

Programkriterier for «Batteri i nullutslippsskip»

Formål med programmet

Med denne konkurransen ønsker Enova å bidra til å redusere investeringskostnadene i maritime batteriinstallasjoner. Det skal gjøre batterielektrifisering mer konkurransedyktig som en teknologi både for energieffektivisering og nullutslipp i skip, noe som vil bidra til en raskere grønn omstilling av skipsfarten. Økt volum skal gi lærings- og skalaeffekter i produksjon og installasjon av maritime batterier. Dette skal bidra til å demonstrere at elektrifisering kan benyttes som nullutslippsløsning for skipstyper der dette ennå ikke er utbredt.

Skal elektrifisering benyttes som nullutslippsløsning forutsetter dette at det er tilgjengelig ladeinfrastruktur. Det vil derfor være mulig å få støtte til dedikert ladeinfrastruktur i dette programmet hvis det er nødvendig for å få realisert et skipsprosjekt.

Virkemiddel og støttenivå

Tilskudd fra Enova faller inn under EØS-avtalens definisjon av statsstøtte og rammen for våre ordninger er derfor fastsatt av EØS-avtalens regler om statsstøtte. Reglene er satt for å hindre uønsket konkurransevridning og negativ innvirkning på samhandelen i EØS-området. EØS-avtalen inneholder et generelt forbud mot statsstøtte, men det er flere unntak fra dette forbudet som gjør at statsstøtte likevel kan tillates der det er nødvendig for å oppnå visse formål.

For dette programmet er det støtterettslige grunnlaget:

Støtten til fartøy dekkes av ordningen "Batteri i nullutslippsskip" innmeldt under GBER. Støtten tildeles med grunnlag i artikkel 36b - *Investment aid for the acquisition of clean vehicles or zero emission vehicles and for the retrofitting of vehicles*. For detaljerte beskrivelser av unntaksbestemmelsene se <https://www.enova.no/esg>.

Støttesatsen for fartøy er i dette programmet oppad begrenset til 80 % av prosjektets samlede godkjente merkostnader.

Støtten til infrastruktur dekkes av ESAs vedtak 034/21/COL – *statsstøtte til dedikert infrastruktur for alternative drivstoff (DAFI)*. Støttesatsen for infrastruktur er i dette programmet oppad begrenset til:

- inntil 40 prosent av godkjente merkostnader for store virksomheter

- inntil 50 prosent av godkjente merkostnader for mellomstore virksomheter
- inntil 60 prosent av godkjente merkostnader for små virksomheter

En virksomhet kan maksimalt søke om støtte til fem skip pr. søknadsrunde.

Virkemiddelet innrettes som en konkurranse, etter de krav som er gitt for «competitive bidding» under det generelle gruppeunntaket for statsstøtte. Fartøy og infrastruktur skal omsøkes i separate søknader, men regnes som ett prosjekt. Hvis det er søkt om støtte til både infrastruktur og fartøy, vil disse søknadene regnes som ett prosjekt uavhengig om det er samme søker eller ikke.

For **støtte til skip** gjelder følgende begrensinger:

- Godkjente investeringskostnader er merkostnaden ved å investere i et fartøy som skal bruke batteri som energibærer, sammenliknet med å investere i et konvensjonelt fartøy. For ombygging av fartøy til batterielektrisk fremdrift er hele investeringskostnaden den godkjente merkostnaden.
- Både merkostnader for batteripakker, fremdriftssystemet og teknologier for energieffektivisering kan inngå i det godkjente kostnadsgrunnlaget. Investeringskostnader for hydrogen- og ammoniakkdrift aksepteres som en del av kostnadsgrunnlaget. Det forutsettes da at prosjektet er planlagt for bruk av hydrogen og ammoniakk som drivstoff fra dag 1. Tilsvarende kostnader for metanoldrift dekkes ikke. Investeringskostnader for tilrettelegging for fremtidig drift ("fuel-ready") på nullutslippsdrivstoff dekkes ikke.

Enova gjør oppmerksom på at selv om maksimal støttesats er opp til 80 % av godkjente merkostnader for fartøy, forventes faktisk oppnådd støttegrad for prosjektene som får tilskudd gjennom konkurransen å være lavere. Siden støtteprogrammet er innrettet som en konkurranse, vil de aktørene som søker om minst støtte per oppnådde resultat bli rangert høyest og dermed få tilskudd fra Enova (se detaljer under «Rangeringskriterien»).

