Vilkår for støtte til Ladbar hybridisering i eksisterende fartøy

1 Formål

Støtteprogrammet retter seg mot eiere/redere av eksisterende maritime fartøy som driftes i Norge, og som ønsker å redusere klimagassutslipp ved hybridisering og eventuelt annen energieffektivisering. Programmet skal bidra til å redusere investeringskostnadene i maritime batteriinstallasjoner. Dette skjer gjennom støtte til markedsutvikling som øker volum og bidrar til konkurranse mellom leverandører i verdikjeden av maritime batteriløsninger. Flere ladbare fartøy på vannet vil også øke bruken av eksisterende landstrøm- og ladeanlegg samt stimulere til utbygging av nye. Programmet bidrar også til utslippskutt før 2030.

I mange tilfeller er tilgangen på klimanøytrale energibærere begrenset, og prisen på energi og energilagre høy. Da vil effektiv bruk av energien være avgjørende for å oppnå lønnsomhet også for lavutslippsløsninger. Virkemiddelet vil derfor også bidra til å muliggjøre bruk av alle nullutslippsteknologier ved å bidra til modning og spredning av energieffektiviseringstiltak.

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 støtter ombygging av eksisterende norskregistrerte fartøy til ladbare batterihydrider. Det stilles krav til fartøyets alder, minimum 25 % ladeandel og 55 % utslippskutt, samt dokumenterbare utslippsresultater før siste utbetaling av støtte.

Støtteprogrammet er konkurransebasert og tidsavgrenset til ut 2028.

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 konkurranse-vridning og negativ innvirkning på samhandelen i EØS-området. EØS-avtalen inneholder et generelt for-bud 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:

Støtteprogrammet vil bli innmeldt under det alminnelige gruppeunntaket (GBER).

UTKAST

For dette programmet er maksimalt støttebeløp for hver søknad 50 millioner kroner.

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 et foretak i vanskeligheter. Søker kan heller ikke være eid eller på annen måte kontrollert av et foretak i vanskeligheter. Se definisjon her.
- må søker være den som skal gjennomføre investeringen og balanseføre kostnadene. Dette skal enten være eier av skipet eller den som disponerer skipet gjennom en langsiktig avtale.
- for prosjekter med støttebehov over 10 millioner kroner: må søker ha dokumentert tilstrekkelig finansiell gjennomføringsevne[1] for prosjektet.
- 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/

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.

4.4 Spesifikke krav under dette programmet

Det er bare anledning til å sende inn søknad på opptil fem fartøy per virksomhet[2] i samme søknadsrunde. Dersom antall søknader overstiges vil alle søknadene bli avvist.

Maksimalt støttebeløp er avgrenset til 50 millioner kroner per. søknad.

[1] Se «Dokumentasjonskrav for finansiering» på programsiden»
[2] Begrensningen på antall søknader pr virksomhet skal forstås som at det maksimalt kan sendes inn totalt fem søknader fra selskap i samme konsern.

UTKAST

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, hvor de mest kostnadseffektive prosjektene vil motta støtte

Rangeringskriteriene framgår av punkt 7.

5.1 Søknadsfrister

Søknadsfrister publiseres på programsiden på Enovas nettsider. Det er lagt opp til to frister pr. år.

5.2 Krav til søknaden

Søknadsskjema skal fylles ut på norsk. Vedlegg med tekniske beskrivelser og lignende kan være på engelsk, svensk eller dansk. Se tabell over obligatoriske vedlegg i punkt 6.2.

Søknad og vedlegg skal sendes inn gjennom Enovas elektroniske søknadssenter. Det skal sendes inn én søknad pr. fartøy. Hvis det sendes inn søknader for flere fartøy, kan ikke disse være avhengige av hverandre. Det vil si at de må kunne gjennomføres uavhengig av om en eller flere av søknadene får støtte.

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.

Søknaden behandles basert på den informasjonen som framgår på søknadstidspunktet. Mangelfulle søknader kan bli avvist. 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 oppfyller kvalifikasjonskriteriene, eller som har en rangering som gjør at de åpenbart ikke når opp i konkurransen, vil bli avvist. De prosjektene som rangerer best, vil få vedtak om støtte innenfor programmets budsjett.

Behandlingstiden for søknader vil normalt være ca. 2 måneder etter søknadsfristen. Behandlingstiden kan bli lengre, 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. Kostnadene må være fakturert til tilskuddsmottaker. Utbetalingsanmodning sendes gjennom Enovas rapporteringssenter 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 etter at 1 års sammenhengende drift er gjennomført. Sluttrapport, driftsrapportering og eventuell annen etterspurt dokumentasjon må være levert og godkjent av Enova før siste utbetaling. Se krav under avsnitt 11.

