

Agreement
Grønt Kystfartsprogram Fase 3

Amendment no. 02 to Agreement Grønt Kystfartsprogram Fase 1 with contract number OEN-15-167 (the "Agreement")

This Amendment no. 02 is entered into between Hordaland fylkeskommune and the other parties listed in Appendix 1, and is valid for phase 3 of the project Grønt Kystfartsprogram.

1 Background

Phase 1 and Phase 2 are finalized and the parties have agreed to continue the project in phase 3. Some new participants are also included in this agreement.

2 General Condition of Agreement

The General Conditions of Agreement from Agreement "Grønt Kystfartsprogram Fase 1", Contract no.: OEN-15-167, continue in full force for the PROJECT Fase 3.

3 Amendments to the Agreement for Fase 3.

The Amendment includes update of the following Appendices 1, 2, 4, 5 and 6.

- Appendix 1: Parties to the agreement phase 3
- Appendix 2: Project description and plan for phase 3
- Appendix 4: Contribution, budget and invoicing phase 3
- Appendix 5: Accession Document
- Appendix 6: Innovation Norway letter

Revised appendices are enclosed to this Amendment 02.

Except as herein expressly amended, the Agreement and other Conditions shall continue in full force and effect.

For Hordaland fylkeskommune

Name: *Bjørn SANDAL*
Signature: *[Handwritten Signature]*
Position: *DIRECTOR OF REGIONAL DEVELOPMENT*
Date: *25.09.2018*

APPENDIX 1**PARTIES to this AGREEMENT:**

Betalende deltakere:	
ABB	Kongsberg Maritime
Asko	KS Bedrift
Bergen Havn	Kystrederiene
Corvus	Menon Economics
Danske Bank	Maritime Battery Forum
DNV GL	NHO Sjøfart
Echandia	Norges Rederiforbund
Energi Norge	Norske Havner
Equinor	NOx-fondet
Fiskebåt	Oslo kommune
Flora kommune	Risavika Havn
Gasnor – A Shell Subsidiary	Seatrans
GMC	SINTEF
Hordaland Fylkeskommune	Teekay Shipping
Hurtigbåtforbundet	Torghatten
Hydro	ZEM
Hyon	Østensjø Rederi

PROSJEKTBESKRIVELSE

Prosjektbeskrivelse

Grønt kystfartsprogram (GKP) er et offentlig-privat partnerskapsprogram med en visjon om at Norge skal etablere verdens mest effektive og miljøvennlige kystfart, drevet med null- og lavutslippsløsninger.

GKP skiller seg fra andre initiativer og klynger i maritim sektor ved primært å fokusere på å utløse bruk av tekniske løsninger. At hele verdikjeden jobber sammen er vesentlig for å komme frem til de gode løsningene, samt identifisere og fjerne barrierene, og sørge for at løsningene tas i bruk. Programmet er således en katalysator for det grønne skiftet som samtidig gir Norge grønn konkurransekraft.

Medlemmene deltar i GKP for å lære fra andre i verdikjeden, realisere bærekraftig vekst, kostnadsbesparelser og konkurransefortrinn, vurdere endrede markedsforhold og identifisere nye forretningsmuligheter. De får muligheten til å påvirke fremtidige regulatoriske, finansielle og innkjøpspolitiske virkemidler og insentiver, flytte gods fra vei til sjø og sist men ikke minst, ta en lederposisjon innen grønn skipsfart. Programmet har økt fra 26 til 34 betalende medlemmer, pluss 11 statlige observatører, ved oppstart av fase 3.

GKPs målsetninger:

- Lønnsomme utslippskutt, med et betydelig skaleringspotensiale basert på den sterke internasjonale posisjonen norsk maritim industri har i verden.
- Grønne arbeidsplasser. Maritim næring kan bli en viktig grønn vekstnæring med tusenvis av nye arbeidsplasser, som også bidrar til en omstilling bort fra olje & gassnæringen.
- Økt konkurransevne, ved å være først ute med vellykkede demonstrasjonsprosjekter i ulike segmenter.
- Å etablere en internasjonal lederposisjon. Norsk kystfart kan bli et utstillingsvindu i verden, en inkubator og plattform for norsk eksport av miljøteknologi og grønne transporttjenester.