For **støtte til infrastruktur** gjelder følgende begrensinger:

- Støtten omfatter dedikert ladeinfrastruktur for det relaterte skipsprosjektet. Infrastrukturen skal etableres for en eller flere forhåndsidentifiserte virksomheter og deres behov, og skal brukes enten eksklusivt eller primært av disse virksomhetene. Infrastrukturen kan i tillegg tilrettelegges for bruk av andre virksomheter på markedsmessige vilkår, i tilfeller hvor dette er hensiktsmessig.
- Det er kun kostnader direkte relatert til utbygging av den dedikerte ladeinfrastrukturen som er støtteberettiget. Dette kan være kostnader forbundet med selve ladeanlegget, men også relaterte tilknytningskostnader for elektrisitet. Kostnadene kan også innebære oppgradering av eksisterende landstrøm-infrastruktur. Bygges ladeanlegget ifm. bygging av ny havn eller kai er ikke kostnader til grunnarbeid, som eksempelvis kulvert, kummer mm. støtteberettiget.
- Støttemottaker kan være eier av det/de aktuelle fartøyene som har behov for infrastruktur eller en tredjepart som ønsker å tilby infrastruktur til det/de aktuelle fartøyene.
- Infrastrukturen skal være dimensjonert i henhold til de(t) relatert(e) fartøy(ene)s behov
- Det kan støttes infrastruktur på inntil 3 geografiske lokasjoner per prosjekt.

Se øvrige vilkår for støtte i dokumentene «Informasjon og generelle krav» og «Virkemiddel investeringsstøtte». Merk særlig kravene til godkjente merkostnader under virkemiddelet investeringsstøtte.

Kvalifikasjonskriterier

Alle kvalifikasjonskriterier må være oppfylt for å kvalifisere for støtte gjennom konkurransen. Søknader som ikke oppfyller samtlige av kvalifikasjonskriteriene vil bli avvist. Ved ulike søkere for fartøy og infrastruktur i samme prosjekt, gjelder de samme krav for begge søkere.

Søkeren:

1. er en næringsaktør registrert i enhetsregisteret i Brønnøysund
2. er den som gjennomfører og blir eier av investeringen det søkes støtte til, og skal dokumentere og rapportere resultater.
3. ikke i økonomiske vanskeligheter (se «Informasjon og generelle krav»).
4. Har ikke utestående krav om tilbakebetaling av ulovlig utbetalt statsstøtte

Enova vil ikke yte støtte, hvor dette er i strid med sanksjoner vedtatt av EU eller norske myndigheter. Dette inkluderer, men er ikke begrenset til, støtte til:

1. fysiske eller juridiske personer som er listeført i EUs eller Norges sanksjonsregimer,
2. foretak som eies eller kontrolleres av fysiske eller juridiske personer som er listeført i EUs eller Norges sanksjonsregimer, og
3. foretak som er aktive i sektorer underlagt sanksjoner, i den grad støtten vil være i strid med EUs eller Norges sanksjonsregimer

Søkeren må ha dokumentert tilstrekkelig gjennomføringsevne¹ for prosjektet. Kravet gjelder både finansiell, teknisk og organisatorisk gjennomføringsevne. Dette skal inkluderes i prosjektbeskrivelsen.

Finansiell gjennomføringsevne

Søkeren må kunne dokumentere stabile og tilstrekkelige finansielle ressurser til å opprettholde sin aktivitet i hele prosjektperioden og til å gjennomføre og drifte investeringen.

Søker og eventuelle prosjektpartnere må ha dokumentert finansiell gjennomføringsevne, det vil si at virksomheten(e) har dokumenterte og realistiske planer for finansiering av prosjektet. Støttebeløp fra Enova som omsøkt i denne søknaden skal inngå i finansieringsplanen.

Søker må sannsynliggjøre gjennomføringsevne også dersom kostnadene skulle bli høyere enn antatt. Risiko og risikohåndtering må være beskrevet.

Teknisk gjennomføringsevne

Søkere må ha troverdig teknisk evne til å gjennomføre prosjektet, herunder tilstrekkelig kompetanse og kapasitet på det tekniske personellet og leverandørene.

