

Klima- og miljødepartementet
P.B. 8013 Dep, 0030 Oslo
seh@kld.dep.no

Vår dato: 03.05.2024
Deres dato: 22.03.2024
Vår referanse: [Vår ref]
Deres referanse: [Deres ref]

Innspill fra NHO til ny styringsavtale med Enova

NHO viser til innspillmøtet om ny styringsavtale med Enova 18. april i Klima- og miljødepartementet hvor NHO deltok, og takker for muligheten til også å sende inn skriftlig innspill.

Når det nå skal inngås en ny styringsavtale med Enova, er det viktig å tenke helhetlig om Enovas rolle virkemiddelapparatet. I dag er Enova pekt på som det sentrale virkemidlet for næringslivets klimaomstilling – utover karbonprising, krav og reguleringer. De siste årene har mye ny teknologi blitt testet, demonstrert og pilotert. Hovedutfordringen er nå få fart i omstillingstakten forutsigbarhet for bedrifter som skal omstilles og bedrifter som har omstillingsteknologi.

Det er ikke gitt at Enova er svaret på dette. NHO har pekt på behovet for andre virkemidler som sikrer utrulling av de løsningene vi trenger for å nå klimamålene som miljøavtaler med CO2-fond og differansekontrakter. Vi mener dette er alternativer som ville supplert eksisterende virkemidler på en god måte.

I fravær av slike virkemidler, må Enova i større grad tette hullene som andre blant annet Miljødirektoratet og næringslivet har identifisert. Oppsummert har NHO følgende hovedinnspill til KLD om ny styringsavtale med Enova:

- Utvide rammen for aktiviteten fra teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon til utrulling av moden teknologi
- Mulighet til å støtte klimatiltak både i kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor på generelt grunnlag
- Økt satsing på energieffektivisering i alle sektorer, og gjeninnføring av energimål i styringsavtalen både for energieffektivisering og solkraft

Utgangspunkt

Enova er en viktig og verdsatt del av virkemiddelapparatet med stor betydning for næringslivet. Siden opprettelsen i 2001 har Enova vært statens viktigste energi- og klimapolitiske virkemiddel, med en gradvis dreining fra miljøvennlig omlegging av energibruk og energiproduksjon, til et mer spisset klimavirkemiddel for å bidra til å nå Norges klimaforpliktelser og til omstillingen til et lavutslippssamfunn. Enovas aktivitet skal etter gjeldende styringsavtale rettes mot senfase teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon. Den videre utbredelsen i markedet skal skje ved hjelp av generelle virkemidler som pricing av utslipp og regulering.

Enova er en viktig støttespiller for industrien, og bidrar med nødvendig risikoavlastning for en industri som er navet i den grønne omstillingen. Enova har en sentral rolle i omstillingen av transportsektoren, særlig i næringstransporten hvor overgangen fra fossilt til fornybart må skje i

et raskt tempo for å innfri våre klimaforpliktelser. Enova trengs også for nødvendig omstilling i kvotepliktig sektor. Energikrisen i Europa sammen med det økende kraftbehovet til klimaomstilling og nye industrisatsinger øker også behovet for Enova som støttespiller i energieffektivisering og energiomlegging av samfunnet.

En medlemsundersøkelse NHO gjennomførte i november 2023, viste at 36 prosent av medlemsbedriftene hadde vært i kontakt med Enova de siste 5 årene. Kun 1 av 4 mente at Enova i stor eller svært stor grad er å anse som en effektiv del av virkemiddelapparatet. 34 prosent påpekte at relevante støtteordninger har falt bort som følge av at Enova vurderer teknologien som moden, - og 30 prosent mente støttebeløpene i programmene er for lave. NHO tolker dette som at bedriftene har store forventninger til Enova, og at de også ønsker å gjøre tiltak i egen bedrift.

Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2024*, viser at Norge ligger bakpå i klimaomstillingen. For å komme på sporet trengs det økt innsats for utrulling av klimaløsninger i hele samfunnet. Regjeringen har i Hurdalsplattformen satt et omstillingsmål om at klimaforpliktelsene om 55 % utslippskutt innen 2030 skal gjøres innenlands. Rapporten viser at dette målet nås tidligst i 2033 selv om alle tiltakene i rapporten gjennomføres. Det haster altså å øke tempoet i klimaomstillingen.

Mdir er tydelig på at brorparten av de foreslåtte tiltakene må gjennomføres av næringsaktører, men det offentlige og forbrukere kan også bidra. Det meste av utslippsreduksjonspotensialet ligger i industri, petroleum, avfallsforbrenningsanlegg, tungtransport og ikke-veigående maskiner. Flere av tiltakene forutsetter at det offentlige tilrettelegger for utslippskutt. Investeringer i omstilling i eksisterende næringsliv gjennomføres ikke i stor nok skala dersom de ikke er lønnsomme. CO₂-prising virker, men er ikke tilstrekkelig til å utløse alle nødvendige tiltak.

