og at prosjektet drives videre i fem år etter støtteperioden vil prosjektet etter åtte kunne ha bidratt til en overføring av 1,4 million tonn gods og 725 million tonnkm. Etter 15 år vil prosjektet kunne ha bidratt til en overføring av 2,8 million tonn gods og 1,2 mrd tonnkm. Omregnet til lastebiler vil prosjektet etter åtte år kunne ha bidratt til en reduksjon av omlag 90 000 færre vogntog og etter 15 år til en reduksjon på omtrent det dobbelte.

5.2 DFDS Logistics AS

DFDS Logistics AS har fått tilsagn om 4,3 millioner kroner i tilskudd til ruteendring av deres eksisterende rute mellom Immingham og Norge. Ruteendringen innebærer at de fra 1.9.2017 skal anløpe Oslo på ukentlig basis, fremfor Drammen og Moss. Den delen av prosjektet som tildeles støtte omfatter utvidelsen av ruten fra Moss og Drammen til Oslo. Nytteverdien fra prosjektet består av overføring av RDF (restavfall) som skal til Klemetsrud forbrenningsanlegget (KEA). Dette er gods som før ruteendringen ble lastet av i Moss og Drammen og kjørt på bil til KEA. DFDS Logistics ruteendring innebærer dermed at godset kan tas sjøveien lenger enn tidligere, og slik bidra til reduksjon i vogntogkm. Oppstart for ruten var 1.9.2017. Støtteperioden varer fra 1.9.2017 til 31.8.2020.

Tabell 5-7 Detaljer DFDS Logistics AS

Type prosjekt	Operasjonsområde	Innvilget støtte	Oppstartdato
Utvidelse av eksisterende rute	Moss –Oslo og Drammen - Oslo	Kr 4 311 566	1.9.2017



Figur 6 MV Lysvik Kilde: www.marinetraffic.com

Ruten drives med DFDS eget cargoskip som tilbyr både sideport, og containerkapasitet på dekk og i lasterommet. DWT utgjør 5 157 tonn. Skipet er bygd i 1998 og er flagget i Norge.

Tabell 5-8 Detaljer DFDS Logistics AS

Skipsnavn	Skipstype	DWT	Byggeår	Flagg	Drivstoff
Lysvik Seaways	Cargo	5 157 t	1998	Norge	MGO

Kilde: www.marinetraffic.com

Prosjektets estimerte overføring av gods og transportarbeid fra vei til sjø i støtteperioden utgjør 253 260 tonn gods og nærmere 13 mill. tonnkm. Gitt en gjennomsnittsvekt per vogntog på 15,6 tonn per transport¹², antas godsoverføringen fra prosjektet å utgjøre en reduksjon på inntil 27 035 færre lastebiler på det norske veinettet.

Tabell 5-9 Forventede effekter fra DFDS Logistics AS

	Forventet godsoverføring	Forventet transportarbeid overført	Forventet reduksjon i antall lastebiler
Etter 3 år	253 260 tonn	56 142 720 tonnkm	16 235
Etter 8 år	706 860 tonn	79 565 520 tonnkm	45 312
Etter 15 år	1 341 900 tonn	56 142 720 tonnkm	86 019

Dersom man legger til grunn en overføring av gods i samme takt som i prosjektets siste støtteperiode, samt at prosjektet drives videre i fem år etter støtteperioden vil prosjektet etter åtte kunne ha bidratt til en overføring av om lag 707 million tonn gods og nærmere 80 million tonnkm fra vei til sjø. Etter 15 år vil prosjektet kunne ha bidratt til en overføring av om lag 1,4 mrd. tonn gods og 112 million tonnkm fra vei til sjø. Omregnet til lastebiler

¹² Norske lastebilundersøkelsen

vil prosjektet etter åtte år kunne ha bidratt til en reduksjon av om lag 45 312 færre vogntog og etter 15 år til en reduksjon tilsvarende 86 019 lastebiler.

5.3 Norlines AS

Norlines er har fått tilsagn om 12,5 millioner kroner i støtte til utvidelse av deres eksisterende CL-rute mellom Nederland og Norge. Ruteutvidelsen omfatter faste anløp til oljebasene mellom Kristiansund og Hammerfest. Planlagt oppstart for ruten var opprinnelig 1.10.2017 men ble senere utsatt til 1.1.2018. Støtteperioden varer fra 1.1.2018 til 31.12.2020.

Tabell 5-10 Detaljer Norlines AS

Rederi	Type prosjekt	Operasjonsområde	Innvilget støtte
Norlines AS	Utvidelse av eksisterende rute	Kristiansund – Hammerfest	Kr 12 497 494



Figur 7 MS Kvitbjørn Kilde: www.marinetraffic.com

Ruten betjenes av LNG-skipene MS Kvitnos og MS Kvitbjørn. Båtene er bygd i 2015 og anses som verdens mest miljøvennlige skip. De er drevet med rene gassmotorer og hjelpemotorer som produserer strøm. Deres utslipp av klimagasser antas å være så mye som 35 prosent lavere enn vanlige godsskip. De har kapasitet på 3900 DWT og er registrert i Færøyene.

Tabell 5-11 Skipsdetaljer MS Kvitbjørn og MS Kvitnos

Skipsnavn	Skipstype	DWT	Byggeår	Flagg	Drivstoff
Kvitbjørn og Kvitnos	RO-RO Cargo	3900 t	2015	Færøyene	LNG

Kilde: www.marinetraffic.com

Norlines beskriver å kunne overføre nærmere 67 300 tonn i løpet av støtteperioden, og bidra til 62 mill. tonnkm reduksjon i transportarbeid på vei. Omregnet til reduksjon i vogntog utgjør dette 4 313 lastebiler.

Kystverket har på bakgrunn av manglende iverksettelse av den omsøkte ruten, sendt varsel om tilbaketrekning av tilsagnet om tilskudd til Norlines¹³.

5.4 Havline AS

Havline er innvilget tilsagn om 20,1 millioner kroner til etablering av en ny rute for transport av fersk fisk fra Vestlandet til sitt eget foredlingsanlegg i Hirtshals, Danmark. Slaktebåten er unik fordi den gjør det mulig å hente fisken direkte fra merdene, og foreta slaktingen ombord i båten. «Hav Line Metoden» er unik fordi konseptet, gjennom slakting ombord i båten, gjør det mulig å redusere utfordringer knyttet til levende transport av fisk i brønnbåt og ved bruk av ventemerd. Effektivitetsgevinstene ved å benytte slaktebåt som et flytende lakseslakteri, antas å være store. Laks og ørret høstes, foredles og transporteres direkte fra Norge til eksportmarkedet. Ved å prosessere fisken ombord i båten komprimeres forsyningskjeden med flere ledd. Dette anser Havline skal kunne redusere kostnadene med over 30 prosent innenfor slakting, pakking, personal og transport. Fisken vil med dette konseptet kunne ankomme markedet 1 til 2 døgn tidligere enn med tradisjonell slakting på land i kombinasjon med biltransport. Oppstart for prosjektet er 1.11.2018. Støtteperioden varer fra 1.11.2018 til 31.10.2021.

Tabell 5-12 Detaljer Havline Vessel AS

Rederi	Type prosjekt	Operasjonsområde	Innvilget støtte
Havline AS	Ny godsrute	Vestlandet - Hirtshals	kr 20 116 045

Ruten drives med Norwegian Gannet som er Havlines egen nybygde batterihybrid slaktebåt. Båten vil ha en årlig kapasitet på 150.000 tonn sløyd laks og ørret.



Figur 8 Norwegian Gannet Kilde: www.ilaks.no

Tabell 5-13 Skipsdetaljer Norwegian Gannet

Skipsnavn	Skipstype	DWT	Byggeår	Flagg	Drivstoff
Norwegian Gannet	Fish Carrier	3427 t	2018	Norge	MGO

Kilde: www.marinetraffic.com

¹³ Tilsagnet til dette prosjektet er per 23.1.2018 trukket tilbake.

De estimerte kortsiktige effektene fra prosjektene utgjør 212 489 tonn overført laks og ørret, mens overført transportarbeid utgjør 117,3 mill. tonnkm i løpet av støtteperioden.

Tabell 5-14 Langsiktige effekter Havline Vessel AS

	Forventet godsoverføring	Forventet overført transportarbeid	Forventet reduksjon i antall lastebiler*
Etter 3 år	212 489 tonn	81 058 940 tonnkm	13 621
Etter 8 år	644 739 tonn	227 069 815 tonnkm	41 329
Etter 15 år	1 249 889 tonn	431 485 040 tonnkm	80 121

Dersom man legger til grunn en overføring av gods i samme takt som i prosjektets siste støtteperiode, samt at prosjektet drives videre i fem år etter støtteperioden, vil prosjektet etter åtte kunne ha bidratt til en overføring av om lag 645 tusen tonn gods og 227 million tonnkm fra vei til sjø. Etter 15 år vil prosjektet kunne ha bidratt til en overføring av 1,2 million tonn gods og 431,5 million tonnkm fra vei til sjø. Omregnet til lastebiler vil prosjektet etter åtte år kunne ha bidratt til 41 300 færre vogntog på norske veier og etter 15 år til en reduksjon nært det dobbelte.

5.5 Viasea Shipping AS

Viasea Shipping AS er innvilget tilsagn om støtte på 16,9 million kroner til utvidelse av deres eksisterende rute mellom Moerdijk i Nederland og Oslo. Ruteutvidelsen omfatter et anløp i Kristiansand og Moss på rutens sørgående retning. Godsoverføringen baseres på en overføring av de laster som Viasea Shipping tar til Oslo med deres andre rute mellom Øst-Europa og Norge, og som har Kristiansand og omland som destinasjon. Godset som lastes i Moss er innenriks gods. Oppstart for prosjektet er 1.10.2018. Støtteperioden varer fra 1.10.2018 til 31.9.2021.

Tabell 5-15 Detaljer Viasea Shipping AS

Rederi	Type prosjekt	Operasjonsområde	Innvilget støtte
Viasea Shipping AS	Utvidelse av eksisterende rute	Oslo/Moss - Kristiansand	kr 16 965 000



Figur 9 MV Carla Kilde: www.marinetraffic.com

Ruten drives med Viasea Shippings egen containerskip MV Carla som går mellom Moerdjik og Oslo. Skipet som er bygd i 2004 går på MGO og har en DWT kapasitet på 9 193 tonn.

