

Klima- og Miljødepartementet
Postboks 8013 DEP
0030 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
20/670 - 2

Saksbeh.:

Dato:
13.03.2020

Innspill til ny avtale med Enova

Det vises til oppslag på Klima- og miljødepartementets (KLDs) nettsider med invitasjon til innspillsmøte og mulighet til å gi skriftlige innspill til ny avtale med Enova. Nedenfor følger innspill fra Klimaetaten i Oslo kommune, som kan oppsummeres som følger:

- **Enova bør legge særlig vekt på utslippsreduksjoner i ikke-kvotepliktig sektor fram mot 2030. Både fortale, mål og delmål i avtalen bør endres for å speile Norges forpliktelse om utslippsreduksjoner mot 2030.**
- **Det overordnede målet for Enova bør være å bidra til å redusere klimagassutslipp mot 2025 og 2030.**
- **Enova bør i større grad gjøres til en ordning for å rulle ut lavutslippsteknologier i stor skala. Den nye avtalen bør fokusere på rask lavutslippsomstilling og elektrifisering i norsk næringsliv.**
- **Enova bør ha økt satsing på ny ladekapasitet, spesielt for hurtiglading og lynlading i pressområder. Enova bør satse spesielt på transportsektorer som i dag er i oppstartsfasen av elektrifisering, for eksempel lastebiler og anleggsmaskiner.**

Nedenfor også noen konkrete eksempler på nye ordninger som kan vurderes for Enova.

Nærmere om Klimaetatens innspill

De økende klimautfordringene krever at vi tar mange tøffe valg. Vi leverer kraftfulle svar på hvordan Oslo kan være med å redusere klimakrisen. Vi skal selv ta ansvar i Oslo og bruke de virkemidlene kommunen har. For mer informasjon om klimaarbeidet i Oslo vises det til byrådets forslag til ny klimastrategi

Enova fyller i dag en viktig rolle i overgangen til lavutslippssamfunnet. Oslo nyter godt av Enovas ordninger. Flere viktige investeringer de siste årene i nye utslippsfrie busser, ferger og gravemaskiner, samt energieffektivisering av bygg ville trolig ikke blitt gjennomført uten Enova. Det er viktig å verne om Enovas rolle og bygge videre på det solide fagmiljøet som er etablert og det verdifulle arbeidet som utføres. Med et aktivt og sterkt Enova kan Oslo og andre norske byer og bedrifter strekke seg lenger og gjøre mer.

Oslo samarbeider godt med Enova og har nylig blant annet lansert nettstedet Klimatilskudd.no. Dette er et tilbud til bedrifter og innbyggere i Oslo som ønsker enkel tilgang til informasjon om eksisterende

tilskuddsordninger innenfor klima og energi. Ambisjonen er at innholdet også skal gi oppdatert informasjon om relevante ordninger i Enova.

Klimautfordringen er i rask utvikling. De siste årene har vært preget av dramatiske klimahendelser og ekstremvær på alle kontinenter. Framover må Norge og andre land og regioner svare med større kraft. Det vil sette samfunnet på prøve. Vi ser også at samfunnets respons for å begrense utslipp, for eksempel fra biltrafikken og kollektivtilbudet i byregioner, berører mange. Klimatiltak innebærer økte kostnader for enkelte grupper og dette kan forsterke sosiale og økonomiske skillelinjer. I denne sammenhengen er Enovas rolle særlig viktig, fordi Enova kan redusere den økonomiske belastningen for de gruppene som er mest berørt av klimatiltakene. Denne siden ved Enovas rolle bør vektlegges i arbeidet med en ny avtale. Det bør vurderes hvordan politiske mål og annen virkemiddelbruk fram mot 2030 berører ulike samfunnsgrupper. Nye prioriteringer og mål for Enova bør utformes også med hensyn til hvordan belastningen for de mest berørte gruppene kan reduseres.

Innsatsen for å redusere klimautslipp er del av en bredere innsats for bærekraft og miljø. I ny avtale bør det på egnet måte inkluderes føringer for hvordan Enova kan bidra til å ivareta FNs bærekraftsmål.

Norge har nylig meldt inn et forsterket klimamål under Parisavtalen. Siden sist avtalen med Enova ble endret, har Norge inngått et forpliktende samarbeid med EU og forpliktet seg til å redusere klimagassutslipp fra ikke-kvotepliktig sektor med 40 prosent innen 2030, sammenliknet med 2005. I følge Granavollen-plattformen skal ikke-kvotepliktige utslipp reduseres med 45%, fortrinnsvis i Norge. Klimakur 2030 viser at det er mulig for Norge å oppfylle denne forpliktelsen. Men den viser også at det vil bli krevende, og forutsetter langt kraftigere bruk av virkemidler framover. Mange steder i Klimakur-rapporten pekes det på Enova. På viktige områder er Enova et av få virkemidler som kan drive utviklingen i riktig retning.