Organisatorisk gjennomføringsevne

Søkere må ha troverdig organisatorisk evne til å gjennomføre prosjektet, herunder tilstrekkelig kompetanse og kapasitet hos prosjektledelse og prosjektorganisasjon.

Prosjektbeskrivelsen må sannsynliggjøre høy modenhet av planer for prosjektgjennomføring samt for ivaretagelse av alle myndighetskrav og relevante standarder for å etablere nødvendige godkjenninger.

¹ Gjennomføringsevne er et samlebegrep for hvor troverdig det er at aktøren kan gjennomføre prosjektet på en god måte. Begrepet innbefatter blant annet at aktøren(e) bak prosjektet må ha tilstrekkelige finansielle og organisatoriske ressurser, teknologisk kompetanse og en troverdig plan for realisering av prosjektet og resultatene. Vurdering av gjennomføringsevne gjøres også for å sikre at søker har tilstrekkelig håndtering av de risikoelementene Enovas støtte ikke avlaster.

Prosjektet:

1. omhandler investering i fysiske tiltak i ett eller flere fartøy (se krav til fartøy under neste overskrift). Investeringen kan enten være i et nytt fartøy/flere nye fartøy, eller i ombygging av eksisterende fartøy, eller en kombinasjon av disse.
2. skal være startet opp/ha signert kontrakt/tatt investeringsbeslutning (altså ha forpliktet seg til å gjennomføre prosjektet) senest innen 12 måneder etter utsendelse av tilsagnsbrevet. Ellers vil tilsagnet om støtte trekkes tilbake.
3. skal være gjennomført/satt i drift innen 36 måneder etter at investeringsbeslutningen er tatt. Om ikke vil tilsagnet om støtte trekkes tilbake. Om det er gitt støtte til flere enn ett fartøy, vil fristen endres til: 36 måneder for første fartøy; 42 måneder for andre fartøy; 48 måneder for tredje fartøy osv.
4. må fremlegge en troverdig plan for lading av batteri og bunkring av eventuelle nullutslipps drivstoff, inkludert;
 - o intensjonserklæring(er) med relevante aktører. Intensjonserklæringen(ene) skal som et minimum inneholde forventet prispunkt for lading og nullutslippsdrivstoff (kan oppgis som et intervall) og antatt lokasjon(er) for lading og bunkring av drivstoff,
5. må gjennomføres i henhold til gjeldende relevante regler og forskrifter.
6. har et totalt støttebehov som ikke overskrider 100 millioner kroner (ekskludert infrastruktur)
7. kan inkludere investering i energieffektiviseringstiltak som reduserer behovet for energi fra batteriene. Minimum TRL 7². Enova gir ikke støtte til forbedring av normale skrog- og propelldesign, motoroptimalisering eller LED-belysning.
8. kan ikke omhandle støtte til fartøy i offentlig rutegående trafikk.

Fartøyet/fartøyene:

1. må designes og bygges for normal operasjon med batteri som den primære energibæreren. Det vil si at fartøyet i normal drift i en periode over 30 døgn skal være designet for å ha minimum 90 % av tilført energi i form av lading fra land^[1].
 - Det tillates at det er installert rekkeviddeforlenger basert på fossile drivstoff om bord, og at maksimalt 10 % av energiforbruket (basert på brennverdi) dekkes av denne.
2. kan alternativt bygges, eller være klargjort for, å være et nullutslippsskip med hjelp av andre energibærere. For alle tilfeller skal fartøyet i normal drift i en periode over 30 døgn være designet for å ha minimum 50 % av tilført energi i form av fra lading fra land. Det resterende energibehovet kan dekkes på følgende måter:
 - o bruke ammoniakk, hydrogen eller metanol fra dag 1.
 - Det tillates bruk av nødvendig fossilt pilot-drivstoff for dette
 - o skipet er klargjort som nullutslippsskip. Dette kan gjøres ved tilrettelegging for:
 - Ammoniakkdrift. Da må skipet som et minimum ha Fuel Ready-notasjonene DNV Ammonia [D; S] eller tilsvarende fra annet klasseselskap.
 - Hydrogendrift. Da må søknaden ha vedlagt prinsippgodkjenning (Approval in principle) på designet for skipet fra klasseselskap.
3. skal operere i kommersiell drift.
4. skal være registrert i NIS eller NOR.
5. må gjennomføre minimum 1/3 av sine operasjoner eller anløp i Norge eller i norsk økonomisk sone.