Tabell 5-16 Skipsdetaljer MV

Carla

Skipsnavn	Skipstype	DWT	Byggeår	Flagg	Drivstoff
MV Carla	Kontainer	9193 t	2004	Portugal	MGO

Kilde: www.marinetraffic.com

De kortsiktige effektene fra prosjektet i støtteperioden består av 238 000 tonn overført gods og omlag 75 million tonnkm overført transportarbeid. Omregnet til lastebiler antas prosjektet å bidra til 15 256 færre lastebiler i støtteperioden.

Tabell 5-17 Forventede effekter Viasea Shipping AS

	Forventet godsoverføring	Forventet overført transportarbeid	Forventet reduksjon i antall lastebiler
Etter 3 år	238 000 tonn	74 890 950 tonnkm	15 256
Etter 8 år	705 500 tonn	349 792 414 tonnkm	45 224
Etter 15 år	1 360 000 tonn	572 748 540 tonnkm	87 179

Dersom man legger til grunn en overføring av gods i samme takt som i prosjektets siste støtteperiode, samt at prosjektet drives videre i fem år etter støtteperioden vil prosjektet etter åtte kunne ha bidratt til en overføring av om lag 705 500 tonn gods og omlag 350 million tonnkm fra vei til sjø. Etter 15 år vil prosjektet kunne ha bidratt til en overføring av 1,3 million tonn gods og 573 million tonnkm fra vei til sjø. Omregnet til lastebiler vil prosjektet etter åtte år kunne ha bidratt til 45 224 færre vogntog og etter 15 år til en reduksjon av nær det dobbelte av dette fra norske veier.

5.6 Color Line AS

Color Lines prosjekt «Vei til sjø» har fått tilsagn om 33,8 millioner i støtte til etablering av en ny godsrute mellom Oslo og Kiel. Ruten vil være en ren ro-ro linje, som tar sikte på overføring av blant annet farlig last og last som har destinasjon i Øst- og Sør-Europa. Trafikken på den nye ruten er innrettet slik at godset som ankommer Kiel vil være koblet mot jernbanetransport fra Kiel øst- og sørover i Europa. Den nye ruten skiller seg ut fra Color Lines eksisterende Oslo - Kiel ro-pax rute, blant annet ved at den nye ro-ro ruten vil være uavhengig av sjåfør ombord og har kveldsavgang. Det forutsettes at den eksisterende ruten vil fortsette å seile med samme volumgrunnlag, og ikke være i konkurranse med den nye ruten. En viktig årsak bak initiativet til dette prosjektet er den voksende sjåførmangelen i Europa som har utviklet seg parallelt med den økonomiske veksten som har vært i Øst-Europa de siste årene, og som har bidratt til økt etterspørsel etter sjøtransport. Oppstart for den nye ruten er satt til 9.1.2019. Støtteperioden vil vare fra 1.1.2019 til 31.12.2021.

Tabell 5-18 Detaljer Color Line AS

Rederi	Type prosjekt	Operasjonsområde	Innvilget støtte
Color Line AS	Ny godsrute	Oslo – Kiel	Kr 33 782 518



Ruten skal betjenes med ro-ro/containerskipet Carrier som disponeres av det finske skipingfirmaet Finnlines ut 2018. Color Line overtar driften av skipet fra 1.1.2019. Skipet som ble bygd i 1998 har en kapasitet på 8853 DWT. Skipet går på MGO men har installert «scrubbere» som minimerer utslipp av blant annet svovel.

Figur 10 Finn Carrier Kilde: www.marinetraffic.com

Tabell 5-19 Skipsdetaljer Color Line AS

Skipsnavn	Skipstype	DWT	Byggeår	Flagg	Drivstoff
Finn Carrier	Ro-ro, container	8853 t	1998	Finland	MGO

Kilde: www.marinetraffic.com

Det er estimert at inntil 1,4 million tonn gods, og nærmere 330 million tonnkm vil kunne overføres fra vei til sjø i løpet av støtteperioden. Omregnet til vogntog utgjør godsoverføringen 91 641 færre lastebiler på norske veier.

Tabell 5-20 Langsiktige effekter Color Line AS

	Forventet godsoverføring	Forventet overført transportarbeid	Forventet reduksjon i antall lastebiler
Etter 3 år	1 436 082 tonn	328 575 651 tonnkm	92 057
Etter 8 år	3 981 492 tonn	910 965 906 tonnkm	255 224
Etter 15 år	7 545 066 tonn	1 726 312 263 tonnkm	483 658

Dersom man legger til grunn en overføring av gods i samme takt som i prosjektets siste støtteperiode, samt at prosjektet drives videre i fem år etter støtteperioden vil prosjektet etter åtte kunne ha bidratt til en overføring av om lag 4 million tonn gods og omlag 911 million tonnkm fra vei til sjø. Etter 15 år vil prosjektet kunne ha overført 7,5 million tonn gods og 1,7 mrd. tonnkm fra vei til sjø. Omregnet til lastebiler vil prosjektet etter åtte år kunne ha bidratt til 255 224 færre vogntog og etter 15 år til en reduksjon av nær det dobbelte av dette fra norske veier.

5.7 Redegjørelse for tildeling til prosjektene

5.7.1 Base Marine Norway As

Kystverket har i vurderingen av Base Marine lagt vekt på at prosjektet oppfyller samtlige av ordningens tildelingskriterier og at Base Marine har vist en god praktisk og økonomisk evne til gjennomføring av det omsøkte prosjektet.

Base Marine AS anses å ha gode forutsetninger for å genere de samfunnsmessige gevinster som ligger til grunn for tilsagnet om tilskudd. Det legges her vekt på at prosjektet har gode muligheter til å tiltrekke seg last fra vei til sjø med sitt planlagte ruteopplegg, og at lastene som inngår i beregningen av nytteverdi er sannsynliggjort og i stor grad oppnåelig for overføring fra vei til sjø. Videre ble prosjektet vurdert som robust med hensyn til de bulklastene som ikke er del av prosjektet, men som vil bidra positivt i oppstartsfasen.

Base Marine AS har sannsynliggjort at statlig støtte er nødvendig for at etableringen av den nye ruten skal finne sted. Tilskuddet vil bidra til å redusere rutens økonomiske risiko i oppstartfasen og frem til linjen blir drivverdig uten støtte. [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Relativt til økningen i inntekter vurderes prosjektet å ha en forventet god økonomisk utvikling.

Kystverket har vurdert at den nye ruten, til tross for en viss risiko for vridning av konkurransen opp mot eksisterende aktører i markedet, er forenelig med EØS-avtalen. I dette ligger at tilbudet, representert ved øvrige aktører som fremfører last på de samme strekninger, ikke anses å være overlappende med det omsøkte prosjektet. Eksisterende aktører som tilbyr sjøtransport til basene som inngår i prosjektet, opererer i spotmarkedet og på «ad-hoc» basis, og med annen framføringstid, enn det faste rutetilbudet som ligger til grunn for tilskuddet.

I tillegg er det lagt vekt på prosjektets vilje til å tilby en slik frekvens på ruten til at man evner å få til en god og varig overføring av gods fra vei til sjø. Eksisterende tilbydere av sjøtransport i rutefart på strekningen, opererer med dag, eventuelt morgen, kveld. De som tilbyr semi-rutefart opererer med en noe større unøyaktighet (2-3 dagers spredning er ikke uvanlig). En slik lavere forutsigbarhet gjør det mer krevende å konkurrere med landtransport på den forholdsvis korte strekningen mellom Bergen og Stavanger, hvor «alle» forventer over natten transport fra avsender til mottaker (dvs. henting hos avskiper om ettermiddagen og levering mottaker neste formiddag, senest).

Prosjektet er i tillegg vurdert opp mot Norlines sitt prosjekt om støtte til etablering av fast rutetilbud til oljebaser nord for Kristiansund gjennom en ruteendring av deres eksisterende CL-rute. Partene har i forbindelse med søknadsbehandlingen bekreftet planer om samarbeid med Kuehne-Nagel som mellomledd og med ansvar for logistikken. Et slikt samarbeid ble vurdert å bidra til en sikker, effektiv og gjensidig lønnsom sjøtransporttilbud for håndtering av godsgrunnlaget innenfor olje og gass markedet langs hele kysten. Gjennom tildelingene til Base Marine og Norlines oppnås det et samlet fast rutetilbud til alle oljebaser langs norskekysten. Dette forutsetter at det samarbeidet som er lagt til grunn i søknadene realiseres.

5.7.2 DFDS Logistics AS

Kystverket har i vurderingen av DFDS Logistics lagt vekt på at prosjektet oppfyller samtlige av ordningens tildelingskriterier, og at søker har vist en god praktisk og økonomisk evne til gjennomføring av det omsøkte prosjektet.

DFDS Logisitics har sannsynliggjort at godsmengdene anvendt i beregning av støtte går på vei mellom de aktuelle strekningene som inngår i prosjektet. Det er også sannsynliggjort at godset vil bli overført fra vei til sjø med det nye tilbudet gjennom bekreftelse om at mottaker av godset vil benytte seg av det nye tilbudet¹⁴.

Det er i den økonomiske analysen redegjort for at prosjektet innebærer en økonomisk risiko i oppstartsfasen, samtidig som det er sannsynliggjort at ruten gjennom økte fraktvolumer, vil kunne oppnå et drivverdig inntekstgrunnlag innen utløp av støtteperioden.

Ruten vil på strekningen Moss-Oslo og Drammen-Oslo ikke være i direkte konkurranse med eksisterende operatører da disse i hovedsak betjener lo-lo og ro-pax markedet. Det finnes en rute som operer et tilsvarende skip i strekningen Immingham og Norge men som går til Stavanger. Den anses derfor ikke å være i konkurranse med DFDS sitt tilbud. Støtten til DFDS anses følgelig ikke å medføre vesentlige negative virkninger på konkurransen.

