

Vilkår for støtte til Hydrogen i fartøy

1 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 nullutslippfartøy 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.

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 senfase teknologiutvikling for hydrogenfartøy som skal gå nullutslipp. Programmet støtter *investeringsprosjekt* som ønsker å benytte hydrogen som fremdriftsløsning for nye og eksisterende fartøyer.

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 hydrogen i fartøy er innmeldt under det alminnelige gruppeunntaket artikkel 36a (GBER)

Maksimalt støttebeløp for fartøy pr. prosjekt er for dette virkemiddelet 300 millioner kroner, eller 30 millioner euro hvis dette er et lavere beløp enn 300 millioner kroner ved søknadstidspunktet.

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.

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 programside på Enovas nettsider. Det er lagt opp til 2 frister pr. år fram til 2027.

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.

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 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 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 **Feil! Fant ikke referanse-kilden..** Vedlegg skal nummeres fortløpende og navngis i henhold til tabellen. Eventuelt andre vedlegg som søker anser som nødvendige nummereres fortløpende. Alltid bruk nyeste mal som ligger tilgjengelig på programside.

Vedlegg	Beskrivelse	Kommentar	Filnavn på opplastet vedlegg
Vedlegg 1	Prosjektbeskrivelse	Mal på nettside	Vedlegg1 Prosjektbeskrivelse
Vedlegg 2	Dokumentasjon på Minimum 1/3 av sine operasjoner eller anløp i Norge eller i norsk økonomisk sone.	Som dokumentasjon må en av flere av følgende dokumenter legges ved: <ul style="list-style-type: none"> - Tender/kontrakt - Dokumentasjon på at selskapet opererer i Norge - Dokumentere seilingsmønster 	Vedlegg 2 Dokumentasjon på operasjon i norske farvann
Vedlegg 3	Lønnsomhet og budsjett	Mal på nettside	Vedlegg 3 Lønnsomhet og budsjett
Vedlegg 4	Dokumentasjon på egenkapital	Se «Dokumentasjonskrav for prosjektfinansiering» på programside	Vedlegg 4 Dokumentasjon egenkapital
Vedlegg 5	Dokumentasjon på fremmedkapital	Se «Dokumentasjonskrav for prosjektfinansiering» på programside	Vedlegg 5 Dokumentasjon fremmedkapital
Vedlegg 6	Unngåtte klimagassutslipp	Mal på nettside. Inkluderer energiberegninger og driftsprofil.	Vedlegg 6 Unngåtte klimagassutslipp
Vedlegg 7	Installert motoreffekt	Dokumentasjon på installert motoreffekt	Vedlegg 7 Installert motoreffekt

Vedlegg 8	Årsregnskap siste 2 år	Årsregnskap for søker og alle eierselskaper i oppadgående linje som ikke leverer regnskap til brønnøysundregistrene. For nyopprettet selskap skal åpningsbalanse fremlegges.	Vedlegg 8 Årsregnskap
Vedlegg 9	Bekreftelse fra selskapet	Bekreftelse på at tilstrekkelig midler vil kunne allokere signert redegjørelse, styreprotokoll med henvisning til prosjektet eller lignende	Vedlegg 9 Bekreftelse fra selskap
Vedlegg 10	Intensjonsavtale for kjøp av hydrogen	Intensjonsavtalen må som et minimum inneholde følgende punkter: <ul style="list-style-type: none"> - Geografisk(e) lokasjon(er) for bunkringen - Forventet pris for hydrogen levert til skuteside - Forventet mengde hydrogen gitt som et snitt per år. - Hvilken form (komprimert, flytende, etc.) - Tidsperiode intensjonsavtalen gjelder for (fra hvilket år forventes hydrogen å bli bunkret) 	Vedlegg 10 Intensjonsavtale

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 utdypende informasjon dersom dette anses som nødvendig.

Søknader som ikke oppfyller kvalifikasjonskriteriene, vil bli avvist. Kvalifiserte søknader blir vurdert og rangert basert på den informasjonen som framgår av innsendte søknad.

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 3-4 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 støtte før dokumentasjon av oppstart er godkjent av Enova.

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

- 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 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 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. Se «Dokumentasjonskrav for finansiering» for spesifisering av godkjente dokumenter.
- 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.

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.

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

6.2 Kvalifiserte prosjekt

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. (gjelder ikke flyterigger eller andre tilsvarende flyttbare innretninger)
2. skal være startet opp innen 12 måneder innen utsendelse av tilsagnsbrevet. Tilskuddsmottaker må dokumentere dette kravet ved å legge fram bindende kontrakt med leverandør av motor eller verft der det fremgår i kontrakten at motor for alternativt drivstoff(hydrogen) som omsøkt er valgt.
3. skal være gjennomført/satt i drift innen 48 måneder etter utsendelse av tilsagnsbrevet. Om ikke vil tilsagnet om støtte trekkes tilbake. Om det er gitt støtte til flere enn ett fartøy, vil fristen endres til: 48 måneder for første fartøy; 54 måneder for andre fartøy; 60 måneder for tredje fartøy osv.
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;
 - o intensjonserklæring(er) med relevante aktører. Intensjonserklæring(ene) skal som et minimum inneholde forventet prispunkt for hydrogen (kan oppgis som et intervall) og antatt lokasjon(er) for bunkring av drivstoff,
 - o 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 søknadspunktet
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 operere i kommersiell drift
4. skal være registrert i NIS eller NOR
5. minimum av 1/3 av sine operasjoner eller anløp i Norge eller i norsk økonomisk sone.

² Nødvendige tiltak for å ivareta sikkerhet er ikke medregnet.

7 Rangeringskriterier

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

$$\frac{\text{Støttekroner [NOK]}}{\text{installert effekt motor(er)} * [\text{kWh}]}$$

*samlet maksimal kontinuerlig effekt (MCR) som hydrogenmotoren (e) klarere å levere mekanisk. For brenselcelle vil det være maksimal kontinuerlig elektrisk effekt.

Støttekroner er den totale støttesummen søker oppgir som nødvendig for å gjennomføre prosjektet.

Maksimal støttesats er som beskrevet tidligere opp til 80 % av godkjente merkostnader for prosjektet. Prosjektene avgjør selv hvor mye de ønsker å søke om i støtte for å kunne gjennomføre prosjektet innenfor denne rammen. Eventuell annen offentlig støtte prosjektet har mottatt til det samme kostnadsgrunnlaget vil legges til i støttekroner. De prosjektene som rangeres høyest på rangeringskriteriet vil bli tildelt støtte, frem til rammen for utlysingsrunden er brukt opp.

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 hydrogen som drivstoff, sammenliknet med å investere i et konvensjonelt fartøy. For ombygging til hydrogenfartøy er hele investeringskostnaden den godkjente merkostnaden. Både merkostnader for fremdriftssystemet og teknologier for energieffektivisering kan inngå i det godkjente kostnadsgrunnlaget.

Kun kostnader knyttet direkte til fartøyet vil være godkjent. 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.

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 risikostyring 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 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»).

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 kan ha betydning for hvor mye støtte som kan gis fra Enova.

Dersom prosjektet mottar annen offentlig støtte, vil støtte fra Enova bli avkortet tilsvarende.

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](#).

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.