

postmottak@kld.dep.no

Deres dato: 13.2.2020

Deres ref.: kld/id668/

Vår ref.: 353.1/ITW

Vår dato: 12.3.2020

## Innspill til Enovas rolle

Det vises til invitasjon til å sende skriftlig innspill til en ny fireårig avtale mellom Klima- og miljødepartementet og Enova. I det videre ønsker vi å komme med noen innspill til hva vi mener er viktig å videreføre og noen innspill til justering av avtalen. Kommentarene våre tar utgangspunkt i dagens avtaletekst, som gjelder frem til 31. desember 2020.

### Kommentar til fortalen

I fortalen på side 2, fremgår det at «*Det skal prioriteres prosjekter som gir reduserte klimagassutslipp. Dette innebærer at omstillingen til en mer klimavennlig transportsektor vil være et stort arbeidsfelt i avtaleperioden. Herunder utvikling av infrastruktur for utslippsfri transport både på sjø og på land.*» Mye av utslippskuttene skal tas i transportsektoren og det er viktig at denne klare prioriteringen videreføres og realiseres. Hvis vi ser på hele avtaleperioden under ett, er støtten til utbygging av alternativ infrastruktur i transportsektoren begrenset, sammenlignet med den totale støtten som Enova har tildelt i avtaleperioden. Vi mener derfor at målsetningen og støtte til transportsektoren bør økes. Vi mener også at det er svært positivt at Enova på sine hjemmesider legger ut hvilke prosjekter det er gitt støtte til.

I fortalen, fremgår det videre at «*Enova kan rekruttere prosjekter fra alle sektorer.*» Dette er en bransjenøytral tilnærming og vi støtter at dette videreføres.

I fortalen står det også at «*Områder der norsk næringsliv allerede besitter særlig kompetanse, som for eksempel prosessindustri og maritim sektor skal prioriteres.*» Vi mener dette er en riktig tilnærming og tenker særlig på hydrogensatsingen, der Norge kan spille en sentral rolle fremover. Det er ventet at regjeringen om kort tid vil legge fram sin helhetlige hydrogenstrategi. Strategien skal synliggjøre potensialet for næringsutvikling og for utslippsreduksjoner, og vi mener det viktig at avtalen med Enova tar innover seg innholdet i strategien.

Vi er opptatt av at det også ses nærmere på støtte til energieffektiviseringstiltak i små og mellomstore bedrifter. Den største delen av norske virksomheter utgjøres av små- og mellomstore bedrifter, og mange av våre medlemmer har de siste årene bidratt med reduksjon av betydelige klimagassutslipp som følge av konvertering fra fyringsolje til propan. Mange av disse bedriftene, kan gjennomføre ytterligere energieffektiviseringstiltak, og vi

mener at det bør etableres programmer som er tilpasset disse virksomhetene, og ikke kun de store prosessbedriftene.

#### **Kommentar til punkt 4 – Delmål**

Innretningen på de tre delmålene er teknologinøytrale, og vi mener disse delmålene bør videreføres.

#### **Kommentar til punkt 6 – Rammer for virkemidlene**

Innledningsvis under punkt 6, fremgår det at «*Som grunnlag for utforming av virkemidler skal Enova ha kontakt med markedsaktørene.*» Vi har hatt god dialog med Enova. Vi har imidlertid erfart at ikke alle utlysninger har vært like godt tilpasset markedsaktørene. For eksempel ble det i programkriterier for områdeutbygging av ladeinfrastruktur for elbil i Nord-Troms og Finnmark oppstilt krav om konkrete områder der ladepunktene skulle plasseres. Våre medlemmer er opptatt av å benytte eksisterende stasjoner for å rulle ut ny infrastruktur for alternativ energi. For å kunne benytte disse lokasjonene (som er bygget opp uten statlig støtte og som har et godt trafikkgrunnlag), bør det derfor være mer fleksibilitet i utlysningene. På bakgrunn av dette ønsker vi at det i avtalen presiseres at Enova skal ha en «tett og tidlig» dialog med markedsaktørene, slik at utformingen av virkemidlene og utlysningene bidrar til en raskere utrulling av alternativ infrastruktur i ønskede deler av markedet.

Avslutningsvis under punkt 6, fremgår det at «*Enova skal ha regelmessig kontakt, og koordinere sin virksomhet, med andre myndigheter som forvalter virkemidler av betydning for energi – og klimatiltak.*» Videre at støtten skal være «*innenfor rammene av gjeldende regelverk for statsstøtte i EØS-avtalen.*» Våre medlemmer gir uttrykk for at det i distrikter med et relativt beskjedent trafikkgrunnlag vil kunne være behov for driftsstøtte i tillegg til investeringsstøtte. Dette kan være utbygging av ladepunkter, fyllestasjoner for hydrogen eller høyinnblanding av biodrivstoff (HVO) til tungtransporten. Denne typen støtteordninger har vært delt ut i lokal og regional regi. Dette forutsetter imidlertid at den enkelte kommune eller region, selv sørger for notifikasjon og nødvendig aksept fra ESA. Vi ber om at det ses nærmere på en koordinering av støttemuligheter på statlig og lokalt nivå. Det er en mulighet at Enova med sin kunnskap om statsstøtteregelverket, kan ta en tydeligere rolle med å bistå de lokale myndighetene med å informere om hvilket EØS-rettslig handlingsrom de har, slik at det vil gå raskere med å etablere slike støtteordninger.