5.7.3 Norlines AS

Kystverket la vurderingen av Norlines AS vekt på at prosjektet oppfylte samtlige av ordningens tildelingskriterier, og at søker har vist en god praktisk og økonomisk evne til gjennomføring av det omsøkte prosjektet.

Prosjektet ble som nevnt ovenfor vurdert opp Base Marine-prosjektet «Transport@ea» AS som søkte støtte til etablering av faste anløp til oljebasene mellom Stavanger og Kristiansund.

Det er i den økonomiske analysen redegjort for at prosjektet innebærer en økonomisk risiko i oppstartsfasen, samtidig som det er sannsynliggjort at ruten gjennom økte fraktvolumer, vil kunne oppnå et drivverdig inntekstgrunnlag innen utløp av støtteperioden.

Den opprinnelige søknaden inkluderte godsoverføring fra vei langs hele norskekysten. Ettersom det finnes flere eksisterende tilbydere av sjøtransport langs det omsøkte operasjonsområdet ble det gjennomført en grundig vurdering av hvordan en eventuell støtte vil virke på konkurransen mellom Norlines og eksisterende operatører langs operasjonsområdet. Norlines har i søknaden lagt vekt på at deres konkurrenter ikke tilbyr ro-ro fasiliteter slik Norlines gjør, samt at flere av disse ikke tilbyr fast linjetrafikk, og/eller har fokus på andre varestrømmer enn de Norlines har som mål å overføre. Norlines har i søknad selv vurdert Sea Cargo anses som «hovedkonkurrenten» men med noe ulik kundestruktur, og at de delvis konkurrerer med North Sea Containerline (NCL)

¹⁴ KEA

innenfor containersegmentet. Framføring av ro-ro last til og fra Nord-Norge anses ikke å innebære en betydelig konkurransevidning da dette er strekninger som ikke har alternative rutegående sjøtransportleverandører. Søknaden ble avgrenset med hensyn til ro-ro tilbudet, da dette tilbudet var igangsatt forut for innsending av søknad. Kystverket konkluderte videre at støtte til frakt av last fra kontinentet ville utgjøre en vesentlig fare for konkurransevidning ovenfor både SeaCargo og delvis NCL. Søknaden ville også på dette grunnlag blitt avgrenset. Prosjektet som kvalifiserer for støtte ble følgelig avgrenset til den delen av prosjektet som ikke omfattes av eksisterende sjøtransport, herunder anløp til oljebasene nord for Kristiansund.

5.7.4 Havline Vessel AS

Kystverket har i vurderingen av Havline Vessel AS lagt vekt på at prosjektet oppfyller samtlige av ordningens tildelingskriterier, og at søker har vist en god praktisk og økonomisk evne til gjennomføring av det omsøkte prosjektet.

Havline har i stor grad sannsynliggjort at de vil lykkes med overføring av de volumene som inngår i beregningen av nytteverdi. Potensialet for overføring er dessuten mye større enn det konservative volumet som oppgis i søknad. Det er også dokumentert at prosjektet er avhengig av støtte i oppstartsfasen og at støtten fra Kystverket vil bidra positivt til prosjektets oppstartfase. Den økonomiske analysen har dessuten vist at muligheten for god økonomisk lønnsomhet i prosjektet er tilstede gjennom betydeligen inntjeningsmuligheter ved større slakt- og fraktevolum. Med et fast kostnadsgrunnlag for båten, øker driftsresultatet til Havline proporsjonalt med økningen i salgsinntektene.

Prosjektet ble prioritert foran øvrige prosjekter som omfattet etablering av transporttilbud for fersk transport av fisk fordi prosjektet fremsto som godt utredet og klart, med gode forutsetninger for å bidra til et godt og viktig tilbud til en næring der vekst forventes og alternative transportformer behøves.

Ruten vil ikke bidra til konkurransevidning opp mot eksisterende tilbydere da ingen andre aktører tilbyr et tilsvarende konsept.

5.7.5 Viasea Shipping AS

Kystverket har i vurderingen av Viasea Shipping AS lagt vekt på at prosjektet oppfyller samtlige av ordningens tildelingskriterier, og at søker har vist en god praktisk og økonomisk evne til gjennomføring av det omsøkte prosjektet.

Godsmengende som inngår i beregning av nytteverdi er sannsynliggjort. Det er også sannsynliggjort at prosjektet er avhengig av støtte for å realiseres og at ruten gjennom økt tilfangst av gods vil klare å oppnå økonomisk levedyktighet etter støtteperioden.

Kystverket har i vurderingen muligheten for konkurransevidning lagt til grunn at

Unifeeder, på strekningen Oslo - Kristiansand, ikke har en klar overlappende virksomhet til Viasea Shippings prosjekt. Vurderingen bygger blant annet på at Unifeeders tilbud på strekningen Oslo-Kristiansand har et mellomanløp i Brevik og en framføringstid på to døgn slik at Unifeeders tilbud samlet sett er ulik det tilbudet Viasea Shipping ønsker å tilby. Viasea sitt tilbud innebærer et mellomanløp i Moss og har en framføringstid på underkant av et døgn. Forskjellene utgjør en vesentlig forutsetning for å oppnå tilfangst av lastene som rutene eventuelt vil kunne konkurrere om. Det er i tillegg lagt vekt på at de godsmengdene som ligger til grunn for beregning av nytteverdi er godsmengder som ikke vil bli overført fra eksisterende sjøtransporttilbydere, idet godsmengdene som inngår i Viasea prosjektet er fra Øst-Europa og ankommer Oslo med Viasea Shippings andre rute mellom Norge og Litauen. Dermed er det sikret at støtten ikke vil gå til overføring av gods fra et sjøtransporttilbud til et annet.

Kystverket har følgelig konkludert at støtte til Viasea ikke vil medføre vridning av konkurransen mot Unifeeder i en slik grad som er uforenelig med EØS-avtalen.

Prosjektet er i tillegg vurdert opp mot Norlines og Samskips rute mellom Polen og Norge, samt Wallenius sin søknad om tilskudd til etablering av godsrute mellom Polen og Norge. Kystverket har lagt vekt på søkers opplysninger om at deres nye service ikke vil være i direkte konkurranse med verken Norlines/Samskip eller Wallenius. Dette har de begrunnet med at Viasea Shippings virksomhet i all hovedsak er rettet mot et helt annet geografisk område enn Samskip/Norlines sin service. Når det gjelder Wallenius har Viasea Shipping AS vurdert at Swinoujscie ikke er egnet for deres tilbud, da denne havnen i stor grad er rettet mot last som kommer fra Tyskland og vest i Polen. Viasea Shippings rute går fra Gdynia som ligger 350 kilometer lenger øst fra Swinoujscie. Hovedtyngden for lasten som går inn og ut av Gdynia er last fra og til midt, sør og øst i Polen. Viasea har dessuten påpekt at Polen er bare ett av veldig mange geografiske områder som dekkes gjennom deres rute, mens Norlines/Samskip virksomhet i Polen er begrenset til et relativt lite område. I tillegg går Viasea Shippings konsept ut på å tilby 45' HCPW containere. Til gjengjeld vurderer Viasea at Norlines/Samskips tilbud, gjennom lasting av gods via sideport, i motsetning til Viasea sitt tilbud, er rettet mot industrilaster, mens Viaseas virksomhet er å konkurrere direkte med veitransport. Kystverket har på bakgrunn av dette konkludert at støtte til Viasea ikke vil medføre vridning av konkurransen mot Norlines/Samskip i en slik grad som er uforenelig med EØS-avtalen.

5.7.6 Color Line AS

Kystverket har i vurderingen av Color Line AS lagt vekt på at prosjektet oppfyller samtlige av ordningens og at søker har vist en god praktisk og økonomisk evne til gjennomføring av det omsøkte prosjektet.

Prosjektet vil uten tvil generere store samfunnsmessige gevinster gjennom fjerning av farlig last fra det norske veinettet. Prosjektet antas å bidra til en vesentlig reduksjon av

det antall vogntog som kjører via Svinesund.

Color Line har i tillegg sannsynliggjort at den statlige støtten er nødvendig og at den vil bidra positivt til etableringen i oppstartsfasen og frem til linjen blir lønnsom. [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Relativt til økningen i inntekter taler dette for en god økonomisk utvikling. Forutsatt at de økonomiske anslagene realiseres, anses den nye ruten å kunne bli et levedygtig tilbud allerede fra og med fjerde periode.

Color Lines etablering av ren ro-ro godsrute mellom Oslo og Kiel vurderes ikke å være i direkte konkurranse med andre tilbydere. På strekningen mellom Oslo og Kiel er det kun Color Line som tilbyr en ro-ro tilbud, men denne er i kombinasjon med passasjerfrakt (ro-pax). Dermed er det ikke mulig å frakte farlig last med denne linjen. Det forutsetter at det nye tilbudet ikke bidrar til intern overføring av gods fra sjø til sjø, og at den benyttede kapasiteten på dagens ro-pax linje forventes videreført og benyttet.

6. Vurderinger av måloppnåelse i ordningen

Tilskuddsordningen for godsoverføring er innrettet mot tilbudssiden fordi man har ønsket å stimulere til nyskaping og innovasjon ved opprettelsen av nye rutetilbud, og derigjennom gi et grunnlag for å skape varige endringer i transportmiddelfordelingen. Erfaringer fra ordninger rettet mot etterspørselssiden har vist at det å kjøpe godsoverføring ved å bruke budsjettmidler til å betale vareeier for å velge sjøtransport, ikke gir langsiktige endringer i transportmiddelfordelingen, og at effektene faller tilbake til status quo ved fjerning av støtten.

Drøfting av effekter og måloppnåelse med denne ordningen bør derfor knyttes til de langsiktige virkningene, som går ut over støtteperioden. Det sentrale drøftingsspørsmålet i denne sammenheng blir hvorvidt ordningen er egnet til å skape denne typen varige endringer, eller om det overførte godset er et blaff så lenge støtten varer. Ingen kan med sikkerhet gi svar på dette, men spørsmålet er viktig i en evaluering. Det foretas derfor vurderinger bygd på kunnskap om prosjektene og aktørene som har fått støtte, hvordan responsen på ordningen har blitt mottatt så langt og hvilke interessenter som er i ferd med å posisjonere seg i forhold til å søke på ordningen. Basert på en kvalifisert sammenstilling av informasjon kan det gjøres vurderinger av ordningens egnethet til å skape den typen varige endringer som er siktemålet.