Ladeinfrastrukturen:

1. må omsøkes i separat søknad som refererer til fartøysprosjektet
2. er forbi stadiet for forskning og utvikling, det vil si infrastruktur med minimum TRL-nivå 7³.

² <https://www.enova.no/bedrift/industri-og-anlegg/tema/technology-readiness-levels-trl/>

^[1] Inkluderer også lading produsert på faste installasjoner offshore og oppdrettsanlegg, i tillegg til lading produsert om bord fra vindmøller og solceller.

³ <https://www.enova.no/bedrift/industri-og-anlegg/tema/technology-readiness-levels-trl/>

3. må vise til en plan for å sikre tilgjengelig nettkapasitet for valgte ladeløsning (kommunikasjon med netteier skal vedlegges søknaden). Søknaden må sannsynliggjøre at etablering kan finne sted innen ferdigstillelse av tilknyttede skipsprosjekt. Dialog med nettselskap må sannsynliggjøre at det er tilstrekkelig kapasitet i lokalt nett. Dette dokumenteres i vedlegg.
4. Ladeløsning må være i henhold til en av følgende standarder/veiledere:
 - o NEK Landstrømforums veileder 80-2 for nærskipsfart
 - o NEK Landstrømforums veileder 80-3 for havbruksnæringen
 - o NEK Landstrømforums veileder 80-4 for fiskerinæringen
 - o NEK IEC PAS 80005-3 Lavspente landstrøminstallasjoner
 - o NEK IEC/IEEE 80005-1 Høyspente landstrøminstallasjoner
5. Dersom ovenfornevnte anbefalinger ikke dekker fartøyet som omsøkes, eller fartøyets behov av andre grunner tilsier andre løsninger, skal det beskrives hvilke tekniske løsninger som velges, og begrunnelsen for dette. Lading basert på type «industrikontakt» eller lignende aksepteres ikke.
6. Dersom fartøy er avhengig av lading på flere lokasjoner i sin driftsperiode, må det dokumentere hvordan dette skal oppnås.
7. Der lading av flere fartøy ligger til grunn for forretningsplanen til infrastrukturen må infrastruktursøknaden oppgi laveste antall fartøy med støtte som fortsatt vil kunne utløse prosjektet.

Rangeringskriterier

Alle prosjektsøknader som oppfyller kvalifikasjonskriteriene, vil bli rangert etter kostnadseffektivitet. Prosjektene avgjør selv hvor mye de ønsker å søke om i støtte for å kunne gjennomføre prosjektet. De prosjektene som rangeres høyest vil bli tildelt støtte, frem til rammen for utlysningsrunden er brukt opp.

Kostnadseffektivitet regnes ut etter følgende formel:

$$\text{Støttekroner [NOK]} / \text{installert batterikapasitet justert for effektivisering [kWh]}$$

Støttekroner er den totale støttesummen søker oppgir er nødvendig for å gjennomføre prosjektet. Eventuell annen offentlig støtte prosjektet har mottatt til det samme kostnadsgrunnlaget vil legges til i støttekroner. Eventuell støtte til infrastruktur vil tas med som en del av støttebeløpet ved utregning av kostnadseffektivitet. Dette gjelder uavhengig av om det er samme søker for fartøy og infrastruktur, eller ikke.

Installert batterikapasitet er i mange tilfeller kun fysisk installert batterikapasitet i fartøyet. Effektiv bruk av lagret energi er allikevel en viktig muliggjørere for skip med nye energibærere. Installert batterikapasitet justert for effektivisering estimerer den batterikapasiteten fartøyet måtte hatt uten effektiviseringstiltakene. Dette for å premiere energieffektivisering på lik linje med batteri. I tilfeller hvor det også søkes om støtte til energieffektiviserende tiltak, beskrevet i avsnittet «Prosjektet», vil installert batterikapasitet altså omregnes til en estimert større batterikapasitet etter følgende formel:

$$\frac{\text{installert batterikapasitet justert for effektivisering [kWh]}}{= \text{installert batterikapasitet [kWh]} / (1 - \text{energieffektivisering})}$$

Energieffektivisering beregnes som forholdet mellom årlig energiforbruk i operasjon av det omsøkte skipet med og uten investering i tiltak for energieffektivisering. Estimater må dokumenteres gjennom beregning av besparelser basert på årlig driftsprofil.