GKP er et langsiktig samarbeid som er delt inn i 4 faser. Gjennom 2015/16/17 har fase 1 og fase 2 av programmet gjennomført ti forstudier til mulige piloter for realisering av null- og lavutslippsløsninger. Syv av disse er implementert eller under bygging og to planlegges realisert innen tre år. I tillegg har programmet, på vegne av regjeringen, utført en barrierestudie for «Realisering av null- og lavutslippsløsninger for fergesamband» og som har bidratt til den sterke markedspenetrasjonen av batteriferges som vi nå har innen fylkeskommunale ferger. Programmet har også, på vegne av regjeringen og NOx-fondet, utført en studie av barrierer og mulige løsninger for lav- og nullutslippsløsninger for transport av tørrlast med skip.

Aktivitet i Fase 3 av GKP (denne kontrakten):

I fase 3 vil vi videreutvikle og evaluere business caser for nøkkelaktører i verdikjeden som er utløsende for et grønt skifte; spesielt kjøpere av transporttjenester, finansinstitusjoner og rederier. Det må være business i det for alle nøkkelaktører for at man skal få til et effektivt grønt skifte. Videre vil vi i tett samarbeid med myndighetene definere mulige regulatoriske, finansielle og innkjøpspolitiske insentiver og virkemidler. Vi vil analysere samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske konsekvenser, og etablere konsensus om hvorledes nøkkelbarrierer og utfordringer kan løses. I fase 3 vil vi også jobbe videre med å følge opp implementeringen av pilotene fra fase 1 og 2, samt etablere minst 5 nye forstudier til piloter.

Blant de nye forstudiene finner vi;

- Nullutslipp droneskip med lektere - Asko
- Hydrogen infrastruktur fra sjøen - Equinor
- Grønne, smarte skip - Østensjø
- Testing av Environment Port Index på cruise skip - Bergen Havn
- Grønne finansieringsmekanismer - Danske Bank

Vi vil bidra til at myndighetene fører en forutsigbar politikk med grønne rammebetingelser, innfører konkurransedyktig utkoblbar el-tariff langs hele kysten, og etablerer en nasjonal plan for infrastruktur for grønne drivstoff samt et CO2-fond. Vi vil arrangere en ny Topplederdebatt og følge opp aktiviteten for grønne insentiver fra oljeselskapene.

Dersom vi finner ekstra finansiering ønsker vi også å utføre barrierestudier for flere skipssementer og en ny forskningsrelatert studie som vil vurdere nye logistikk-løsninger og terminal-løsninger for Norge frem mot 2050. Vi har i fase 2, produsert et Sjøkart for Grønn Kystfart som innspill til Regjeringens ekspertutvalg for

Grønn Konkurranseskraft, og som er tatt inn i regjeringens strategi for grønn konkurranseskraft. Dette veikartet, sammen med GKP Plan 2018-2025, vil være veiledende for videre detaljering av GKP aktiviteter som bestemmes av deltakerne på Partnermøtene i hht denne avtalen.

Metoden for gjennomføring er fellesmøter, aktivitetsmøter, arbeidsgruppemøter og pilotmøter, beregninger og studier. Hovedhensikten er å legge til rette for erfaringsdeling og gjensidig forståelse av hverandres behov mellom programmets deltagere. Gjennom slikt samarbeid og fjerning av barrierer vil vi bidra til å ta i bruk ny teknologi og gjennomføre en omstilling som fører til det grønne skiftet i maritim næring. Da får vi også realisert bærekraftig vekst, kostnadsbesparelser og utløst konkurransefortrinn. Vi vil videre jobbe for å bedre programmets synlighet og omdømme, og promotere Norge som ledende på miljøløsninger i maritim sektor. I tillegg ønsker vi å få inn flere partnere og komplettere nettverket, samt bygge videre på samarbeid med eksterne forskningsmiljøer og dra nytte av forskningsressurser hos programmets deltagere.

Fase 4 vil fokusere på å utvikle implementeringsplaner for flere nøkkelsegmenter, samt skalering av løsninger.

PROSJEKTPLAN

GKP Fase 3 startet opp 1. januar 2018 og vil være avsluttet 30. juni 2019.

APPENDIX 4

Contribution, Budget and Invoicing

D1 General

Each PARTY agrees to contribute to the PROJECT as specified in this Appendix.

The invoice shall be addressed to the PARTY in accordance with the invoice address in the Form of Agreement.

D.2 Budget

Budget and Invoicing

The budget is as described in letter from Innovation Norway (APPENDIX 6). The funding from Innovation Norway is awarded to and administered by DNV GL on behalf of all participants in the project.