Vurderingene knyttet til måloppnåelse baserer seg på evalueringsspørsmålene (kap. 1.2.2). Enkeltprosjektene som har fått tilsagn om tilskudd og tilhørende begrunnelse for tildeling er presentert i kap. 5. I dette kapitlet belyses måloppnåelse i form av forventet overføring av gods og transportarbeid utover støtteperioden, jf. at tilskuddet skal bidra til varige effekter.

I tillegg vurderes ivaretagelse av ordningens krav knyttet til at tilskuddet skal ha utløsende effekt, prosjektenes forutsetning for å oppnå økonomisk levedyktighet, samt påvirkning på konkurransesituasjonen i markedet. Deretter belyses Kystverkets erfaringer med ordningens utforming og tilskuddsforvaltning, og hvordan ordningen kan forbedres.

6.1 Vurdering av ordningens måloppnåelse/effekt

Målet for ordningen er å overføre gods fra norske veier til sjø gjennom etablering av varige alternative transporttilbud til veitransport. Måloppnåelse for ordningen vil måles på grunnlag av antall overført transportarbeid målt i tonnkm.

Ordningens kortsiktige måloppnåelse er hvor mye gods og transportarbeid som faktisk overføres gjennom tildelingene. Det er likevel den langsiktige overføringen som oppnås med prosjektene som er den egentlige målsettingen. Nedenfor angis de forventede kortsiktige og langstiktige effektene fra ordningen.

6.1.1 Forventet overføring av gods og transportarbeid i støtteperioden

Transportarbeid er et mål for hvor mye godstransport som utføres av et transportmiddel og er produktet av antall tonn gods og transportdistansen. Samlet potensial for overført transportarbeid fra vei for de innvilgede prosjektene er beregnet til nærmere 760 million tonnkm i løpet av prosjektenes støtteperiode. Transportdistansene for prosjektenes godsoverføring varierer noe mellom prosjektene. I tabell 6-1 angis de kortsiktige effektene som ventes fra de innvilgede prosjektene. Norlines er trukket ut, da tilsagnet er treukket tilbake.

Tabell 6-1: Kortsiktige effekter per tilskuddsmottaker

Rederi	Forventet godsoverføring i tonn	Forventet overføring av transportarbeid i tonnkm	Omregnet til antall færre lastebiler på vei
Base Marine AS	421 746	222 653 097	27 035
DFDS Logistics AS	253 260	13 035 060	16 235
Hav Line Vessel AS	212 489	117 315 179	13 621
Viasea AS	238 000	74 890 950	15 256
Color Line AS	1 436 082	328 575 651	92 057
SUM	2 561 577	756 469 937	164 204

I tabell 6-2 angis transportdistansene for alle tilskuddsmottakerne fordelt over og under 300 km i prosent. Tabellen illustrerer at ordningen har tiltrukket seg prosjekter der godsoverføring er aktuelt på strekninger under 300 km.

Tabell 6-2: Fordeling av transportdistanser over og under 300 km i prosent

Rederi	>300km	<300 km
Base Marine AS	40 %	60 %
DFDS Logistics AS		100 %
Hav Line Vessel AS	100 %	
Viasea AS	100 %	
Color Line AS	100 %	

6.1.2 Faktisk overføring av gods og transportarbeid

Så langt er det kun to av de fem gjenværende prosjektene, Base Marine og DFDS Logistics, som har levert den første av tre respektive perioderapporter. Gitt den korte tiden tilskuddsordningen har fått virke, er det per idag ikke mulig å dokumentere alle de kortsiktige effektene som Kystverket forventer fra tildelingene som gjort så langt. Det er

følgelig kun den første av tre perioder som med noen grad av sikkerhet kan evalueres med hensyn til overføringseffekt. I tabell 6-3 sammenlignes Base Marine og DFDS Logistics oppnådde godsoverføring i tonn og transportarbeid i tonnkm opp mot de estimerte målsetningene for perioden som er fullført.

Base Marine har til tross for manglende godsoverføring, oppnådd vesentlig *meroverføring* av transportarbeid målt i tonnkm. Forklaringen på den manglende godsoverføringen ligger i at noe av godset som var ventet overført på distansen mellom Bergen og Stavanger så langt har uteblitt. Til gjengjeld har Base Marine lykket med å overføre litt i overkant av 12 000 tonn gods på distansen Stavanger - Sandnessjøen. Da denne distansen ikke inngikk i det omsøkte prosjektet, er det heller ikke beregnet tilskudd for denne distansen. Det vil derfor ikke kunne bli utbetalt støtte til godsoverføring som ikke inngår i søknaden. Den reelle overføringen sammenlignet med den estimerte er derfor noe mindre enn det som fremgår av tabellen.

DFDS Logistics har dokumentert at de har overført mer gods enn estimert for perioden. Overført transportarbeid er likevel i underkant av det Kystverket estimerte for perioden. Forklaringen på avviket er at en større andel av godsoverføringen fant sted på den kortere strekningen Moss-Oslo enn forutsatt i søknad.

Tabell 6-3: Overføring av gods og transportarbeid versus forventet i 1. periode

Rederi	Forventet godsoverføring i tonn	Oppnådd godsoverføring i tonn	Forventet overført transportarbeid i tonnkm	Oppnådd overføring av transportarbeid i tonnkm
Base Marine AS	86 738	64 181	22 308 163	32 625 911
DFDS Logistics AS	75 600	76 396	3 892 320	3 837 844

Dersom de to perioderapportene fra de to prosjektene som har fullført den første perioden legges til grunn for prosjektenes videre forutsetning for måloppnåelse, anses prosjektene å kunne oppnå sine fastsatte mål.

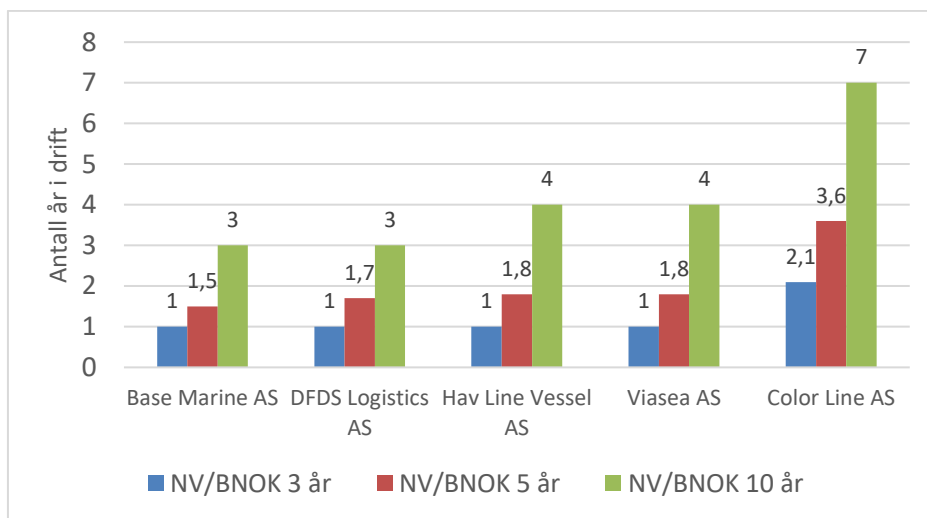
6.1.3 En betraktning av ordningens samfunnsøkonomiske nytte

Analysene om marginale eksterne kostnader utført at TØI og Vista har vist at godstransport på sjø og bane har lavere samfunnsøkonomiske kostnader enn på veg. Samfunnsnyttene ved godsoverføring er i stor grad knyttet til reduksjon i alvorlige trafikkulykker på veisiden, mindre forurensning, lavere klimagassutslipp, mindre slitasje på infrastruktur, mindre kø og svevestøv.

Støtten avgrenses til den samfunnsnyttene som oppnås ved skifte av transportform, regnet ut som differansen i eksterne kostnader per tonnkilometer ved veitransport og sjøtransport innenfor støtteperioden. En sentral vurdering ved tildeling fra denne ordningen er at prosjektene som innvilges støtte skal drives videre etter støtteperioden.

Dersom man legger man til grunn at de nye godsrutene drives utover støtteperioden, vil netto nytte per budsjettkrone øke fra 1 og oppover. Nedenfor sammenstilles NNB for prosjektne som har fått støtte så langt. Som det fremgår av figuren nedenfor vil man allerede etter fem år nærme seg en NNB på 2. Etter 10 år kan man anta en netto nytte per budsjettkrone er større enn 3 (NNB >3¹⁵).

Figur 6: Netto nytte per tilskuddskrone



6.1.4 Framskriving av fremtidig måloppnåelse

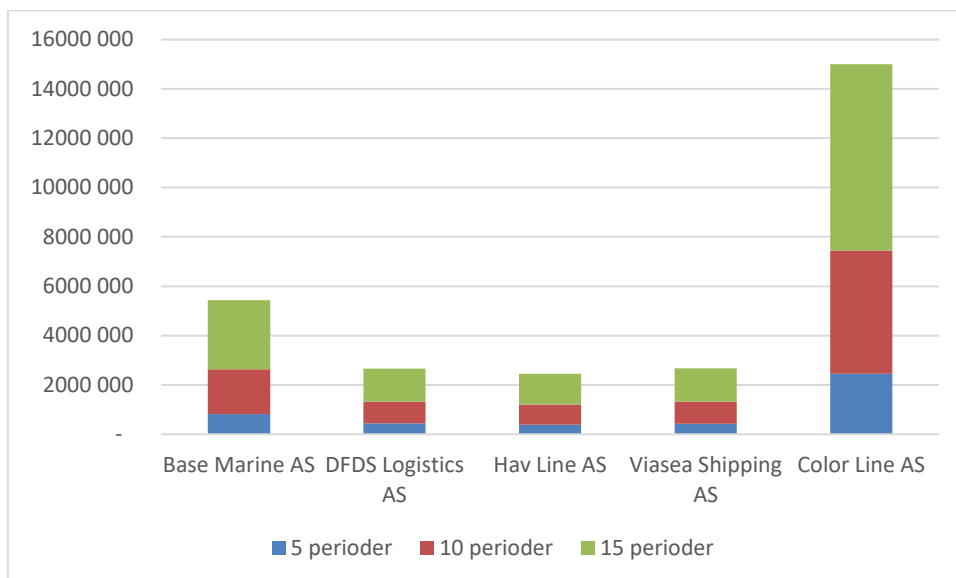
I tabell 6-4 framskrives prosjektenes godsoverføring over en forventet levetid på 15 år. Det forutsettes at prosjektene drives videre utover støtteperioden og at de årlig overfører gods i samme takt som i sin siste periode med støtte. En slik framskriving gir at prosjektene etter 15 år vil kunne overføre så mye som 14,3 million tonn gods.