Forbedringsforslag til ny styringsavtale

Når det nå skal inngås en ny styringsavtale med Enova, er det viktig å tenke helhetlig om Enovas rolle virkemiddelapparatet. Hvor skal innsatsen rettes, hvordan kan Enova rammes inn og komplementeres med andre virkemidler og ordninger. Enovas mandat må utvides, og suppleres med ordninger som fyller de hullene som blant annet Miljødirektoratet og næringslivet har identifisert. Videre er det viktig å sikre at mandatet gjenspeiler betydningen av nær og god dialog med markedsaktørene, samt viktigheten av teknologinøytrale kriterier og tidslinjer som sikrer forutsigbare prosesser for søkerne.

Enova må få mandat til å støtte utrulling av moden teknologi, ikke bare senfase teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon. NHO får mange tilbakemeldinger fra våre medlemsbedrifter, lands- og bransjeforeninger om at Enova i dag trekker seg for tidlig ut av mange markeder, og avslutter støtteprogrammer før tekniske og markedsmessige barrierer for introduksjon og utbredelse er overvunnet. Dette bremser tempoet i den nødvendige utrulling av nye klima- og energiløsninger og markedsintroduksjonen stagnerer. Eksempler på dette er støtteordningene for biogass-fyllestasjoner, biogass-lastebiler, el-varebiler og elbuss-ladestasjoner, som ble fjernet på kort varsel uten dialog med bransjen.

Det er bra med pilotprosjekter, men det monner ikke for utslippskuttene. Selv om teknologier anses som modne er det fortsatt knyttet betydelig risiko og ekstrakostnader til å benytte dem. Mdir viser i sine kartlegginger at utslipp i kategorien der det er relevant med modne teknologier utgjør det største potensialet for utslippskutt fra industrien. Her er det altså et hull i virkemiddelapparatet for de største utslippskuttene. Høye investeringskostnader, manglende betalingsvilje i markedet og usikkerhet knyttet til teknologivalg er blant faktorene som gjør at det er behov for virkemidler utover støtte til «cutting edge» teknologiutvikling. NHO mener også at

måleindikatorene for Enovas måloppnåelse på klima i ny styringsavtale må være mer ambisiøse og forpliktende enn i gjeldende avtale.

Videre er det i et stort behov for å øke tilgangen på fornybar energi, både gjennom ny produksjon og en målrettet satsing på energieffektivisering og energiomlegging, i tråd med anbefalingene fra Energikommisjonen. Tilgang på kraft er en forutsetning for mange av klimatiltakene som må gjennomføres fremover. Gitt Enovas rolle som et sentralt klimavirkemiddel, bør den nye styringsavtalen omfatte energieffektivisering for alle sektorer, og man bør vurdere å gjeninnføre et tydelig energimål i avtalen både for energieffektivisering og solkraft. Energieffektivisering er jokeren som raskt og konfliktfritt kan bidra konkret til å øke krafttilgangen, og samtidig bidra til at vi når våre klimamål.

Samtidig bør Enova få mandat til å støtte tiltak som gir utslippsreduksjoner både i kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor på generelt grunnlag. I ikke-kvotepliktig sektor er det spesielt transport som peker seg ut. Transportsektoren er Norges største utslippssektor, hvor næringstransporten utgjør ca. 10 prosent av utslippene. NHO viser til beregninger gjort av Grønt landtransportprogram, som viser at for å halvere utslippene fra næringstransporten til 2030, må alle nye varebiler og lette lastebiler være nullutslipp i 2027, og 80 prosent av nye lastebiler nullutslipp eller biogass i 2030. For å nå målene spiller Enova en avgjørende rolle.

Medlemmene i Grønt landtransportprogram opplever at Enova i liten grad jobber etter programmets formål om å bidra til å nå Norges klimaforpliktelser. Dette fordi teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon prioriteres fremfor utslippskutt. Tidlig markedsintroduksjon vil ikke bidra til den nødvendige omstillingen i transportsektoren. Investeringer i tunge kjøretøy som lastebiler, varebiler, busser og anleggsmaskiner er dyre og har en levetid på opptil 10 år. Transportsektoren trenger derfor støtteordninger som i større grad ser på utslippskutt i løpet av kjøretøyets levetid. Aktørene i transportsektoren er også avhengig av forutsigbare støtteordninger som opprettholdes over tid.

En stor del av potensielle utslippskutt ligger i kvotepliktig sektor. Enovas nye styringsavtale vil gjelde fra 2025-2029. Utvidelsen av kvotemarkedet, ETS2 der nye områder innlemmes innføres i 2027/28, og da vil det ikke lenger gi mening å skille mellom støttereguleringer for kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor. Enova bør kunne støtte tiltak som gir utslippsreduksjoner i kvotepliktig sektor på generelt grunnlag og ikke bare i tilfeller med høy grad av innovasjon.

For offshorenæringen og industrien vil CO₂-fangst og lagring være en viktig klimaløsning. Her er de teknologiske løsningene under utvikling i Norge, og Enova kan spille en viktig rolle i videre utvikling og utrulling. Mdir har anslått at rundt en fjerdedel av utslippsreduksjonspotensialet i Norge kommer fra CCS og DACCS. CCS-tiltak er relativt rimelige klimatiltak som trenger lite kraft sammenliknet med andre aktuelle tiltak. NHO viser til at Mdir konkluderer med at auksjonsbaserte differansekontrakter peker seg ut for utrulling av CCS.

Med vennlig hilsen

Per Øyvind Langeland
Avdelingsdirektør, NHO