Dette er bakgrunnen for at Oslo mener avtalens formål bør legge større vekt på klimautfordringen. Det bør framheves at Enova skal legge særlig vekt på å oppfylle utslippsreduksjoner i ikke-kvotepliktig sektor fram mot 2030. Både fortale, mål og delmål i avtalen bør endres for å speile Norges forpliktelse om utslippsreduksjoner mot 2030.

Oslo kommune foreslår at det overordnede målet for Enova justeres. «Det overordnede målet for Enova er å bidra til å redusere klimagassutslipp mot 2025 og 2030. Andre deler av virkemiddelapparatet (NFR og Innovasjon Norge) bør ivareta hovedansvaret for å sikre innsats rettet mot teknologiutvikling som kan bidra til reduserte klimagassutslipp på lengre sikt.»

I gjeldende avtale påpekte regjeringen at «avtalen medfører en dreining fra støtte til kjente produksjonsteknologier over mot innovasjon og utvikling av nye energi- og klimaløsninger tilpasset framtiden.», jf avtalens side 2, 4. avsnitt. Denne dreiningen bør reverseres. I mange sektorer eksisterer nå gode lavutslippsteknologier og utfordringen er i større grad å rulle disse ut i stor skala. Det bør åpnes tydelig mer mot volum, og den nye avtalen bør fokusere på rask lavutslippsomstilling og elektrifisering i norsk næringsliv. Enova bør fortsatt kunne gi støtte til teknologiutvikling og til nye klimaløsninger for framtiden, men hovedfokus bør være støtte til markedsintroduksjon av nye utslippsfrie løsninger i stor skala, som kan sette fart på overgangen til lavutslippssamfunnet.

For lav investeringstakt i ny ladekapasitet, spesielt for hurtiglading og lynlading i pressområder og for transportsektorer som i dag er i oppstartsfasen av elektrifisering, er en av de store risikofaktorene for 2030-målet. Om ikke nødvendig lading er tilgjengelig i et tilstrekkelig omfang, kan det få svært store konsekvenser og forlenge fossilalderen i det norske transportsystemet.

Avtalen med Enova bør ses i sammenheng med øvrig virkemiddelbruk. Oslo stiller strenge krav til utslippsfri transport og fossilfrie og utslippsfrie byggeplasser. Oslo skal for alle praktiske formål bli

utslippsfri innen 2030. Vi bruker en kombinasjon av virkemidler lokalt, der kommunens innkjøpsmakt og rollen som plan- og bygningsmyndighet står sentralt. Det brukes også andre virkemidler, for eksempel gjennom aktiv forvaltning av veiarealer og parkeringsplasser der miljøvennlige transportformer prioriteres.

Oslos klimapolitikk stiller store krav til omstilling i næringslivet. Denne omstillingen koster penger og nødvendige investeringer er pr nå sjelden lønnsomme på et rent kommersielt grunnlag. Det er betydelig økonomisk risiko for de aktørene som tar lederrollen. Det er også et stort spekter av mer eller mindre usynlige barrierer. I dette bildet er Enova i en særstilling, med mulighet til å avlaste risiko for noen av de bedriftene og næringene som leder overgangen til lavutslippssamfunnet. Det vil være langt lettere å få aksept for nødvendige endringer og mer styringseffektiv virkemiddelbruk med reguleringer og krav, når staten er med og dekker en del av den økonomiske risikoen.

Det er i dag en sentral oppgave for Enova å ivareta forsyningsikkerhet for strøm, jf avtalen side 2, 3. avsnitt. Det bør vurderes om dette hensynet kan tones ned i en ny avtale med Enova. En ny avtale med Enova bør peke på at «det er viktig å sikre tilstrekkelig investering i ladeinfrastruktur, som holder tritt med stadig økende andel elektriske biler, andre kjøretøy og maskiner. Særlige utfordringer er knyttet til etablering av infrastruktur for elektrifisering av næringstransport og godstransport, og samspillet mellom vei, bane og sjø. Enova skal bidra til at tilgang på fornybar energi til transportsystemet ligger i forkant av markedsutviklingen, og særlig vektlegge investering i forsyning av strøm, hydrogen og biogass til næringslivets transport. Investeringer i infrastruktur i pressområdene rundt de store byene skal prioriteres særskilt.»