Tabell 6-4: Framskriving av overført gods fra vei til sjø over 15 perioder i tonn

Tilskuddsmottaker	1. periode	2. periode	3. periode	4. - 15. periode	Totalt alle perioder
Base Marine AS	86 738	136 459	198 549	2 382 588	2 804 334
DFDS Logistics AS	75 600	86 940	90 720	1 088 640	1 341 900
Color Line AS	424 400	502 600	509 082	6 108 989	7 545 071
Hav Line AS	47 900	78 139	86 450	1 037 400	1 249 889
Viasea Shipping AS	63 750	80 750	93 500	1 122 000	1 360 000
SUM	698 388	884 888	978 301	11 739 617	14 301 194

¹⁵ NNB er et uttrykk for forholdet mellom samfunnsøkonomisk nytte og tilskudd bevilget over statsbudsjett. Samfunnsøkonomiske gevinster utløses når NNB>1.

I figuren under presenteres et anslag for framskriving av prosjektenes mulige godsoverføring etter 5, 10 og 15 perioder.



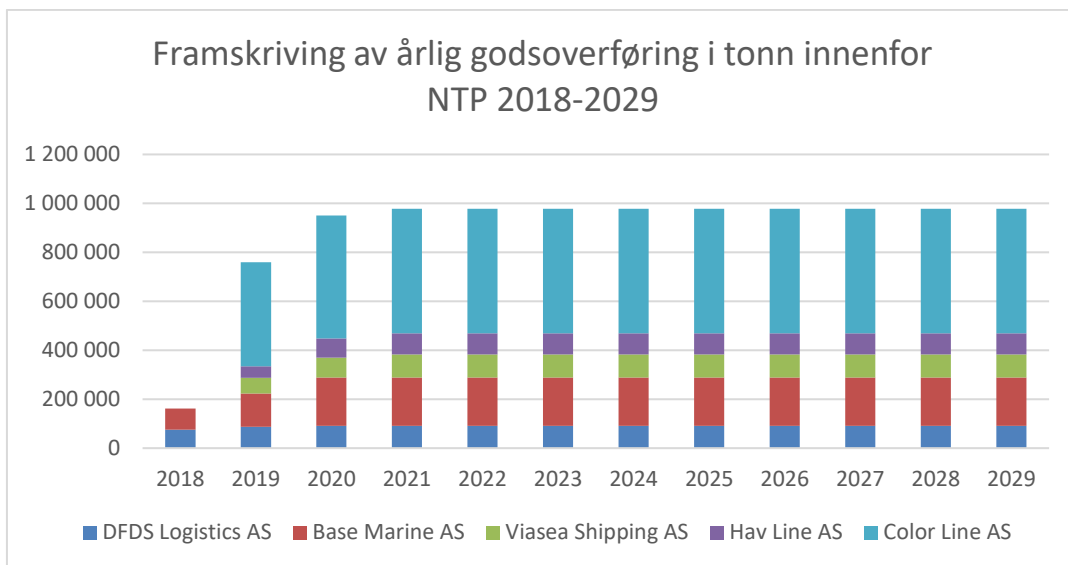
Figur 11 Framskrivning av godsoverføring per tilskuddsmottaker over 15 perioder

I tabell 6-5 presenteres en tilsvarende framskrivning av potensialet for overført transportarbeid fra de samme prosjektene dersom de videreføres i 15 år/perioder. Samlet potensiale for overført transportarbeid fra vei til sjø anslås å kunne bli så mye som 4,3 mrd. tonnkm over 15 perioder.

Tabell 6-5 Framskrivning av overført transportarbeid over 15 år i tonnkm

Tilskuddsmottaker	1. periode	2. periode	3. periode	4. - 15. periode	Totalt alle perioder
Base Marine AS	48 450 521	73 715 724	100 486 852	1 205 842 224	1 428 495 321
DFDS Logistics AS	3 898 800	4 457 700	4 678 560	56 142 720	69 177 780
Color Line AS	97 102 720	114 994 880	116 478 051	1 397 736 612	1 726 312 263
Hav Line AS	26 445 590	25 411 175	29 202 175	350 426 100	431 485 040
Viasea Shipping AS	20 277 600	43 140 544	47 729 045	572 748 540	683 895 729
SUM	196 175 231	261 720 023	298 574 683	3 582 896 196	4 339 366 133

Det er viktig å merke seg at de framskrivninger presentert ovenfor forutsetter at prosjektene drives i minst 15 år og at den årlige godsoverføring fra vei til sjø er like stor som i siste periode av støtteperioden.



Figur 12 Framskrivning av prosjektenes forventede godsoverføring innenfor NTP 2018-2029

Figuren ovenfor viser det samlede potensialet for godsoverføring fra prosjektene som har fått støtte innenfor gjeldende NTP dersom disse drives videre ut NTP perioden og årlig overfører gods i tilsvarende mengder som i siste periode med støtte. I sum er dette estimert til 10,6 million tonn gods.

Det er per i dag for tidlig å si noe om hvorvidt dette vil skje. Framskrivningen tjener i så måte mer som et bilde av potensialet for godsoverføring. Dette er likevel en relevant øvelse for å vise de potensielle samfunnsmessige gevinster som ligger i å satse på etableringen av transporttilbud som bidrar til godsoverføring.

6.2 Støttens utløsende effekt

Tilskuddet skal i henhold til EØS-avtalen og reglene om offentlig støtte, ha en utløsende effekt for gjennomføringen av prosjektet. I enkelte tilfeller vil kravet kunne være tilfredstilt dersom aktiviteten realiseres tidligere enn den ville gjort uten tilskuddet. I praksis betyr dette at støtte ikke kan tildeles til prosjekter som allerede er iverksatt. Følgelig stilles det i ordningen krav om at første periode for rutens oppstart, eller en eventuell ruteendring, ikke er iverksatt ved søknadstidspunktet.

Kravet om utløsende effekt er i tillegg sikret gjennom kravet om at prosjektet må være avhengig av støtte for å gjennomføres, jf. tildelingskriterie 9.2 i ordningens retningslinjer.

Det er vanskelig å fastslå med sikkerhet at enkeltprosjekter ikke ville blitt realisert uten støtte. Kystverket vurderer likevel at kravet til utløsende effekt er tilstrekkelig ivarettatt i forvaltningen. Ingen igangsatte prosjekter er gitt tilsagn om støtte. Vi er heller ikke kjent med at noen av prosjektene ville ha blitt realisert uten støtten ved oppstarttidspunktet.

6.3 Prosjektenes levedyktighet etter støtteperioden

Et sentralt kriterium for å oppnå tilskudd fra ordningen er at prosjektsøknaden sannsynliggjør prosjektets evne til å oppnå økonomisk levedyktighet etter støtteperioden. Det er ikke avgjørende at prosjektet oppnår lønnsomhet allerede fra og med 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 har i vurderingen av prosjektenes forutsetninger for å bli levedyktige benyttet kompetanse innen finansiell analyse. Det er også innhentet vurderinger fra uavhengige eksterne konsulenter med kjennskap til markedet. Som del av en helhetsvurdering er det også lagt vekt på informasjonen gitt i søknad og dialog med søkerne. Prosjektene som er innvilget tilskudd har redegjort for utviklingen i rutens lønnsomhet i støtteperioden og i minimum en periode etter denne. Noen har valgt å inkludere flere perioder der forventet positiv lønnsomhet er ventet lenger frem i tid. Kystverket anser at kravet til levedyktighet er utfordrende å vurdere, men forholdsvis godt ivaretatt i saksbehandlingen.

6.4 Innvirkning på konkurransen i markedet

Selv om hensikten er å redusere godstransport på vei, vil nye ordninger som bidrar til å etablere nye (og bedre) logistikk-løsninger påvirke både markedet og fordeling mellom de forskjellige markedsaktørene. Reglene i ordningen på dette området tar utgangspunkt i unntaket som rommes av [EØS-avtalens artikkel 61.2.c](#).

I henhold til EØS-avtalen vil en *begrenset konkurransevidning innen sjøtransportmarkedet* tillates. Det er på dette grunnlag utarbeidet føringer for når Kystverket kan støtte prosjekter selv om der er en viss fare for konkurransevidning. Det vil eksempelvis gjelde dersom prosjektet ikke har overlappende virksomhet med den eksisterende tilbyder. Overlappende virksomhet innebærer at prosjektene vil være i direkte konkurranse med hverandre. For at virksomhetene ikke skal vurderes som overlappende må de på en eller flere måter tilby ulike tjenester. Dette kan være dør-til-dør tjenester, høyere frekvens, ulik seilingsmønster, eller last og lastebærere.

Det vil ofte være slik at det allerede finnes et eller flere etablerte sjø- eller jernbanetransporttilbud på deler av eller hele ruten. Dersom disse på en eller flere måter ikke er egnet for overføring av det konkrete godset, vil prosjektet normalt kunne støttes.

Men, dersom prosjektet potensielt sett vil kunne føre til *betydelige negative virkninger* for eksisterende jernbane- og/eller sjøtransporttilbud, må søknaden normalt avslås. Dette vil være tilfellet dersom den nye ruten kun overfører fra en eller flere sjøtransporttilbud, eller den nye ruten på en eller annen måte er så lik det eksisterende tilbudet at det ikke kan sies å representere et nytt tilbud.