Det presiseres at batteripakken her ikke regnes som et energieffektiviseringstiltak. Dette vil si at «Energiforbruk uten effektivisering» skal være basert på det omsøkte skipet med batteripakke, men uten eventuelt andre energieffektiviseringstiltak.

I tilfeller hvor søker oppgir at flere skip må ha støtte for å utløse prosjektet vil den totale summen og den totale batterikapasiteten bli lagt til grunn.

Prosess og betingelser

Prosess, støtteutmåling og økonomisk ramme for utlysningen

Støtteprogrammet er utformet som en konkurranse, og følger kriteriene for «competitive bidding» under det generelle gruppeuntaket for statsstøtte. Dette innebærer at det er strenge krav til transparens og etterprøvbarehet i tildelingskriteriene og rangeringen av søknadene. Det vil i de fleste tilfeller ikke være mulighet til dialog med Enova eller til å ettersende informasjon etter søknadsfristen. Om det ikke mottas minst to kvalifiserte søknader til en søknadsfrist fra uavhengige aktører slik at det ikke oppnås reell konkurranse om midlene, vil alle søknadene kunne bli avvist.

Hver enkelt søker står fritt til selv å bruke egne antagelser knyttet til fremtidig lønnsomhet for sitt prosjekt i arbeidet med å bestemme nødvendig støttebeløp i søknaden til Enova. Slike antagelser kan være knyttet til kostnader for utslipp av CO₂, fremtidige kostnader for elektrisitet og drivstoff, levetid, avkastningskrav osv. For ordens skyld nevnes det at Enova som standard metode legger til grunn finansdepartementets CO₂-prisbaner,⁴ i de tilfeller hvor det skal regnes lønnsomhet for et prosjekt.

Ved omsøkt støtte til infrastruktur av samme selskap som skipsprosjektet, skal lønnsomheten sees samlet. Ved forskjellige søker-selskap vil lønnsomheten for ladeanlegget bli vurdert som et eget prosjekt. En avtale mellom partene om kjøp/salg av strøm skal være basert på markedsmessige vilkår for denne typen tjenester, og skal vedlegges søknaden.

Søknad

Søknaden sendes inn via Enovas elektroniske søknadsportal. Velg skjema knyttet til «Batteri i nullutslippsskip». Det skal sendes inn én søknad pr. skip, og separat søknad for infrastruktur.

Hvis det sendes inn søknader for flere fartøy, og man er avhengig av at alle fartøyene får støtte for å kunne realisere investeringene, må disse referere til hverandre i den enkelte søknad. Alle fartøyene vil da bli behandlet som én enkelt prosjektsøknad. Maksimalt støttebeløp vil da være 100 MNOK for alle fartøyene samlet.

Om det søkes om støtte til flere fartøy, men investeringen i ett fartøy er uavhengig av om de andre fartøyene mottar støtte, vil hvert fartøy behandles som en separat søknad. Maksimalt støttebeløp vil da være 100 MNOK for hvert prosjekt.

Det er bare anledning til å sende inn søknad på opp til fem fartøy per virksomhet⁵. Dersom antall søknader overstiges vil alle søknadene bli avvist.

Vedlegg skal sendes inn gjennom Enovas søknadssenter. For at en søknad skal tas til behandling må den inneholde alle vedlegg som vist i Tabell 1 eller Tabell 2 nedenfor. Vedlegg skal nummeres fortløpende og navngis i henhold til tabellen. Eventuelt andre vedlegg som søker anser som nødvendige nummereres fortløpende. Vedlegg 1, 2 og 3 skal baseres på nyeste mal tilgjengelig på programmsiden.

⁴ Finansdepartementets karbonprisbaner for bruk i samfunnsøkonomiske analyser kan sees her:

<https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/statlig-okonomistyring/karbonprisbaner-for-bruk-i-samfunnsokonomiske-analyser/id2878113/>

⁵ Begrensningen på antall søknader pr virksomhet skal forstås som at det maksimalt kan sendes inn totalt fem søknader fra selskap i samme konsern.