UTKAST

5.5 Støtte tildelt i strid med vilkår

Dersom støtten som utbetales er i strid med statsstøtteregelverket eller i strid med disse vilkårene, kan støtten trekkes helt eller delvis tilbake. Det samme gjelder dersom støttemottaker misligholder sine forpliktelser knyttet til støtten.

Se Generelle regler for tilskudd fra Klima- og energifondet punkt 12 for en mer detaljert beskrivelse av når krav om tilbaketrekking kan oppstå og pliktene som da medfølger.

6 Kvalifikasjonskriterier

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

6.1 Fartøyet

1) skal ha en bruttotonnasje (BT) på maksimalt 5 000.
2) skal på søknadstidspunktet ha minst tre års dokumentert reell drift og være maksimalt 20 år gammelt, regnet fra opprinnelig byggeår.
3) skal ha dokumenterbart historisk energiforbruk og utslipp. For fartøy som omfattes av EU MRV[3] , skal dette dokumenteres med siste tilgjengelige verifiserte MRV-rapportering. For øvrige fartøy skal dokumentasjonen bygge på målt og etterprøvbart drivstofforbruk dokumentert ved:
   a) egenerklæring av seilt distanse med og uten last/passasjerer
   b) faktura fra bunkring av drivstoff

6.2 Prosjektet/søknaden

1) skal gjelde ombygging av et eksisterende fartøy til ladbar batterihybrid. Utvidelse av batteripakker i allerede hybridiserte fartøy kan også kvalifisere. Nybygg kvalifiserer ikke.
2) skal beregnes å redusere fartøyets klimagassutslipp med minst 55 prosent, målt i CO_2-ekvivalenter for et sammenlignbart driftsår før og etter ombyggingen. Dette dokumenteres i søknaden ved:
   a) energiberegning som inkluderer estimert ladeandel og energieffektivisering, samt fartøyets forbruk før ombygging. Beregningen skal også vise at prosjektet oppfyller krav som beskrevet i pkt. 3 nedenfor.
   b) beregning fra leverandør som viser effekt av energieffektiviseringstiltak
3) skal gjøre at det ombygde fartøyets samlede energibehov dekkes med minimum 25 % lading fra landstrøm/ladeanlegg.
4) skal være startet opp innen 6 måneder etter utsendelse av tilsagnsbrevet. Tilskuddsmottaker må dokumentere dette kravet ved å sende inn framdriftsrapport der bindende kontrakt med leverandør/verft er vedlagt.
5) skal være gjennomført/satt i drift innen 24 måneder etter utsendelse av tilsagnsbrevet. Om ikke vil tilsagnet om støtte kunne trekkes tilbake.
6) må fremlegge en troverdig plan for lading av batteri etter følgende krav:
   a) minimum 50 % av det planlagte ladebehovet skal planlegges ved anlegg som eksisterer eller er under bygging[4]. Dette dokumenteres ved å oppgi plassering og estimert ladebehov for hver ladelokasjon i søknadsskjemaet. Dersom anlegget ikke er offentlig tilgjengelig[5], må det legges ved intensjonserklæringer med eier av ladeanlegget (Vedlegg 5).

[3] https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/klimakvoter/skipsfart-i-eus-kvotesystem/
[4] Ladeanlegg som har fått støtte i andre Enova-program regnes som å være «under bygging» uavhengig av status i prosjektene
[5] Oversikt over offentlige tilgjengelige anlegg hos Kystverket: https://lavutslipp.kystverket.no/

b) det resterende ladebehovet skal sannsynliggjøres med intensjonserklæring(er) med relevante aktører (Vedlegg 6). Dette kan for eksempel være eiere/tilbydere av planlagte ladeanlegg.

7) kan inkludere investering i energieffektivsiringstiltak i tillegg til batteriene. Alle energieffektiviseringstiltak det søkes støtte til må ha en dokumenterbar merkostnad og besparelse.
8) kan ikke omhandle støtte til fartøy i offentlig rutegående trafikk.
9) må inneholde følgende vedlegg:

