

Vilkår for støtte til Batteri i nullutslippsskip

1 Formål

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.

2 Tematisk avgrensning

Enova prioriterer noen tematiske områder og utviklingsløp særskilt, og organiserer støtten i målrettede støtteprogram. Den tematiske avgrensningen for dette støtteprogrammet er beskrevet under.

Dette programmet fokuserer på tidligfase markedsintroduksjon for maritime batteriinstallasjoner benyttet som nullutslippsløsninger. Programmet støtter *investeringsprosjekt* som ønsker å benytte batteridrift som fremdriftsløsning for nye og eksisterende fartøyer. Det er samtidig mulig å få støtte til dedikert ladeinfrastruktur dersom dette er nødvendig for å få realisert et skipsprosjekt. Dette må da omsøkes i samme søknadsrunde og søknadene må referere til hverandre.

Støtteprogrammet er konkurransebasert.

3 Statsstøtterettslig grunnlag for programmet

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.

Det støtterettslige grunnlaget for dette programmet er:

Ordningen "Batteri i nullutslippsskip" innmeldt under det alminnelige gruppeunntaket (GBER) og den notifiserte ordningen «State aid to support dedicated alternative fuels infrastructure, DAFI.» (enova.no/esa)

Støtte til skip dekkes av GBER-artikkel 36b: «Investeringsstøtte til anskaffelse av lav-utslipps- eller nullutslippsfartøy og for ettermontering i fartøy».

Støtte til ladeinfrastruktur dekkes av ESAs vedtak 034/21/COL: «Statsstøtte til dedikert infrastruktur for alternative drivstoff (DAFI)»

Maksimalt støttebeløp for fartøy pr. prosjekt er for dette virkemiddelet 100 millioner kroner (eventuell støtte til infrastruktur kommer utover dette).

4 Overordnede krav

4.1 Støtten må være nødvendig

Statsstøtte kan bare benyttes når dette er en forutsetning for å oppnå formålet med den støtteordningen den tildeles under, og det er bare anledning til å støtte tiltak/prosjekter som ikke ville blitt gjennomført uten støtte. Det er derfor avgjørende at søker sender inn søknaden om støtte før prosjektet er besluttet gjennomført, igangsatt eller at søker på annen måte har forpliktet seg til å gjennomføre prosjektet.

4.2 Godkjente søkere

For å kunne søke om støtte:

- må søker være en virksomhet som er registrert i enhetsregisteret i Brønnøysund
- kan søker ikke være en virksomhet i økonomiske vanskeligheter. Søker kan heller ikke være eid eller på annen måte kontrollert av en virksomhet i økonomiske vanskeligheter. Se definisjon [her](#).
- kan søker ikke ha 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:

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

En oversikt over sanksjoner vedtatt av norske myndigheter er tilgjengelig her:

<https://www.regjeringen.no/no/tema/utenrikssaker/Eksportkontroll/sanksjoner-og-tiltak1/sanksjoner-og-tiltak/id2008477/>

Dersom det er flere selskap som står bak en søknad (et konsortium) skal det være ett selskap som er ansvarlig for søknaden og kontraktsinngåelsen med Enova og som representerer de øvrige selskapene bak søknaden. Alle deltakerne i konsortiet må oppfylle overordnede krav for å kunne motta statsstøtte.

4.3 Prosjektets lokalisering

Fartøy det søkes støtte til skal være registrert i NIS eller NOR, og må gjennomføre minimum 1/3 av sine operasjoner eller anløp i Norge eller i norsk økonomisk sone.

Eventuell infrastruktur det søkes støtte til må etableres i Norge eller innenfor norsk økonomisk sone.

4.4 Spesifikke krav under dette programmet

Det er bare anledning til å sende inn søknad på opptil fem fartøy per virksomhet¹. Dersom antall søknader overstiges vil alle søknadene bli avvist.

Dersom søknaden gjelder infrastruktur er det en forutsetning for støtten at tilhørende fartøy blir ferdigstilt. Dersom fartøy ikke ferdigstilles, vil tilskudd til infrastrukturen trekkes tilbake i sin helhet.

5 Tildelingsprosess

For dette programmet tildeles støtte basert på konkurranse. Det innebærer at de som søker om støtte konkurrer om støtten basert på fastsatte rangeringskriterier. Rangeringskriteriene framgår av punkt 7.

5.1 Søknadsfrister

Søknadsfrister publiseres på programsiden på Enovas nettsider. Det er lagt opp til 2-3 frister pr. år.

5.2 Krav til søknaden

Søknad og prosjektbeskrivelse skal være på norsk. Vedlegg med tekniske beskrivelser og lignende kan være på engelsk, svensk eller dansk.

Søknad og vedlegg skal sendes inn gjennom Enovas elektroniske søknadssenter. Det skal sendes inn én søknad pr. skip, og separat søknad for infrastruktur. Om det søkes om flere ladeanlegg, skal det sendes inn én søknad pr. anlegg.

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.

