

Innspill fra ZERO om Enovas framtidige rolle og mandat

Norges klimaavtale med EU vil endre rammene for vår klimapolitikk det neste tiåret. Gjennom samarbeidet med EU vil Norge få et utslippsbudsjett for våre ikke-kvotepliktige utslipp i perioden fra 2021 til 2030. For å holde oss innenfor utslippsbudsjettet trenger vi en strammere styring av klimapolitikken.

ZERO mener at de nye rammebetingelsene som er gitt gjennom klimaavtalen med EU bør reflekteres tydeligere i Enovas mandat for perioden 2021-2024. Det er nettopp disse årene som blir mest avgjørende for å holde oss innenfor utslippsbudsjettet frem mot 2030. Enova bør derfor bidra mer til utrulling av relativt modne teknologier som gir betydelige utslippskutt de neste årene.

Nullutslippsfondet er et godt eksempel på en slik løsning. Fondets enkle søknadsmodell for elektriske varebiler har gitt en rask økning i markedsvolum. Tilsvarende ordninger bør innføres så raskt som mulig også i de tyngre delene av transportsektoren og ikke-veigående maskiner.

Samtidig må Enova må ha fleksibilitet til å løfte store, nye nullutslippsteknologier i alle sektorer. Økt innovasjon innen energi- og klimateknologi som er nødvendig for omstillingen til lavutslippssamfunnet bør være det andre hovedelementet i Enovas mandat.

Enovas mål og måleindikatorer

Enovas formål er operasjonalisert gjennom tre delmål. ZERO mener at disse delmålene bør justeres noe. Styrket forsyningssikkerhet bør for eksempel ikke være en hovedprioritet for Enova. Dette målet ivaretas godt av NVE. Enovas delmål på energi bør innrettes mot å utvikle et energisystem som fremmer overgangen til lavutslippssamfunnet.

Oppbygging av nye industrielle verdikjeder for hydrogen og bioøkonomi, samt sirkulær økonomi, faller i stor grad utenfor Enovas nåværende mandat. Dette er klimaløsninger industrien er avhengig av for å bli utslippsfri. Det er blant annet behov for at Enova støtter utrulling av industriell bruk av hydrogen. ZERO mener derfor at innovasjonsmålet bør inkludere delmål om å fremme verdikjeder for nullutslipp og materialer produsert med svært lave utslipp.

Som delmål for perioden 2021-2024 foreslår ZERO at Enova skal fremme:

1. Reduserte klimagassutslipp som bidrar til å oppfylle Norges klimaforpliktelse for 2030.
2. Økt innovasjon innen klimateknologi tilpasset nullutslippssamfunnet, utvikling av verdikjeder for nullutslipp og klimanøytrale materialer.
3. Et fleksibelt og effektivt energisystem som legger til rette for rask elektrifisering i alle sektorer.



Måleindikatorer

Enovas måleindikatorer må endres i tråd med delmålene. Indikatoren for klimaresultater bør knyttes tydeligere til Enovas bidrag for å innfri Norges klimamål for 2030. Gjennom avtalen med EU kan Norge få et mål om å kutte de ikke-kvotepliktige utslippene med 50 prosent innen 2030. Da bør klimaresultatene til Enova tilsvare større kutt enn 0,75 Mt per år i perioden 2021-2024.

I tillegg bør det vurderes å inkludere en egen måleindikator som spesifiserer antall utslippsfrie kjøretøy i ulike segment. Målene må være i tråd med måltallene i NTP. Analysene i Klimakur viser at det er mulig å nå NTP-målene - og at det er nødvendig for å innfri Norges utslippsforpliktelse.

Det bør også vurderes om måleindikatoren for innovasjon (utløst innovasjonskapital på 4 mrd kroner) er relevant og treffsikker. ZERO mener at dedikerte teknologimål kan være en bedre indikator for innovasjon i industrien. Dette kan for eksempel være mål om å realisere fornybare reduksjonsmidler, utrulling av industriell bruk av hydrogen, utrulling av karbonfangst og gjenbruk av CO₂-utslipp.