Søker må redegjøre konkret for godsoverføringen, herunder opprinnelse og destinasjon for godset, strekninger, returlaster, type gods, osv. i prosjektbeskrivelse, forretningsplan

og lignende. I tillegg må søkere svare på noen relativt enkle kontrollspørsmål om forholdet til eventuell konkurrerende sjøtransport¹⁶ og jernbanetransport. Følgende kontrollspørsmål må besvares i søknadsskjemaet:

- Fraktes godset på sjø eller jernbane på hele eller deler av ruten i dag? Hvis ja, beskriv hvilke deler av ruten dette gjelder.
- Eksisterer det allerede sjøtransporttilbud på hele eller deler av ruten, eller ruter som må anses som likeverdige med den som skal benyttes i prosjektet? Hvis ja, forklar hvorfor dette tilbudet ikke benyttes.
- Eksisterer det allerede jernbanetransporttilbud på hele eller deler av ruten, eller ruter som må anses som likeverdige med den ruten som skal benyttes i prosjektet? Hvis ja, forklar hvorfor dette tilbudet ikke benyttes.

Dersom svaret på noen av spørsmålene er «ja», må søker begrunne hvorfor de eksisterende rutene ikke er aktuelle å benytte. Kystverket har for flere av søkerne bedt om ytterligere informasjon.

De fleste av de støttede tiltak har også grensesnitt mot andre sjøtransportaktører. Det har derfor vært nødvendig å vurdere samtlige prosjekter opp mot andre tilbydere.

I denne vurderingen har det også vært tatt hensyn til om tiltaket som søker støtte til kan iverksettes av etablerte aktører, eller om en ny aktør eller ny service i urimelig grad vil påvirke konkurransesituasjonen mellom sjøtransportaktørene på annen måte. Dette er så vurdert opp mot nytteverdien av tiltaket.

Base Marine sitt kombinerte skip for flytende bulk og tørrlast (ro/ro og kran) har helt klart et grensesnitt mot alle de rederiene/operatørene som tilbyr og utfører transport mellom basene i Norge, i all hovedsak uten en ruteplan med faste anløp. På bulksiden, som ikke er omfattet av støtten, har skipet erstattet andre operatører/befraktere på innleide bulkskip. Dette kan ikke vurderes som konkurransevridende, og antas å ville ha blitt gjennomført uavhengig av støtten til overføring av tørrlast fra vei til sjø. I den grad tiltaket og støtten har medført at operatøren er blitt mer konkurransedyktig i forhold til andre operatører som tilbyr omtrent samme tjeneste, vil det av disse kunne betraktes som konkurransevridende. Dette gjelder da spesielt når det gjelder gods med "outside dimensions" som ikke kan kjøres på vei, og som følgelig ikke er flyttet fra vei til sjø, men som alternativt ville vært løst av andre sjøtransportaktører. I noen grad kan trolig samme betraktning gjøres med hensyn til større partier som ville vært flyttet med andre skip, men som nå trolig har fått en mer effektiv logistikk-løsning med en regulær rute som muliggjør transport av disse partiene i mindre partier.

DFDS Logistics omsøkte ruteendring vurderes ikke å ha åpenbare negative konkurransevridende effekter. Den støtteberettigede lasten var allerede under "kontroll"

¹⁶ Søkere henvises til www.shortseaschedules.com for informasjon om mulige alternative sjøtransporttilbud.

av DFDS, og støtten er utløst som en følge av færre vogntogkm i Norge ved lossing nærmere endelig mottakssted. Det kan ikke utelukkes at DFDS er blitt mer konkurransedyktige i forhold til andre aktører (containerlinjer) mellom Oslo og UK/Kontinentet.

Norlines sin opprinnelige søknad ble vurdert som konkurransevidende opp mot flere eksisterende tilbydere av sjøtransport langs det omsøkte operasjonsområdet, herunder Sea Cargo som «hovedkonkurrenten» til tross for noe ulik kundestruktur og North Sea Containerline (NCL) innenfor containersegmentet. Når det gjelder NCL sin satsning vil støtten kunne vri konkurransen mht. last fra kontinentet og mot Sea Cargo for last fra Stavanger til Trondheim. Det at flere av disse ikke tilbyr fast linjetrafikk, og/eller har fokus på andre varestrømmer enn de som Norlines søkte støtte til, ville blitt vurdert nøyere dersom ruteendringen ikke hadde vært iverksatt før ruteendringen. Framføringen av ro-ro last til og fra Nord-Norge ble vurdert som lite konkurransevidende da dette er strekninger som ikke har alternative rutegående sjøtransportleverandører for last som må rulles om bord.

Havline vil som nevnt ikke være i direkte konkurranse med andre transportmidler enn vegtransport ved at prosjektet vil påvirke antall vogntog med last som skal ut av Norge på ferge. Ro-pax fergene må i denne sammenheng ses på som en del av veien, og følgelig ikke berettiget til å "klage". Det er heller ingen tvil om at Havline vil redusere antall tonnkm på vei i Norge sammenlignet med bruken av vogntog og ferge, mest for de vogntog som ville reist ut av landet med ferge fra Kristiansand eller Oslo, og minst for de som ville blitt skipet med ferge fra Bergen (og Risavika).

Viasea Shipping sin etablering av anløp i Kristiansand, med støtte for å betjene last mellom Oslofjorden og Kristiansand, medfører etablering av en delvis parallell linje til allerede etablerte aktører, som kunne utført samme transporten helt eller delvis. Containerlinje operatørene synes imidlertid ikke å ha vektlagt markedsføring av godstransport på denne strekningen, som er meget konkurranseutsatt mot veitransport (prismessig, tidsmessig) etc.

Color Lines etablering av ren ro-ro godsrute mellom Oslo og Kiel vurderes ikke å være i direkte konkurranse med andre tilbydere. På strekningen mellom Oslo og Kiel er det kun Color Line som tilbyr en ro-ro tilbud, men denne er i kombinasjon med passasjerfrakt (ro-pax). Dermed er det ikke mulig å frakte farlig last med denne linjen. Det forutsetter at det nye tilbudet ikke bidrar til intern overføring av gods fra sjø til sjø, og at den benyttede kapasiteten på dagens ro-pax linje forventes videreført og benyttet.

Vurderingen av konkurransevidning representerer en utfordring i forvaltningen. Dette er kompliserte og vanskelige vurderinger som munner ut i en skjønnsmessig helhetsvurdering. For å styrke grunnlaget for saksbehandlingen har Kystverket innhentet innspill/vurderinger fra to uavhengige konsulenter om prosjektenes mulighet for uønsket negativ vridning av konkurransen. Erfaringer så langt viser at de eksterne konsulentene har hatt en tendens til å vurdere faren for konkurransevidning strengere enn den

Kystverket oppfatter at ordningen rommer. Opphavet til dette bunner trolig i at tilskuddet i seg selv oppfattes som vridende. Det er per i dag ikke mulig å få oversikt over de langsiktige dynamiske effektene av at enkeltaktører får tilskudd, og at tilskuddet i praksis kan styrke tilskuddsmottakerens posisjon i markedet utover det som det gis tilskudd til. Ordningen har eksempelvis blitt kritisert for å ha ført til at store og tunge aktører med store godsmengder som oppnår høyere beregnet nytteverdi prioriteres på bekostning av mindre redere.

Det er et faktum at ordningens innretning, ved å legge føringer for å prioritere basert på prosjektenes beregnede nytteverdi favoriserer store volum og ofte store aktører. En mulig løsning vil kunne være en øremerking av deler av tilskuddspotten til små aktører.

Til tross for at det aldri kan garanteres at en støtte vil kunne medføre utilsiktede virkninger på konkurransesituasjonen, har erfaringen så langt vist at det er mulig å forvalte ordningen i samsvar med denne bestemmelsen, og med stor grad av sikkerhet foreta helhetsvurderinger som ligger innenfor kravet om at støtten ikke skal vri konkurransen ovenfor eksisterende aktører utover det som kan akspeteres av EØS-avtalen.

6.4.1 Har tilskuddordningen medført ringvirkninger?

Base Marine sitt konsept for transport av også tørrlast mellom basene har trolig i begrenset grad skapt positive ringvirkninger ut over den overføring som er støtteberettiget. Det er rapportert at det også er framført last til Sandnessjøen, og som ikke ble søkt og innvilget støtte til. I den grad dette er last som er flyttet fra veitransport, er dette å anse som en positiv ringvirkning av tiltaket. Andre ringvirkninger fra tiltaket omfatter aktivitet på basene relatert til lasting og lossing, samt internt transport, ut over det som ville vært tilfellet ved transport på vei.

DFDS Logistics har endret sin anløpsstruktur i Oslofjorden som en følge av at anløpene er flyttet. Fredrikstad anløpes også nå, og det har trolig medført positive ringvirkninger for transportmulighetene mellom Oslofjordområdet (spesielt Østfold) og UK. DFDS Logistics dekker nå Oslofjorden via havner på begge sider (Brevik og Fredrikstad) samt Oslo, for direkte sjøtransport til/fra UK. Dette bidrar nok til færre vogntogkm på vei i Østlandsområdet totalt, enn ved bare anløp i Moss og Brevik.

Havline er innovasjon langt ut over formålet med tilskuddsordningen. Kombinert slakteri og transportmiddel reduserer total transport og energiforbruk, samt håndtering av levende og slaktet fisk, fra en kjede fra merd via ventemerd til slakteri og pakking og videre med transport til markedet, til ett skip som løser dette «sømløst» fra merd til pakkelinje. Det er av enkelte påpekt at denne innovasjonen kan påvirke landbasert sysselsetting i Norge (på slakterier) og på brønnbåter. Dette er virkninger som ligger utenfor det tilskuddsordningen er ment å hensynta. Hvorvidt det reelt sett har en negativ

sysselsettingseffekt (utover færre trailersjåførere) er vel også usikkert, da skipet også skal bemannes både med sjøfolk og slakteriarbeidere. Dessuten er oppdrettsnæringen en bransje det er ventet en betydelig vekst i, og det kan følgelig være rom for nye og bedre løsninger, selv om dette på kort sikt kan medføre reduksjon i sysselsetting knyttet til "tradisjonelle" forsyningskjedeløsninger.