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

¹ Begrensningen på antall søknader pr virksomhet skal forstås som at det maksimalt kan sendes inn totalt fem søknader fra selskap i samme konsern.

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 programsiden.

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)
Vedlegg 3	Lønnsomhet og budsjett	Mal på nettside	Vedlegg_3_(sett inn filnavn) osv.
Vedlegg 4	Installert batteristørrelse	Dokumentasjon på planlagt installert batterikapasitet (f.eks. leverandørtilbud)	
Vedlegg 5	Dokumentasjon på kostnadsgrunnlag	Kan være leverandørtilbud som kostnadsestimater 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 operatør 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 oppløst vedlegg
Vedlegg 1	Prosjektbeskrivelse	Mal på nettside	Vedlegg_1_(sett inn filnavn)
Vedlegg 3	Lønnsomhet og budsjett	Mal på nettside	Vedlegg_2_(sett inn filnavn) osv.
Vedlegg 5	Dokumentasjon på kostnadsgrunnlag	Kan være leverandørtilbud som kostnadsestimatet er basert på	Vedlegg_3_(sett inn filnavn) osv.
Vedlegg 6	Dokumentasjon på egenkapital	Se «Dokumentasjonskrav for prosjektfinansiering» på programsiden	
Vedlegg 7	Dokumentasjon på fremmedkapital	Se «Dokumentasjonskrav for prosjektfinansiering» på programsiden	
Vedlegg 10	Årsregnskap siste 2 år Internasjonal selskap	Årsregnskap for alle eierselskaper i oppadgående linje som ikke leverer regnskap til brønnøysundregistrene.	
Vedlegg 12	Dokumentasjon på nettkapasitet	Skal inneholde dialog med nettselskap, i tillegg til eventuelt 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 grovestimat fra nettselskap vedlegges. For små anlegg der søker har eksisterende kapasitet til ladeanlegget kan det legges ved bekreftelse fra autorisert elektroinstallatør eller rådgivende ingeniør på dette. Dette kan da erstatte evt. dialog med nettselskap.	

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 programsiden.

5.3 Behandling av søknaden

Søknaden vurderes av saksbehandlere i Enova. Enova kan benytte eksterne tredjeparter til vurdering av hele eller deler av søknaden ved behov. Slike tredjeparter er underlagt samme taushetsplikt som Enova.

Enova kan be om at søknaden kompletteres dersom det anses nødvendig. Dette kan for eksempel gjelde behov for utdypning av aktivitetene, budsjettet, prosjektplanen eller finansieringsplaner.

Søknader som ikke oppfylder kvalifikasjonskriteriene, vil bli avvist. Alle prosjektsøknader som oppfylder kvalifikasjonskriteriene, vil bli rangert etter kostnadseffektivitet (se rangeringskriterier). Prosjektene avgjør selv hvor mye de ønsker å søke om i støtte for å kunne gjennomføre prosjektet. De prosjektene som

rangerer høyest, vil få vedtak om støtte frem til rammen for utlysingsrunden er brukt opp. Resterende prosjekter vil få vedtak om avslag.

Behandlingstiden for søknader vil normalt være 1-2 måneder innen søknadsfristen. Behandlingstiden kan bli lenger, avhengig av behov for tredjepartsvurderinger og omfanget av søknadsinformasjon. Søker mottar deretter informasjon om Enovas beslutning, med begrunnelse for vedtaket.

5.4 Utbetaling av støtte

Støtte utbetales etterskuddsvis basert på dokumenterte kostnader. Utbetalingsanmodning sendes gjennom Enovas rapporteringscenter på www.enova.no.

Krav til rapportering av framdrift og kostnader framgår av [Generelle regler for tilskudd fra Klima- og energifondet](#).

Enova utbetaler ikke de siste 20 % av totalt tilskudd før sluttrapport og eventuell annen etterspurt dokumentasjon er levert og godkjent av Enova.

5.5 Støtte tildelt i strid med vilkår

Dersom støtten som utbetales er i strid med statsstøtteregulverket eller støttemottaker misligholder vilkår for støtten, kan støtten trekkes helt eller delvis tilbake. Se [Generelle regler for tilskudd fra Klima- og energifondet](#).

6 Kvalifikasjonskriterier

For å kunne motta støtte under programmet må samtlige av kvalifikasjonskriteriene være oppfylt.

6.1 Kvalifiserte søkere

I tillegg til krav i kapittel 4.2 må søker:

- være den som skal gjennomføre investeringen. Dette kan enten være eier av skipet eller den som disponerer skipet gjennom en langsiktig avtale.
- ha dokumentert tilstrekkelig gjennomføringsevne² 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

² 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.

- 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.

Dersom prosjektet omfatter både fartøy og dedikert ladeinfrastruktur, kan også en tredjepart søke støtte for å etablere ladeinfrastrukturen. Fartøy og infrastruktur skal omsøkes i separate søknader (med henvisning til hverandre).