Når det gjelder den øvrige omtalen i punkt 6, støtter vi det som står i dagens avtale.

#### **Kommentar til punkt 7 – Måлиндikator**

I dagens avtale punkt 7, står det i tredje avsnitt «*For avtaleperioden 1.1.2017 – 31.12.2020 legges til grunn at følgende nivå indikerer god måloppnåelse:*

- *Klimaresultater tilsvarende 0,75 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekv. i ikke-kvotepliktig sektor»*

Etter vår vurdering er dette en for lite ambisiøs målindikator. Bruk av biodrivstoff har redusert bruken av fossilt tilsvarende 4,2 millioner tonn CO<sub>2</sub> for perioden 2017-2019. Tallene for 2020 er ikke offisielle ennå, men hvis samme utvikling fortsetter vil utslippsreduksjonen for 2020 antakeligvis ligge et sted mellom 1-1,5 millioner tonn CO<sub>2</sub>. For perioden 2017-2020 vil da biodrivstoff ha ført til om lag 5,2-5,7 millioner tonn CO<sub>2</sub>-reduksjon sammenliknet hvis det kun ble brukt fossilt drivstoff.

I Klimakur 2030 er det utredet en rekke tiltak og virkemidler som kan bidra til å redusere utslippene i ikke-kvotepliktig sektor med minst 50 % innen 2030 i forhold til 2005. Selv om disse tiltakene går over en tiårsperiode, og slik sett går lenger enn avtaleperioden med Enova, er det tydelig at Norge må intensivere virkemidlene fremover. På bakgrunn av dette, mener vi at målindikatoren i ikke-kvotepliktig sektor må økes.

### **Kommentar til punkt 8 – Særlige vilkår**

I dagens avtale punkt 8, annet avsnitt, fremgår det at «*Enova skal tilby en rettighetsbasert ordning for offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur for elbil.*» I Klimakur 2030 fremgår det at «*Tilgang til ladeinfrastruktur i hele landet er viktig. Investeringsstøtte er nødvendig for etablering av ladestasjoner i marginale områder og for tyngre kjøretøy.*» Hovedutfordringen ved å gjøre lademarkedet kommersielt, er at mange offentlige og private aktører fremdeles tilbyr gratis lading. Dette faller strengt talt utenfor avtalens virkeområde, men Drivkraft Norge mener at det fra myndighetenes side bør arbeides videre med å se de ulike virkemidlene i sammenheng.

### **Kommentar til vedlegg – punkt II Klimaresultater**

Vi støtter at det kan føres klimaresultater fra prosjekter som bidrar til effektivisering av bruken av fossile energibærere og konvertering til energibærere med lavere utslipp.

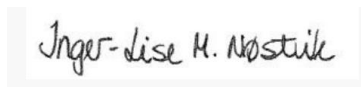
I siste avsnitt, fremgår det at «*Det kan føres klimaresultat for prosjekter som gir økt produksjon av fornybart brensel og drivstoff. Fornybart brensel og drivstoff omfatter de energibærerne som oppfyller vilkårene i fornybardirektivet (2009/28/EF). Biodrivstoff skal være avansert.*».

Fornybardirektivet begrenser ikke biodrivstoff til kun avansert biodrivstoff, men krever at biodrivstoff må oppfylle EUs bærekraftskriterier for å oppfylle direktivets vilkår. Bærekraftskriteriene kan oppfylles av både konvensjonelt og avansert biodrivstoff. Omsetningskravet for bruk av biodrivstoff i veitrafikken i Norge bruker disse kriteriene for å godkjenne biodrivstoff til oppfyllelse av omsetningskravet. Det vil si at både konvensjonelt og avansert biodrivstoff kan brukes innenfor kravet så lenge de tilfredsstillende EUs bærekraftskriterier. Vilråene for biodrivstoff til bruk for å oppfylle omsetningskravet er fastsatt i produktforskriften. Avansert biodrivstoff har i all hovedsak bedre klimaeffekt enn konvensjonelt biodrivstoff, og er dyrere å produsere. For å øke incentivet for å bruke mest mulig avansert biodrivstoff telles avansert biodrivstoff dobbelt for oppfyllelse av omsetningskravet. Økt produksjon av konvensjonelt biodrivstoff bør imidlertid ikke utelukkes

fra føring av klimareultat, men det bør vurderes virkemidler som tar hensyn til biodrivstoffets reelle klimaeffekt.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

A rectangular box containing a handwritten signature in black ink that reads "Inger-Lise M. Nøstvik".

Inger-Lise M. Nøstvik  
Generalsekretær