

Programkriterier for «Hydrogen i fartøy»

Formål

Med denne konkurransen om tilskudd ønsker Enova å bidra til markedsendring ved å støtte de aktørene som vil ta i bruk hydrogen som drivstoff i fartøy. På denne måten får vi demonstrert og bidratt til videre utvikling av noen av de sentrale teknologiene for nullutslippsfartøy i fremtiden.

To fremtredende barrierer for å ta i bruk hydrogen som drivstoff i maritim sektor i dag er en vesentlig merkostnad for investering og drift av hydrogenfartøy, og nettverksbarrieren knyttet til at det trengs flere aktører i markedet både på tilbyder- og brukersiden for å få til å starte omstillingen mot hydrogendrift i fartøy.

Enova ønsker å bidra til å redusere begge disse barrierene ved å støtte de aktørene som går foran og mest effektivt får til å ta i bruk hydrogen som drivstoff i fartøy. Programmet er innrettet som en konkurranse, hvor det kan søkes om støtte til merkostnaden ved å investere i hydrogenfartøy, eller ombygging av eksisterende fartøy til å kunne driftes med hydrogen.

Virkemiddel og støttenivå

Virkemiddel: investeringsstøtte gjennom konkurranse (competitive bidding).

Virkemiddelet innrettes som en konkurranse, etter de krav som er gitt for «competitive bidding» under det generelle gruppeunntaket for statsstøtte. Støtten under konkurransen dekkes av:

1. Gruppeunntakets artikkel 36b – *Investment aid for the acquisition of clean vehicles or zero-emission vehicles and for the retrofitting of vehicles*. Se beskrivelser av unntaksbestemmelsene på <https://www.enova.no/esa>.
 - a. Støttesatsen er oppad begrenset til 80 % av prosjektets godkjente merkostnader.
 - b. Dette innebærer merkostnaden ved å investere i et fartøy som skal bruke hydrogen som drivstoff sammenliknet med å investere i et konvensjonelt fartøy. For ombygging av fartøy er hele investeringskostnaden den godkjente merkostnaden.
 - c. Både merkostnader for fremdriftssystemet og teknologier for energieffektivisering kan inngå i det godkjente kostnadsgrunnlaget.
 - d. Kun kostnader knyttet direkte til fartøyet vil være godkjente. Kostnader for infrastruktur er ikke støtteberettigede under støtteprogrammet. For fartøy som benytter containere om bord for lagring av drivstoff (såkalt container-swap-løsning), inngår det antall

containere som står på fartøyet under normal drift som en del av fartøyet, og regnes ikke som infrastruktur.

Enova gjør oppmerksom på at selv om maksimalt lovlig støttesats er opp til 80 % av godkjente merkostnader, 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 «Rangeringskriterier»).

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.

Søkeren:

1. Er en næringsaktør registrert i enhetsregisteret i Brønnøysund
2. Er den som gjennomfører investeringen det søkes støtte til, og skal dokumentere og rapportere resultater.
3. Er ikke et selskap 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

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/>

Søkeren må ha dokumentert tilstrekkelig gjennomføringsevne¹ for prosjektet. Kravet gjelder både finansiell, teknisk og organisatorisk gjennomføringsevne.

Finansiell gjennomføringsevne

Søkeren må ha 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 virksomhet(e) har dokumenterte og realistiske planer for finansiering av prosjektet. Dokumentasjon av tilgjengelig egenkapital og finansieringsbevis fra eventuelle långivere skal vedlegges søknaden. Støttebeløp fra Enova som omsøkt i denne søknaden skal inngå i finansieringsplanen.

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.

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.

Prosjektet:

1. omhandler investering i ett eller flere hydrogenfartøy (se krav til fartøy under neste overskrift). Investeringen kan enten være i et nytt fartøy/flere nye fartøy, 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) innen 12 måneder etter utsendelse av tilsagnsbrevet. Om ikke 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 prosjektet inneholder flere fartøy og søknader som er avhengig av hverandre, vil fristene endres til 36 måneder første fartøy, 42 måneder andre fartøy etc.
4. må i gjennomsnitt over de første fem driftsårene ha minimum 25 % av tilført energi til fartøyet/fartøyene i form av drivstoff som ikke slipper ut CO₂ ved bruk (medberegnet elektrisitet). Dette er et minstekrav for å kunne tildele lovlig støtte i det generelle gruppeunntaket for statsstøtte.
5. må fremlegge en troverdig plan for hvor hydrogenet kan bli bunkret fra, inkludert;
 - a. intensjonsklæring(er) med relevante aktører. Intensjonsklæringen(ene) skal som et minimum inneholde forventet prispunkt for hydrogen (kan oppgis som et intervall) og antatt lokasjon(er) for bunkring av drivstoff,
 - b. en intensjon om å ha minst 25 % av tilført energi til fartøyet/fartøyene over de første fem driftsårene i form av hydrogen.
6. må gjennomføres i henhold til gjeldende relevante regler og forskrifter.
7. installert effekt motor(er) kan ikke være lavere enn det som ble oppgitt på søknadstidspunktet
8. har et totalt støttebehov som ikke overskrider 300 millioner kroner, eller 30 millioner euro om dette er et lavere beløp enn 300 millioner kroner på søknadstidspunktet.
9. kan ikke omhandle støtte til fartøy i offentlig rutegående trafikk.

Fartøyet/fartøyene:

1. må være designet og bygges for å operere med hydrogen 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 50 % av tilført energi i form av hydrogen.
2. må bygges for å kunne operere fullstendig på drivstoff som ikke slipper ut CO₂ ved normal drift (medberegnet elektrisitet).²
3. skal opereres i kommersiell drift.
4. skal være registrert i NIS eller NOR.