6.2 Kvalifiserte prosjekt

6.2.1 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.
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 (ekskudert infrastruktur)
7. kan inkludere investering i energieffektiviseringstiltak som reduserer behovet for energi fra batteriene. Minimum TRL ⁷³. 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.

6.2.2 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].
 - o 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. Batteri skal likevel være den primære energibæreren. Det vil si at fartøyet i normal drift over en periode på 30 døgn, må være designet for å ha minimum 50 % av tilført

³ <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.

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.

6.2.3 Ladeinfrastrukturen:

1. må omsøkes i separat søknad som refererer til fartøysprosjektet. Det skal sendes inn én søknad pr. ladeanlegg dersom disse er på ulike lokasjoner.
2. er forbi stadiet for forskning og utvikling, det vil si infrastruktur med minimum TRL-nivå 7⁴.
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 nærskipfart
 - 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 ovennevnte anbefalinger ikke benyttes, 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 dokumenteres hvordan dette skal oppnås.
7. der lading av flere omsøkte fartøy ligger til grunn for en søknad om ladeinfrastruktur, må det oppgis hvor mange av de omsøkte fartøyene som må få støtte for å kunne utløse infrastrukturprosjektet.

7 Rangeringskriterier

I dette programmet rangeres søknadene på kostnadseffektivitet. Det vil bety at de som søker om lavest støtte i forhold til batterikapasitet rangeres høyes. Dette regnes ut etter følgende formel:

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

Støttekroner er den totale støttesummen søker oppgir som 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

⁴ <https://www.enova.no/bedrift/industri-og-anlegg/tema/technology-readiness-levels-trl/>

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.

8 Godkjent kostnadsgrunnlag

Med godkjent kostnadsgrunnlag menes de kostnadene som kan tas med i grunnlaget for beregningen av støtte. Hvilke kostnader som kan godkjennes er avhengig av det støtterettslige grunnlaget for programmet.

8.1 Godkjente kostnadsposter

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 ammoniakdrift 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.

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. Merk at det skal sendes inn én søknad pr. lokasjon.

8.2 Kostnader som ikke godkjennes

Enova godkjenner ikke kostnader og forpliktelser påløpt før søknadstidspunktet eller etter avtalt sluttdato for prosjektet. Kostnadsgrunnlaget kan ikke inkludere finanskostnader, byggelånsrente, driftskostnader eller leiekostnader for driftsmidler.

Enova godkjenner ikke uspesifiserte kostnadsposter, heller ikke sekkepost for uforutsette kostnader. Hver enkelt spesifisert kostnadspost kan risiko-justeres for å sikre et mest mulig korrekt kostnadsgrunnlag. Nivå på eventuell risikojustering skal beskrives i søknad.

Merverdiavgift på innkjøpte varer og tjenester inngår ikke som en del av godkjente kostnader dersom virksomheten er fradragsberettiget for disse kostnadene.

9 Beregning av støttebeløp

Støttebeløpet er det beløpet søker anser som nødvendig for å gjennomføre prosjektet som angitt i søknaden, beregnet som en andel av godkjent kostnadsgrunnlag. Den maksimale støtten er fastsatt i statsstøtteregeverket, men kan være ytterligere begrenset i Enovas program.

9.1 Støtteintensitet og maksimalt støttebeløp

For dette programmet beregnes støttebeløpet på følgende måte:

Støttesatsen for fartøy er oppad begrenset til 80 % av prosjektets samlede godkjente merkostnader. Dette gjelder uavhengig av virksomhetens størrelse. Søker definerer selv hvor mye støtte som er nødvendig for å gjennomføre prosjektet innenfor den maksimale støttesatsen. Enova vil ikke gjøre avkortning av støttebeløpet om prosjektet er lønnsomt for søker.

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»).

Støttesatsen for infrastruktur er 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

9.2 Annen offentlig støtte

Dersom søker har mottatt eller søkt om annen offentlig støtte til det samme prosjektet skal dette oppgis i søknaden. Dette gjelder uavhengig av om støtten gjelder andre kostnader i prosjektet enn de kostnadene det søkes støtte om hos Enova.

Annen offentlig støtte til de samme kostnadene vil bli tatt med i vurderingen av prosjektets støttebehov og vil være tellende i rangeringen av prosjektets kostnadseffektivitet.

10 Offentliggjøring av informasjon, deling og bruk av data

Vedtak om støtte fra Enova blir offentliggjort på Enova.no og rapportert inn til [det nasjonale registeret for offentlig støtte](#).

Søknader om støtte og tilhørende dokumentasjon behandles konfidensielt. Tilskuddsbrevet som utstedes ved tildeling av støtte er imidlertid omfattet av offentlighetslovens regler om innsyn. Ved en innsynsforespørsel vil det derfor bli gitt innsyn i dette dokumentet. Eventuelle forretningssensitive opplysninger vil bli tatt ut.

11 Rapportering

Krav til rapportering av framdrift og kostnader framgår av [Generelle regler for tilskudd fra Energi- og klimafondet](#).

I tillegg gjelder følgende rapporteringskrav for tilskudd under dette programmet:

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.