Havvind

Enova er i dag det virkemidlet som kan utløse prosjekter for utbygging av havvind på norsk sokkel. Men Enovas eksisterende mandat reflekterer ikke de politiske ambisjonene om å realisere flere prosjekter på norsk sokkel. Hvis det ikke etableres andre ordninger, som for eksempel auksjoner eller minstepris ("contracts for difference"), bør Enova gis en tydeligere rolle i satsingen på havvind. Dette må da inkluderes både i Enovas mål og i måleindikatorene.

Karbonfangst- og lagring

Utover det planlagte fullskalaprojektet for CO₂-håndtering i Norge, med Norcem, Fortum Oslo Varme og Northern Lights, er det ikke på plass virkemidler for innovasjonsstøtte for de neste prosjektene. Klimakur viser at karbonfangst på avfall er en viktig løsning for å innfri klimamålene, og peker konkret på BIR i Bergen, Statkraft i Trondheim og Fortum Oslo Varme.

ZERO mener ansvaret for å vurdere de neste CCS-prosjektene bør overføres fra Gassnova til Enova, blant annet fordi Enova har best kompetanse til å vurdere CCS opp mot andre nullutslippsløsninger i industri- og avfallssektoren. Det bør også vurderes om Enovas mandat skal inkludere å fremme karbonnegative prosjekter. Gassnova bør fortsette å ha en koordinerende rolle for norske interesser, næringsmuligheter og samarbeid på tvers av sektorer knyttet til CO₂-håndtering.



Hydrogen

Hydrogen kommer trolig til å være viktig for energilagring i fremtidens energisystem og som en nullutslippsløsning i tungtransport og industri. Hydrogen, enten i flytende form eller bundet til nitrogen eller karbon, vil på lengre sikt være avgjørende for å avkarbonisere maritim sektor og luftfart.

For industrisektoren vil hydrogen trolig bli viktigste teknologi internasjonalt. Stål og aluminium kan produseres utslippsfritt med hydrogen. Plastproduksjon vil i fremtiden kunne knyttes til de samme verdikjedene som e-fuels, og bioindustrien trenger store mengder hydrogen for å fjerne svovel og oksygen.

For å tydeliggjøre Enovas rolle for å bygge en verdikjede for hydrogen, anbefaler ZERO å inkludere “verdikjeder for nullutslipp og klimanøytrale materialer” i Enovas delmål (se delmål 2 ovenfor).

Infrastruktur

Under “særlige vilkår” har Enova i dag ansvar for å “bidra til utvikling av infrastruktur for utslippsfri land- og sjøtransport, herunder el og hydrogen.” Man burde vurdere å legge til biogass i neste periode til tross for at dette ikke er nullutslipp. I dag er biogass det eneste alternativet til flytende biodrivstoff for større lastebiler, og biogass vil trolig være en av flere løsninger for landtransporten også på lengre sikt.

For større lastebiler som må over på alternativt drivstoff som biogass og hydrogen, er nødvendig infrastruktur en forutsetning for å starte utrulling. De første fyllestasjonen kan ikke etableres etter at de første bilene er bestilt. Tilstrekkelig infrastruktur er en forutsetning for at transportører skal ta en egen risiko og bestille alternative drivlinjer.

For elektrifisering av større nyttekjøretøy er det også viktig at grunnleggende infrastruktur er på plass. Særlig mindre aktører vil ha begrensede ressurser til å etablere dyr infrastruktur på egne områder. De fleste brukergrupper kan etablere et par ladere og starte med noen elektriske kjøretøy. Men for å få en rask innfasing av elektriske nyttekjøretøy er støtteordninger for etablering av større private ladeanlegg og offentlig tilgjengelig hurtigladere tilpasset større nyttekjøretøy nødvendig.

Det bør derfor presiseres i mandatet at Enova skal legge til rette for omstilling av nyttekjøretøy i et tempo som gjør det mulig å nå teknologimålene i NTP.

Støttetaker

Kravet om at støttetaker selv må eie kjøretøyet et problem for deler av transportbransjen. Det gjelder for eksempel bussanbud og innkjøp av anleggsmaskiner. Det gjør at aktører som er villige til å gå foran ikke kan eie søknaden for eksempel når kjøretøyet skal leases. Det bør klargjøres i Enovas mandat at den aktøren som tar den største økonomiske og teknologiske risikoen i et prosjekt også bør kunne søke om støtte ved anskaffelsen av kjøretøy og anleggsmaskiner.