² Nødvendige tiltak for å ivareta sikkerhet er ikke medregnet.

Rangeringskriterier

Alle prosjektsøknader som oppfyller kvalifikasjonskriteriene, vil bli rangert etter to rangeringskriterier:

1. Kostnadseffektivitet (vektes 70 %)
2. Prosjektmodenhet (vektes 30 %)

Maksimal støttesats er som beskrevet tidligere opp til 80 % av godkjente merknader for prosjektet. Prosjektene avgjør selv hvor mye de ønsker å søke om i støtte for å kunne gjennomføre prosjektet innenfor denne rammen. De prosjektene som rangeres høyest på rangeringskriteriet vil bli tildelt støtte, frem til rammen for utlysningsrunden er brukt opp.

Kostnadseffektivitet (70 %)

Kostnadseffektivitet regnes ut etter følgende formel:

$$1. \quad \frac{\text{Støttekroner [NOK]}}{\text{installert effekt motor(er)* [kW]}}$$

*Samlet maksimal kontinuerlig effekt (MCR) som hydrogenmotoren(e) klarer å levere mekanisk. For brenselceller vil det være maksimal kontinuerlig elektrisk effekt.

Støttekroner er gitt ut ifra det prosjektet samlet søker om i støtte fra Enova.

Prosjektmodenhet (30 %)

Med prosjektmodenhet menes hvor nære prosjektet realistisk er å kunne realiseres. Kriteriet vil evalueres gjennom en helhetlig vurdering av hele prosjektet, herunder:

1. teknisk modenhet, gjennom beskrivelse og dokumentasjon av tekniske løsninger, valgte leverandører og liknende,
2. modenhet av arbeid med risiko, sikkerhet og imøtekommelse av reguleringer og andre myndighetskrav
3. finansiell modenhet

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 gruppeunntaket for statsstøtte. Dette innebærer at det er strenge krav til transparens og etterprøvbarehet i tildelingskriteriene og rangeringen av søknadene. Det vil 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 hydrogen, levetid, avkastningskrav osv.

For ordens skyld nevnes det at Enova som standard metode legger til grunn finansdepartementets CO₂-prisbaner,³ i de tilfeller hvor det skal regnes lønnsomhet for et prosjekt.

En aktør kan velge å søke om støtte til flere fartøy i en utlysingsrunde. Hvert fartøy vil kreve en egen søknad. Er fartøyene gjensidig avhengig av hverandre for gjennomføring telles de som et samlet prosjekt med felles rangering. Avhengigheten må komme tydelig fram i søknadene, og søknadene må referer til hverandre. Kan søknadene med tilhørende prosjekt gjennomføres på selvstendig grunnlag rangeres de også på selvstendig grunnlag.

Søknad

Søknaden sendes inn via Enovas elektroniske søknadsportal. Velg skjema knyttet til «Hydrogen i fartøy».

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 300 MNOK/30MEUR 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 300 MNOK/30MEUR for hvert prosjekt.

Vedlegg skal sendes inn gjennom Enovas elektriske søknadssenter. For at en søknad skal tas til behandling må den inneholde alle vedlegg som vist i Tabell 1. Vedlegg skal nummeres fortløpende og navngis i henhold til tabellen. Eventuelt andre vedlegg som søker anser som nødvendige nummereres fortløpende.

Mangelfull søknad er avvisningsgrunn.

Tabell 1: Obligatoriske vedlegg

Vedlegg	Beskrivelse	Kommentar	Filnavn på opplastet vedlegg
Vedlegg 1	Prosjektbeskrivelse	Mal på nettside	
Vedlegg 2	Mal for budsjett og nettonåverdi	Mal på nettside	
Vedlegg 3	CV på nøkkelpersoner	Ingen mal	
Vedlegg 4	Dokumentasjon på finansering	Ingen mal	
Vedlegg 5	Klimaresultat	Mal på nettside	
Vedlegg 6	Installert motoreffekt	Dokumentasjon på installert motoreffekt	
Vedlegg 7	Planlagt egenkapital	for eksempel kontoutskrift (maks 2 mnd. gammel), årsregnskap, garanti fra investorer etc.	
Vedlegg 8	Planlagt lånefinansiering	signert låneavtale, intensjonsavtale, indikativ skisse eller tilsvarende.	
Vedlegg 9	Årsregnskap siste 2 år Internasjonal selskap	Årsregnskap for alle eierselskaper i oppadgående	

³ 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/>

		linje som ikke leverer regnskap til brønnøysundregistrene.	
Vedlegg 10	Bekreftelse fra selskapet	Bekreftelse på at tilstrekkelig midler vil kunne allokeres signert redegjørelse, styreprotokoll med henvisning til prosjektet eller lignende	

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

Prosjektene som støttes gjennom konkurransen vil bli avkrevd driftsrapportering av nøkkelparametere de første fem driftsårene. Rapporteringen vil omfatte, men ikke være begrenset til, parametere som andel og mengde drivstoff/energibærere brukt på fartøyet, utslipp og unngåtte utslipp av drivhusgasser, seilingsruter/avstand osv.

Gjennom rapporteringen må støttemottaker kunne rapportere at fartøyet har blitt bygget i henhold til kravet om å kunne opereres fullstendig utslippsfritt, og at minimum 25 % av tilført energi til fartøyet/fartøyene har vært i form av drivstoff som ikke slipper ut CO₂ ved bruk (medberegnet elektrisitet). Om ikke disse kravene kan dokumenteres, vil Enova kreve hele eller deler av tilskuddet tilbake.

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

Andre betingelser

Enova forbeholder seg retten til å bruke generaliserte data fra alle innsendte søknader for kommunikasjon med markedet knyttet til faktiske kostnader for bruk av hydrogen som drivstoff i maritim sektor.