Viasea Shipping har ved etablering av anløp til Kristiansand, også blitt en aktør for containere mellom kontinentet og Sørlandet. Dette er i større grad i direkte konkurranse med andre etablerte linjer enn på strekningen Oslofjorden (Moss og Oslo) til Kristiansand. En støttet etablering av disse anløpene kan nok av de allerede etablerte aktørene også ses på som en støtte til en ny konkurrent til/fra kontinentet, selv om gods på denne strekningen ikke er støtteberettiget.

Color Line sitt nye tilbud fra Oslo til Kiel med ro/ro lasteskip, vil ha meget store positive ringvirkninger ved at det som en følge av tilbudet vil bli færre vogntogkm også utenfor støtteberettiget område. Det vil i hovedsak si gjennom Sverige og Danmark, og hvis det lykkes med sammenkopling med en attraktiv jernbaneforbindelse fra Kiel og videre ut i Europa, også i Tyskland og på kontinentet for øvrig. Det er også grunn til å vurdere den økte aktiviteten i havnene/terminalen i Oslo og Kiel som en positiv ringvirkning som vil gjøre driften der mer kostnadseffektiv og bidra til at sjøtransport av gods også med Kiel fergen kan være mer konkurransedyktig mot eventuelle ytterligere prispress fra veitransport.

6.5 Kystverkets erfaringer med utforming og forvaltning av ordningen

Kystverket har lagt vekt på promotering og informasjonsformidling rundt ordningen, for å gjøre potensielle søkere i stand til å sette seg inn i ordningen. Dette har vært viktig for å skape interesse og rekruttere søkere til ordningen også utenfor Norge. Flere har uttalt at Kystverket har oppnådd å gjøre ordningen synlig og at de setter pris på blant annet de informasjonsmøtene som er holdt i forbindelse med kunngjøringen. Videre er vår vurdering at et høyt fokus på veiledning har vært nyttig. Veiledning har vært gjennomført blant annet gjennom individuelle møter med interesserte søkere, både innad i huset og gjennom møter utenfor. Det er utarbeidet en grundig veileder for søknadsprosessen, og alle dokumenter tilbys på norsk og engelsk. Veileder er tilgjengelig på ordningens hjemmeside.

De to søknadsrundene som er gjennomført viser at næringen interesserer seg for ordningen. Dette gjenspeiles i prosjektenes samlede søknadsgrunnlag på 660 million kroner og kontakten opp mot Kystverket. Kystverket er likevel kjent med at mange har opplevd ordningen som vanskelig og byråkratisk, og at beregningen av nytteverdi er komplisert. Det er også gitt konkrete tilbakemeldinger om at kravet til innlevering av søknad via Altinn byr på utfordringer når flere enn en part skal bidra i utformingen, samt

at man ofte risikerer å bli kastet ut underveis på grunn av tidsbegrensninger under innlogging.

Søknadsbehandlingen har likevel vært mer tidkrevende enn forventet, også når avvikling av fellesferie er hensyntatt. Hovedårsaken er at flere av søknadene har vært mangelfulle og gjort det nødvendig å innhente tilleggsinformasjon.

Kystverkets erfaring er at de søkerne som har vært i kontakt med Kystverket i forkant av søknadsutforming, har levert bedre og mer fullstendige søknader.

Tildelingsprosessen har óg bydd på utfordringer. Delvis på grunn av utfordringene knyttet til vurderingen av prosjektenes forutsetninger for å oppnå den estimerte godsoverføringen og økonomisk levedyktighet på sikt, men også på grunn variasjonen i prosjektenes modenhet. Det er i dag ikke mulig for Kystverket å prioritere mellom prosjektene på et slikt grunnlag, selv om det er sannsynlig at prosjektets modenhet bidrar positivt til prosjektets evne til realisering.

Dialogen med tilskuddsmottakerne og oppfølgingen av prosjektene oppleves som god og konstruktiv. Rapportene vi har mottatt så langt viser at tilskuddsmottakerne har forstått rutinene for kontroll. Det er per i dag mottatt to rapporter fra to tilskuddsmottakere.

Det er på grunnlag av rapportene utbetalt tilskudd tilsvarende omlag 14 millioner kroner. Dette er omtrent to millioner i underkant av prosjektenes beregnede tilskudd for perioden. Ubetalt tilskudd kan dog mottas som del av neste utbetaling når fastsatte mål for godsoverføringen nås. Videre er det så langt utbetalt forskudd til tre av tilskuddsmottakerne. Det er mulig å søke om å få utbetalt inntil 25 prosent av innvilget tilskudd på forskudd og i forbindelse med oppstart av ruten. Det bygger delvis på at etableringen av den nye godsrueten innebærer betydelige oppstartsutgifter. Et forskudd på 25 prosent i kombinasjon med en degressiv utbetalingsprofil som tilpasses forventede overføringsvolumer av gods kan i så måte forsvares. Ved utgang av januar 2019 vil det ha blitt utbetalt nærmere 32 million kroner fra ordningen i form av tilskudd og forskudd.

Ordningens utbetalingsprofil byr på utfordringer med hensyn til bevilgningsreglementet. I følge økonomireglementet skal bevilgning være i samsvar med forventede utbetalinger i budsjettåret. Videre skal utbetaling av tilskudd skje etterhvert som mottakeren har behov for å dekke de aktuelle utgiftene. Det skal i utgangspunktet ikke være anledning til å gi forskudd som gir mottaker et midlertidig likviditetsoverskudd.

Ordningens utbetalingsprofilen er slik at støtten gis i inntil tre år, med en utbetaling av inntil halvparten av tilskuddet etter første periode. Deretter 33,3 prosent etter andre periode, og 16,7 prosent etter tredje og siste periode. I denne ordningen er det mulig å sette oppstarttidspunkt for den nye ruten inntil 12 måneder fra tilsagn gis. Utfordringen med ordningens utbetalingsprofil er dermed at utbetalingene kommer forholdsvis lenge etter at tilsagnet er gitt, og gjerne utenfor budsjettåret som tilsagnet innvilges. Dermed vil tilsagn om støtte være avhengig av tilgang til tilsagnsfullmakter fordi forpliktelser om utbetalinger utover gjeldende år forutsetter at Stortinget har gitt tilskuddsgiver fullmakt

til denne typen forpliktelser. Avhengigheten til tilsagnsfullmakter forsterkes av at prosjektene har inntil 12 måneder frist til å sette i gang den nye ruten. I teorien vil det dermed være mulig at den første utbetalingen til et prosjekt kan komme først 24 måneder etter at tilsagn er innvilget. Størrelsen på fullmakten vil dermed være avgjørende for det tilsagnet som kan gis til prosjekter som har oppstart, og forventet utbetaling utenfor gjeldende budsjettår.

Kystverket har mottatt tilbakemeldinger på at utbetalingsvilkårene innebærer en forholdsvis høy økonomisk risiko knyttet til å sette i gang en rute fordi tilskudd kun utbetales dersom gods flyttes fra vei til sjø og i forhold til hvor mye som flyttes. Som nevnt tidligere har vi også mottatt tilbakemeldinger på at beregning av nytteverdi ved rutetrafikk oppleves som komplisert. Kritikken er hovedsakelig rettet mot estimeringene av volum på de ulike frakstrekningene, og påfølgende reduksjon i tilskudd dersom man ikke oppnår volumene. Det bør vurderes om dette er hensiktsmessig og om en forenkling er mulig å oppnå.

Det er i ulike sammenhenger fremkommet synspunkt på at tilskuddsordningen burde vært innrettet mot å støtte vareeier og ikke reder. Kystverket har forholdt seg til slike innspill ved å vise til at det er departementet som har bestemt at ordningen skulle være innrettet mot støtte til reder ved opprettelsen av nye/utvidede rutetilbud, samt at en engelsk utgave av en slik ordning allerede var notifisert av ESA¹⁷. Veien frem til notifisering for en norsk ordning ble på denne bakgrunn antatt å være langt kortere enn om det skulle notifiseres en tilskuddsordning innrettet mot vareeier. Det ble også vist til at erfaringene fra Europa med tilskudd til vareeier ved valg av sjøveien hadde økt etterspørsel etter sjøtransport raskt falt tilbake ved fjerning av tilskuddet¹⁸. Ved en ordning innrettet mot støtte til reder ved opprettelsen av nye/utvidede rutetilbud har man ønsket å oppnå mer varige effekter med hensyn til nyskaping og innovasjon knyttet til det maritime sjøtransporttilbudet. Hvorvidt ordningen er egnet til å skape denne typen varige virkninger er noe man vil se etter hvert.

Det er på nåværende tidspunkt ikke gjennomført en systematisk innsamling av slike tilbakemeldinger. Vi vil likevel referere til noen av de synspunkter som er fremmet av Kystrederiene (2018) og Rederiforbudet (2018). Noen av de innspill som er mottatt herfra går ut på at ordningen kan styrkes ved å vri den fra å være et verktøy mot nye transportløsninger, til å styrke norske rederiers konkurransekraft. Kystrederiene anser at vrir konkurransen. Rederiforbudet peker på at det er ønskelig med mer transparens i søknadsprosessene i etterkant av at tilsagnet er gitt. Dette gjelder særlig vurderinger av hvorvidt prosjektet som gis tilsagn om støtte kan få negative effekter på konkurransen.

¹⁷ Waterborne Freight Grant (WFG) Scheme. Department for Transport, UK.

¹⁸ ECOBONUS-ordningen ga kompensasjon til lastebiltransporter som velger på forhånd godkjente ro-ro- eller ro-pax-løsninger fremfor ren vegtransport. I Marco Polo II ble det vektlagt utvikling av alternative transport-løsninger.

Dersom slik informasjon er tilgjengelig vil det være lettere for aktørene som opererer i markedet å følge med på om tilskudd får negative effekter på konkurransen. Kystverket sin vurdering er at hensynet til at tilskudd ikke skal påvirke konkurransesituasjonen er det kravet som er det vanskeligste å praktisere, og gir tilslutning til dette forslaget fra Rederiforbundet.