Vedlegg	**Beskrivelse**	**Kommentar**	**Filnavn på opplastet vedlegg**
Vedlegg 1	Beregning av utslippsreduksjon	Mal på nettside. Inkluderer energiberegninger, driftsprofil og beregning av fartøyets utslippsintensitet før og etter ombygging. Skal bygge på historisk utslipp som dokumentert i vedlegg 2.	Vedlegg_1_(sett inn filnavn)
Vedlegg 2	Dokumentasjon på utslipp siste driftsår	For fartøy som omfattes av MRV[6]: ✓ Verifisert utslippsrapport (Emissions Report) for 2026 For andre fartøy: ✓ egenerklæring av seilt distanse med og uten last/passasjerer ✓ dokumentasjon på årlig drivstofforbruk (faktura må kunne fremvises på forespørsel)	Vedlegg_2_(sett inn filnavn)
Vedlegg 3	Lønnsomhet og budsjett	Last opp vedlegg generert av lønnsomhetskalkulator.	Vedlegg_3_(sett inn filnavn)
Vedlegg 4	Dokumentasjon på kostnadsgrunnlag	Kan være leverandørtilbud som kostnadsestimatet er basert på.	
Vedlegg 5	Intensjonsavtale for lading for ladeanlegg som ikke er offentlig tilgjengelig	Kan være e-post korrespondanse, eller annen skriftlig avtale, med eier av havn/kai som bekrefter tilgang til landstrøm/lading. Merk at det må dokumentere hva slags tilgang som er gitt, geografisk plassering, prisforutsetninger og tilgjengelig kapasitet på anlegget.	
Vedlegg 6	Intensjonsavtale for lading ved planlagte ladeanlegg	Kan være e-post korrespondanse, eller annen skriftlig avtale, med eier av havn/kai som bekrefter intensjon om å bygge ut landstrøm/ladeanlegg.	

[6] https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/klimakvoter/skipsfart-i-eus-kvotesystem/

UTKAST

Vedlegg 7	Årsregnskap siste 2 år Internasjonal selskap	Årsregnskap for alle eierselskaper i oppadgående linje som ikke leverer regnskap til brønnøysundregistrene.	
Vedlegg 8	Dokumentasjon på estimert energieffektivisering	Kun obligatorisk for søknader som har søkt støtte til energieffektiviseringstiltak. Kan være beregning fra leverandør eller annen tredjepart.	
Vedlegg 9	Årsregnskap siste 2 år (kun for internasjonale selskap)	I tilfeller der søkerselskapet er yngre enn 3 år, skal det vedlegges årsregnskap for nærmeste morselskap fra de siste 2 år, men kun hvis dette selskapet ikke leverer årlige regnskaper til Brønnøysundregistrene. Hvis søkerselskapet er del av et konsern som ikke leverer konsoliderte årlige regnskaper til Brønnøysundregistrene, skal dette også vedlegges for de siste 2 år. Konsolideringen skal da være gjort på det høyeste konsolideringspunktet i konsernet	
Dersom omsøkt støttebeløp overskrider 10 MNOK, må søknaden dokumentere tilgang til finansiering som beskrevet i «Dokumentasjonskrav for prosjektfinansiering», hvor vedlegg 5, 6 og 7 er obligatoriske.			
Vedlegg 5	Dokumentasjon på egenkapital	Se «Dokumentasjonskrav for prosjektfinansiering» på programsiden	
Vedlegg 6	Dokumentasjon på fremmedkapital	Se «Dokumentasjonskrav for prosjektfinansiering» på programsiden	
Vedlegg 7	Bekreftelse fra det selskapet som skal stille egenkapitalen	Bekreftelse på at tilstrekkelige midler vil kunne allokeres prosjektet. Signert redegjørelse, styreprotokoll med henvisning til prosjektet eller lignende. Må være signert av noen som kan forplikte det gjeldende selskapet som skal stille egenkapitalen.	

7 Rangeringskriterier

I dette programmet rangeres søknadene på kostnadseffektivitet. Det betyr at de som søker om lavest støtte i forhold til utslippsreduksjoner rangeres best. Dette regnes ut basert på følgende formel:

Støttekroner [NOK] / estimert utslippsreduksjon pr. driftsår [tonn CO_{2e}]

Estimert utslippsreduksjon forstås her som differansen mellom fartøyets klimagassutslipp i 12 måneders sammenhengende drift, før og etter ombyggingen. Som utgangspunkt skal referansen for utslippsreduksjoner være basert på gjennomsnittet av de siste tre driftsår. Utslippsreduksjonen som

legges til grunn skal dokumenteres i søknaden med historiske driftsdata og vil bli verifisert i driftsrapportering.

Det er kun utslippsreduksjoner fra konvertering til batteridrift og energieffektivisering som skal telles i estimatet. Bruk av biodrivstoff eller andre utslippsfrie drivstoff skal ikke tas med som en del av utslippsresultatet.