Tabell 1: Obligatoriske vedlegg for søknad om fartøy

Vedlegg	Beskrivelse	Kommentar	Filnavn på opplastet vedlegg
Vedlegg 1	Prosjektbeskrivelse	Mal på nettside	Vedlegg_1_(sett inn filnavn)
Vedlegg 2	Unngåtte klimagassutslipp	Mal på nettside. Inkluderer energiberegninger og driftsprofil.	Vedlegg_2_(sett inn filnavn) osv.
Vedlegg 3	Lønnsomhet og budsjett	Mal på nettside	
Vedlegg 4	Installert batteristørrelse	Dokumentasjon på planlagt installert batterikapasitet (f.eks. leverandørtilbud)	
Vedlegg 5	Dokumentasjon på kostnadsgrunnlag	Kan være leverandørtilbud som kostnadsestimatet er basert på	
Vedlegg 6	Dokumentasjon på egenkapital	Se «Dokumentasjonskrav for prosjektfinansiering» på programsiden	
Vedlegg 7	Dokumentasjon på fremmedkapital	Se «Dokumentasjonskrav for prosjektfinansiering» på programsiden	
Vedlegg 8	Dokumentasjon på estimert energieffektivisering	Kun obligatorisk for søknader som har søkt støtte til energieffektiviseringstiltak. (Kan f.eks. være beregning fra leverandør.	
Vedlegg 9	Intensjonsavtale for lading	Kun obligatorisk for prosjekter som ikke har relatert søknad om infrastruktur. Må inneholde prisforutsetninger.	
Vedlegg 10	Årsregnskap siste 2 år Internasjonal selskap	Årsregnskap for alle eierselskaper i oppadgående linje som ikke leverer regnskap til brønnøysundregistrene.	
Vedlegg 11	Intensjonsavtale med sluttbruker	Der søker ikke er endelig sluttbruker av fartøyet må intensjonsavtale med sluttbruker legges ved søknaden.	

Tabell 2: Vedlegg som er obligatoriske for søknad om infrastruktur (vedleggene følger samme nummerering som for fartøy)

Vedlegg	Beskrivelse	Kommentar	Filnavn på opplastet vedlegg
Vedlegg 1	Prosjektbeskrivelse	Mal på nettside	
Vedlegg 3	Lønnsomhet og budsjett	Mal på nettside	
Vedlegg 5	Dokumentasjon på kostnadsgrunnlag	Kan være leverandørtilbud som kostnadsestimatet er basert på	
Vedlegg 6	Dokumentasjon på egenkapital	Se «Dokumentasjonskrav for prosjektfinansiering» på programsiden	
Vedlegg 7	Dokumentasjon på fremmedkapital	Se «Dokumentasjonskrav for prosjektfinansiering» på programsiden	
Vedlegg 11	Årsregnskap siste 2 år Internasjonal selskap	Årsregnskap for alle eierselskaper i oppadgående linje som ikke leverer regnskap til brønnøysundregistrene.	
Vedlegg 12	Dokumentasjon på nettkapasitet	Kan være dialog med nettselskap, eller innlevert søknad om nettkapasitet.	

		Dokumentasjonen må vise to-veis dialog med nettselskap – nettmelding alene eller standard svar på henvendelser er ikke tilstrekkelig. Ved behov for anleggsbidrag må et estimat fra nettselskap vedlegges.	
--	--	--	--

I tillegg kan det legges ved annen dokumentasjon som etterspurt i kvalifikasjons- og rangeringskriteriene. Mangelfull søknad er avvisningsgrunn.

Spørsmål og svar, samt supplerende opplysninger som er relevante for andre søkere, vil offentliggjøres fortløpende på www.enova.no.

Rapportering og krav

Det kan bli avkrevd driftsrapportering av nøkkelparametere etter første hele driftsår. Rapporteringen vil omfatte parametere som, men ikke begrenset til, andel og mengde lading, andre energibærere brukt på fartøyet, utslipp og unngåtte utslipp av drivhusgasser, seilingsruter/avstand osv.

Andre betingelser

Enova forbeholder seg retten til å bruke generaliserte og anonymiserte data fra alle innsendte søknader for kommunikasjon med markedet knyttet til kostnadsutvikling for batterier og eventuelt alternative energibærere som drivstoff i maritim sektor.