Andre har hevdet at ordningen er for snevert innrettet, og burde omfatte initiativ som har et videre samfunnsnyttig perspektiv, f. eks knyttet til lokal næringsutvikling. For at ordningen skal kunne fange bedre opp små aktører, er det foreslått å øremerke deler av tilskuddspotten, eventuelt innføre et støttetak per prosjekt. En følge av at ordningens innretning blir utvidet til også å omfatte nærings-, regional- og transportpolitiske målsettinger, er at den da vil bli mindre spisset inn mot godsoverføring, samt at forvaltningen av ordningen vil bli mer kompleks. Det er imidlertid lite trolig at et enkelt virkemiddel som denne ordningen er, ville være egnet til å realisere målsettinger på flere politikkområder.

6.6 Forslag til endringer og konklusjon

På grunnlag av erfaringene med ordningen fra to tildelingsrunder, vil Kystverket oppsummere med følgende mulige forbedringspunkter:

- For å forenkle arbeidet med å levere søknader, bør søker kunne velge om han vil sende elektronisk via Altinn eller på annen digital måte (fastsatt i veileder).
- Det vil være hensiktsmessig å etterstrebe å arrangere eventuelle fremtidige informasjonsmøter i samarbeid med næringens interesseorganisasjoner slik at nødvendig informasjon om ordningen i større grad når frem til deres medlemmer.
- Det bør vurderes om beregningen av nytteverdi skal forenkles med hensyn til oppnådd godsoverføring ved krav om utbetaling av tilskudd, herunder at utbetalingsfaktorer ikke skal være låst til fraktkostningene.
- Tildelingsprosessen kan effektiviseres gjennom økt krav til modenhet i prosjektene ved innsending av søknad. Eksempelvis vil det være gunstig å stille krav til tonnasetilgang, alternativt stille krav om intensjonsavtaler om kontraktsignering ved en eventuell tildeling av støtte.
- Konkurransesvurderinger representerer en betydelig utfordring i forvaltningen av ordningen. Kystverket har samtidig erfart at enkeltaktører savner tilstrekkelig informasjon om de vurderinger som er foretatt i forbindelse med tilsagn. Kystverket foreslår en forbedring av forvaltning gjennom tydeliggjøring av disse vurderingene i tilsagnsbrevene, både av hensyn til mottaker av tilsagn og markedet for øvrig.
- For å harmonisere utbetalingene fra ordningen med ordningens utbetalingsprofil og bevilgningsreglementet, foreslår Kystverket at fremtidige tilskuddsmidler lyses ut året før tildelingen skjer. Kystverket vil da kunne gjøre seg ferdig med søknadsbehandlingen og tildelingen i god tid før bevilgningsåret. Prosjektene som

prioriteres for tilskudd vil da kunne gis et foreløpig svar om at de prioriteres for tilskudd med forbehold om Stortingets bevilgning til ordningen. Det midlertidige svaret følges så opp med et endelig vedtak når Stortingets budsjett er vedtatt. Samtidig vil eventuelle klager kunne behandles før de innvilgede prosjektene settes i gang. Tildeling tidlig i budsjettåret vil kunne bidra til at en høyere andel av utbetalt tilskudd skjer i løpet av budsjettåret og derigjennom kan belastes over bevilgning, fremfor ved binding av fremtidige budsjetter gjennom bruk av tilsagnsfullmakt. Tilsvarende vil en oppstart senere i budsjettåret i kombinasjon med årlige utbetalinger gi økt belegg på tilsagnsfullmakt.

En slik endring bør kombineres med et økt krav til modenhet i prosjektene, eksempelvis ved at den nye ruten skal være klar til å starte opp innen tre måneder fra endelig tilsagn gis.

Det bør i tillegg legges til rette for hyppigere, gjerne kvartalsvis, utbetalinger av tilskuddet, med to til tre avregninger som attesteres av ekstern revisor. Dette vil gjøre det mulig at en større andel av utbetalingen skjer i løpet av budsjettåret. Dagens krav til attest fra en ekstern revisor bidrar til at tilskuddsmottakerne «utsetter» å kreve utbetaling av tilskuddet til den årlige utbetalingen som skjer i forbindelse med innsending av perioderapport.

6.7 Sluttsats og konklusjon

Tilskuddsordningen for godsoverføring har hatt en god respons hos målgruppen. Kystverket registrerer fortsatt stor interesse, og kjenner til flere prosjekter som er under utvikling og i påvente av neste utlysning. Dette mener vi synliggjør at tilskuddsordningen har hatt en utløsende effekt på nye prosjekter og at den virker som en viktig ansporing. Måloppnåelsen blant de prosjektene som har mottatt tilsagn om støtte er i tråd med den estimerte godsoverføringen. Kystverket legger følgelig til grunn at formålet med ordningen er oppnådd, og målene er så langt innfridd.

Kystverket anser videre at ordningen er et viktig element i regjeringens satsing på godsoverføring. Det har over flere NTP-perioder vært etterspurt og ønsket en slik ordning. Da tilskuddordningen ble iverksatt i 2017 bygde det på et grundig forarbeid i departement og Kystverket. Det var som følge av dette forarbeidet relativt problemfritt å implementere og forvalte ordningen. Ordningen må dessuten anses å være en effektiv ordning, når ressursbruk til forvaltning sammenliknes med ordningens økonomiske ramme.

Det er Kystverkets klare oppfatning at det ligger et stort potensiale i å videreføre ordningen. Ved siden av godsoverføring pekes det her også på potensiale for nyskaping og innovasjon som grunnlag for varige endringer i transportmiddelfordelingen. Kystverkets konklusjon på evalueringen er derfor at ordningen bør videreføres.

Kilder

- EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY (2016), Aid to Maritime Transport, hentet 8.4.2016 fra <http://www.eftasurv.int/media/uncategorized/Aid-to-maritime-transport.pdf>
- EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY (2016), Decision No: 208/16/COL
- Guide to the Waterborne Freight Grant (WFG) Scheme (2015). Department for Transport. London, April 2015.
- Kystrederiene (2018): Notat vedrørende «Tilskuddsordningen for godsoverføring». Bergen 06 november 2018.
- Magnussen, K., et.al. (2015): Marginale eksterne kostnader ved transport av gods på sjø og bane. Vista Analyse 2015/54.
- Menon (2018): Områdegjennomgang av støtteordninger i klimapolitikken. Menon-publikasjon nr. 1/2018.
- Norges Rederiforbund (2018): Rederiforbundets innspill om tilskuddsordningen. Notat datert 12. desember 2018.
- Retningslinjer for tilskudd til godsoverføring fra vei til sjø, Samferdselsdepartementet 2017, revidert 2018.
- Samferdselsdepartementet og Kystverket (2016) Arbeidsdokumentet Tilskudd til godsoverføring fra vei til sjø.
- Samferdselsdepartementet (2018): Brev til Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2018-2029
- Samferdselsdepartementet (2016): Method for calculating external benefit of modal transfer
- Samferdselsdepartementet (2015): Nasjonal havnestrategi. Regjeringens strategi for effektive havner for å få mer gods på sjø. Oslo januar 2015.
- Stortinget, Innstilling S. nr. 187 (2004-2005) Om bevilgningsreglementet.
- Thune-Larsen, H. et.al. (2014). Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk med korrigerte ulykkeskostnader. TØI rapport 1307/2014. Revidert 2016.
- Yu, Yifan (2015): The economic impact of the Marco Polo II Programme on the EU economy. Erasmus University Rotterdam.

Tabelliste

Tabell 3-1: Koeffisienter for marginale eksterne kostnader ved veitransport Thune-Larsen et.al. (2014/16) angitt i kroner per tonnkm

Tabell 3-2: Koeffisienter for marginale eksterne kostnader ved sjøtransport Magnussen et.al. (2015) angitt i kroner per tonnkm

Tabell 5-1: Antall søknader om tilskudd fra ordningen, totalt og per år

Tabell 5-2: Tilsagnsbeløp og godsoverføring fra ordningen, totalt og per tildelingsår

Tabell 5-3 Tilskuddsmottakeres beregnede nytteverdi, innvilget tilskudd, samt forventet overføring av gods og transportarbeid

Tabell 5-4 Detaljer Base Marine AS

Tabell 5-5 Skipsdetaljer Hannah Kristina

Tabell 5-6: Forventede effekter Base Marine AS

Tabell 5-7 Detaljer DFDS Logistics AS

Tabell 5-8 Detaljer DFDS Logistics AS

Tabell 5-10 Detaljer Norlines AS

Tabell 5-11 Skipsdetaljer MS Kvitbjørn og MS Kvitnos

Tabell 5-12 Detaljer Havline Vessel AS

Tabell 5-13 Skipsdetaljer Norwegian Gannet

Tabell 5-15 Detaljer Viasea Shipping AS

Tabell 5-16 Skipsdetaljer MV Carla

Tabell 5-17 Forventede effekter Viasea Shipping AS

Tabell 5-18 Detaljer Color Line AS

Tabell 5-19 Skipsdetaljer Color Line AS

Tabell 6-1: Innvilget tilsagn og forventet godsoverføring per tilskuddsmottaker

Tabell 6-2: Fordeling av transportdistanser over og under 300 km i prosent

Tabell 6-3: Overføring av gods og transportarbeid versus forventet i 1. periode

Tabell 6-4: Framskrivning av overført gods fra vei til sjø over 15 perioder i tonn

Tabell 6-5 Framskrivning av overført transportarbeid over 15 år i tonnkm

Figurliste

Figur 1 Veileder til ordningen på norsk og engelsk	11
Figur 2 Elektronisk søknadsskjema	13
Figur 3 Omregningsfaktorer for alternative lastenheter	16
Figur 4 Eksempel på beregning av nytteverdi mellom Bergen og Stavanger	17
Figur 5 Hannah Kristina Kilde: www.marinetraffic.com	23
Figur 6 MV Lysvik Kilde: www.marinetraffic.com	25
Figur 7 MS Kvitbjørn Kilde: www.marinetraffic.com	26
Figur 8 Norwegian Gannet Kilde: www.ilaks.no	27
Figur 9 MV Carla Kilde: www.marinetraffic.com	29
Figur 10 Finn Carrier Kilde: www.marinetraffic.com	30
Figur 11 Framskriving av godsoverføring per tilskuddsmottaker over 15 perioder	41
Figur 12 Framskriving av prosjektenes forventede godsoverføring innenfor NTP 2018-2029	42

Vedlegg

Omtale av de innvilgede prosjekters nytteverdi