D2.2 Each PARTY agrees to commit financially to the funding of the PROJECT up to a maximum agreed amount as stated in Article D3.

D3 PARTY's fee and IN-KIND contribution

Fee is determined by the size of the organisation;

- 100 KNOK for large organisations (businesses and special interest organisations)
- 50 KNOK for small organisations (ship-owners with < 3 ships, others with number of employees < 10, environmental organisations).

OBSERVERS do not pay fee.

Each PARTY further agrees to commit IN-KIND contributions in the form of work-hours.

IN-KIND contributions are reported quarterly to DNV GL. DNV GL reports the joint IN-KIND contribution for all parties to Innovation Norway, for Innovation Norway to release committed funding in accordance with letter from Innovation Norway (APPENDIX 6).

All time used on activities which contributes to the fulfilment of the program vision can be reported as IN-KIND. (That is work to establish the world's most efficient and environmentally friendly coastal shipping, powered with zero- and low emission solutions.) This includes time spent on;

- Correspondence
- Preparation and planning
- Travel
- Internal and external meetings
- After-work (in relation to meetings)
- Reporting
- Discussions
- Analysis, calculations and documentation
- Development of own green business cases and activities

All parties commit to IN-KIND work.

It is vital to the overall finances of the project that IN-KIND work is performed and reported, for Innovation Norway to release committed funding in accordance with letter from Innovation Norway (APPENDIX 6).

All parties commit to compensate for loss of Innovation Norway funding due to lacking IN-KIND contributions. The compensation shall be calculated based on a rate of 4 000 NOK for every 10 hours deviation in IN-KIND. The deviation is calculated as the difference between actual reported IN-KIND and the IN-KIND committed in this agreement. The compensation will only be invoiced should the collective IN-KIND level not be sufficient to meet the budgeted level.

All parties commit to FEE and IN-KIND contributions as specified in below table:

Partner	Fee (KNOK)	In-kind (hours)
ABB	100	200
Asko	100	200
Bergen Havn	100	200
Corvus	100	200
Danske Bank	100	200
DNV GL	100	200
Echandia	50	200
Energi Norge	100	200
Equinor	100	200
Fiskebåt	100	200
Flora kommune	100	200
Gasnor – A Shell Subsidiary	100	200
GMC	100	200
Hordaland Fylkeskommune	100	200
Hurtigbåtforbundet	100	200
Hydro	100	200
Hyon	50	200
Kongsberg Maritime	100	200
KS Bedrift	100	200
Kystrederiene	100	200
Menon Economics	100	200
Maritime Battery Forum *)	25	200
NHO Sjøfart	100	200
Norges Rederiforbund	100	200
Norske Havner	100	200
NOx-fondet	100	200
Oslo kommune	100	200
Risavika Havn	100	200
Seatrans	100	200
SINTEF	100	200
Teekay Shipping	100	200
Torghatten	100	200
ZEM	50	200
Østensjø Rederi	100	200
SUM	3225	6800

*) Additional contribution considered covered through pre-project financing to GKP

D4 Currency

The budget is established in NOK and will be invoiced according to the schedule in D5.

D5 Invoicing Schedule

The PARTY fee will be invoiced 50% upon signing of this contract and 50% in January 2019.

D6 Hourly Rates for DNV GL Personnel

The hourly rates for DNV GL staff are based on standard price level in 2018 and 2019.

D7 Travel Expenses

Travel expenses and subsistence allowances for the DNV GL project staff will be charged according to the current travel regulations for the Norwegian Civil Service.

D9 Materials, Supplies and Outside Services

Materials, supplies or outside services to the PROJECT, which are invoiced to DNV GL, will be charged the PROJECT at cost.

D11 Value Added Tax (VAT)

All rates are exclusive of any Value Added Tax.

APPENDIX 5

Accession Document

**Accession of a LATE PARTY to the Agreement Grønt Kystfartsprogram Fase 3 dated [dd.mm.yyyy]
(the "AGREEMENT")**

Hordaland fylkeskommune hereby agrees to become a participant to the AGREEMENT, and accepts all rights and obligations of a PARTNER as described in the AGREEMENT starting at 25.09.2018, and the obligations to the PROJECT to provide the following financial resources and/or in-kind contribution:

Fee (KNOK)	In-kind (hours)

On behalf of

Date:

Name:

Title:

Signature: _____

APPENDIX 6

Innovation Norway Letter