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 dette programmet kan alle investeringskostnader relatert til å bygge om fartøyet til ladbar hybrid legges til grunn. Dette kan for eksempel være:

- kostnader for batteripakker og kraftelektronikk
- kostnader for tilpasninger av fartøy
- kostnader for energieffektiviseringstiltak
- kostnader for ekstra batterier i batteribytteløsning

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 beregnes som en andel av godkjent kostnadsgrunnlag. Den maksimale støtten er fastsatt i statsstøtteregelverket, 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 55 % 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 gjør oppmerksom på at selv om maksimal støttesats er 55 % av godkjente merkostnader for fartøy, forventes faktisk oppnådd støttegrad for prosjektene som får tilskudd å være lavere.

UTKAST

Det er obligatorisk å legge ved lønnsomhetsvurdering av prosjektet, for informasjonsinnhenting. Vurderingen skal baseres på realistiske forutsetninger for driftsinntekter- og - kostnader gjennom prosjektets levetid. Enova vil ikke gjøre avkortning av støttebeløpet om prosjektet er lønnsomt for søker.

Det skal benyttes reelle verdier i søknad til Enova. Dette innebærer at inntekter, kostnader og investeringer skal noteres i dagens pengeenhet, uten å ta hensyn til fremtidig inflasjon. Enova vil i lønnsomhetsvurderingen legge til grunn den avkastningen som er normal for bransjen[7].

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 Etter vedtak om støtte

10.1 Rapportering

Det skal sendes inn driftsrapportering for de første 12 driftsmånedene etter ombyggingen. I driftsrapporteringen må følgende dokumenteres:

- ✓ Ladeforbruk
- ✓ Forbruk av drivstoff
- ✓ Seilt distanse med last/passasjerer
- ✓ Seilt distanse uten last/passasjerer
- ✓ Eventuelle endringer i fartøyets kapasitet (dødvekttonn (DWT)og/eller bruttotonn (BT))

For fartøy som omfattes av MRV rapporteringskrav dette i praksis kunne dekkes av en eller flere av følgende:

- ✓ verifisert MRV-rapportering (Emissions Report)
- ✓ faktura eller annen bekreftelse på forbruk av ladestrøm og drivstoff
- ✓ rapport fra fartøyets energistyringssystem

For fartøy som ikke omfattes av MRV rapporteringskrav vil dette kunne dekkes av følgende vedlegg:

- ✓ egenerklæring av seilt distanse med og uten last/passasjerer
- ✓ faktura eller annen bekreftelse på forbruk av ladestrøm
- ✓ dokumentasjon på årlig drivstofforbruk (faktura fra bunkring må kunne fremvises på forespørsel)
- ✓ rapport fra fartøyets energistyringssystem

Rapporteringen gjøres via skjema i Enovas søknads- og rapporteringssenter, og skal dokumentere fartøyets reduksjon i utslippsintensitet mot det som var estimert i søknaden. Utslippsintensitet skal beregnes ut ifra følgende metode:

- ✓ gCO_2/DWTxnm for lasteskip:
  - gCO_2 er totalt beregnet klimagassutslipp i gram basert på skipets drivstofforbruk siste driftsår
  - nm er totalt seilt distanse i nautisk mil med last for siste driftsår

[7] https://enova.no/nb/bedrift/sokerinformasjon/aktuelt-om-sokerinformasjon/normalavkastning-i-lonnsomhetsberegninger

UTKAST

- DWT skal være skipets dødvekt i tonn etter ombyggingen

✓ gCO_2/BTxnm for andre fartøystyper:
- gCO_2 er totalt beregnet klimagassutslipp i gram basert på skipets drivstofforbruk siste driftsår
- nm er totalt seilt distanse i nautisk mil for siste driftsår
- BT er skipets bruttotonnasje etter ombyggingen

10.2 Utbetaling av støtte og avkortingsregler

Opptil 80 % av tildelt støttebeløp utbetales underveis i ombyggingen av fartøyet basert på påløpte kostnader. De siste 20 % av støttebeløpet utbetales etter at sluttrapport inkludert driftsrapportering er godkjent.

Dersom det rapporteres lavere reduksjon i utslippsintensitet (se punkt 10.1) enn det som er estimert i søknaden, vil støttebeløpet avkortes etter følgende kriterier:

- ✓ Fra 100 til 80 %: støtten avkortes lineært i henhold til reduksjon i utslippsintensitet
- ✓ Fra 80 til 55 %: støtten avkortes til 80 %
- ✓ Mindre enn 55 %: støtten trekkes tilbake i sin helhet (evt. utbetalt beløp må betales tilbake)

11 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. På enova.no vil det framgå hvilke prosjekter som er i gjennomføringsfasen og hvilke prosjekter som bli kansellert.

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.

UTKAST