Oslo har et tett samarbeid med næringslivet, blant annet gjennom nettverket Næring for klima. Gjennom dette nettverket og andre arenaer for samarbeid og dialog ser vi et økende behov for ordninger som kan bidra til å dekke merkostnader ved å investere i utslippsfrie løsninger. Vi ser også knapphet på infrastruktur for lading. Begrenset tilgang på bærekraftig biodrivstoff gir praktiske utfordringer. Utbygging av nødvendig infrastruktur vil kunne skje raskere med statlige tilskudd. Nedenfor finnes en stikkordsmessig oversikt med eksempler på nye ordninger vi mener bør vurderes nærmere. Dels er disse eksemplene basert på konkrete erfaringer med egne tilskuddsordninger under Oslos klima- og energifond.

- Ny forenklet ordning for tyngre utslippsfrie kjøretøy og anleggsmaskiner, etter modell fra varebilordningen.
- Ny dedikert overgangsordning for støtte til infrastruktur for lading av kjøretøy og maskiner i pressområder. Innrettes for å redusere risiko for at det ikke investeres tilstrekkelig i etablering av nye ladekapasitet, vekt på lynlading, fremme økt kapasitet i områder og perioder som i dag er særlig presset, som gir risiko for svekket omstillingstakt i elektrifisering av mobilitet. Driftsstøtte i oppstartsfasen bør også vurderes.
- Ny ordning for lading av elbil i borettslag og sameier (følge opp punkt regjeringsplattform inspirert av målrettet ordning i Oslo)
- Ny forenklet ordning for bedrifter som investerer i utslippsfri logistikk
- Støtteordning til utslippsfri logistikk som stiller forutsetning om at det etableres en bransjeavtale om at en hel bransje går over til fornybare drivstoff samtidig. For eksempel burde en bransjeavtale mellom de store dagligvareaktørene om at all deres logistikk skal være uten utslipp, kunne utløse en attraktiv støtte fra Enova for å muliggjøre overgangen.
- Økt støttesats til investering i infrastruktur i oppstartfasen, som hydrogenstasjoner og biogasstasjoner.
- Driftsstøtte i tre første år til infrastruktur i oppstartfasen, som hydrogenstasjoner og biogasstasjoner.

- Støtte til investering i innovasjon knyttet til produksjon av 2. og 3. generasjons biodrivstoff (gitt at dette omgår gruppeunntakets artikkel 41, hvor det ikke gis anledning til å støtte biodrivstoff som er omfattet av omsetningskrav).
- Opprettholde investeringsstøtten til produksjonsanlegg for biogass.
- Støtteordning for lokalproduksjon av hydrogen (f. eks. minst ett tonn produksjon pr. døgn).
- Ny dedikert ordning for å redusere klimafotavtrykk fra materialbruk i bygg og annen fysisk infrastruktur. Enova har bred kompetanse på energibruk i byggsektoren. Dette gir et godt utgangspunkt for å utvikle ordninger rettet mot hvordan byggematerialer produseres, og hvilke materialer som brukes i norske bygge- og anleggsprosjekter. For eksempel vil lavkarbon-betong ha betydelig merkostnad i en overgangsfase (før CO2-pris kommer opp på et nivå som gir kommersielt grunnlag for CCS). En ny ordning i regi av ENOVA kan bidra til å redusere kommersiell risiko i tidlig fase, og skape nye markeder for utslippsfrie byggematerialer. Også en slik ordning må innrettes slik at den blir enkel å bruke, etter modell av for eksempel ordningen for utslippsfrie varebiler.
- Støtteordning for utslippsfrie fritids- og charterbåter, for eksempel støtte til innkjøp av ny båt/motor, ombygging til utslippsfri drivlinje og/eller ladeinfrastruktur.

Til slutt vil vi peke på at overgangen til lavutslippssamfunnet også berører mange små og mellomstore bedrifter med begrenset økonomisk handlingsrom og liten administrasjon. Dette gjelder for eksempel mange små transportbedrifter og entreprenører i bygge- og anleggsbransjen. Om Enova skal være relevant for disse så må ordningene være enkle og praktiske, for eksempel etter modell fra ny ordning for støtte til el-varebiler. Det er behov for flere slike enkle og praktiske ordninger for å mobilisere hele bredden i norsk næringsliv.

Med vennlig hilsen

Heidi Sørensen
direktør

Audun Garberg
fagsjef

Kopi til:

Oslo kommune Byrådsavdeling For Miljø
og Samferdsel

Rådhuset

0037

OSLO

Mottakere:

Klima- og Miljødepartementet

Postboks 8013 DEP

0030

OSLO