

Klima- og miljødepartementet  
postmottak@kld.dep.no  
seh@kld.dep.no

Vår ref.: 2.8-01-24 aw  
Vår dato: 24.04.2024

Kopi: Samferdselsdepartementet  
postmottak@sd.dep.no

## Høring om ny styringsavtale for Enova

Vi viser til innspillmøtet 18. april og vårt muntlige innlegg der. Vi vil med dette utdype våre innspill på møtet.

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som selger flytende drivstoff og energi til det norske markedet. Våre medlemmer står for over 95 prosent av drivstoffomsetningen i Norge. I tillegg dekker våre medlemmer om lag 95 prosent av hurtigladetilbudet. Vi representerer en bransje som ønsker å bidra til at Norge når sine klimamål både i 2030 og 2050.

### **Enova er viktig og utfyller sektorovergrepene virkemiddel for å nå Norges klimaforpliktelser**

Drivkraft Norge representerer en bransje som ønsker å bidra til at Norge når sine klimamål både i 2030 og 2050. Vi mener prinsipielt at regjeringen bør bruke teknologinøytrale og kostnadseffektive klimavirkemidler for å oppnå dette. Vi mener likevel at Enovas støtteordninger er viktige, og utfyller sektorovergrepene virkemidler som CO<sub>2</sub>-avgift og CO<sub>2</sub> kvoter.

For at Enova skal være så effektivt som mulig bør de fortsatt ha faglige frihetsgrader til å finne de beste prosjektene. Dette er frihetsgrader som bør rammes inn av regjeringens energi- og klimapolitikk. Vi mener det er viktig at Enovas formål bør derfor fortsatt være tett knyttet opp mot Norges klimaforpliktelser. Dette betyr at Enova må ha et særlig fokus på sektorer som er sentrale for å få dette til.

Transportsektoren står for 60 prosent av de ikke-kvotepfiktige utslippene i Norge og vi mener denne sektoren bør prioriteres i neste kontraktperiode. For å sikre dette mener vi at Enova fortsatt bør ha delmål knyttet til sin aktivitet, slik som i dagens avtale der tiltak i ikke-kvotepfiktig sektor er nevnt spesielt. Særlige vilkår om å bidra til utvikling av drivstoffinfrastruktur for utslippsfri transport må i tillegg forsterkes.

I dag er manglende tilgang til kraftnettet og nok effekt et stort hinder for etablering av ladeinfrastruktur, særlig for tyngre kjøretøy der effektbehovet er svært høyt. Drivkraft Norge mener den nye avtalen bør tydeliggjøre Enovas oppgave for å fremme innovative tiltak som avhjelper denne situasjonen.

Vi opplever at inneværende avtale og andre styringsdokumenter i økende grad gir Enova oppgaver utover det å utvikle ordninger for investeringsstøtte. Drivkraft Norge mener at Enovas oppgaver bør rendyrkes til å dreie seg om investeringsstøtte- og innovasjonsprogrammer og informasjon knyttet til dette i den nye avtalen. Et eksempel på en oppgave som bør tas ut av avtalen er utvikling og drift av Nobildatabasen. Drivkraft Norge mener dette ikke bør være en del av Enovas oppgaver.

Nye regelverk for utvikling av ladeinfrastruktur krever et helt annet fokus på innsamling og håndtering av informasjon og rapportering fra ladebransjen. Dette vil blant annet kreve prioritering av ressurser til å følge opp og fornye Nobil.

Koordinering med andre myndigheter er viktig når Enova utvikler sine programmer, men for ladebransjen må det etableres en koordinerende myndighet. Etter vårt syn bør Statens vegvesen gis en slik rolle, herunder ansvaret for å eie og drifte innsamling av data om ladeinfrastrukturen i Norge. Slik infrastruktur bør følges opp på samme måte som annen infrastruktur på og langs vei. Statens vegvesen er allerede nasjonalt kontaktpunkt for trafikkdata og forvalter trafikkportalen.no.

Avslutningsvis, vil vi oppfordre til å la Enova forbli den markedsnære aktøren som får fram prosjekter som bygger opp under regjeringens klimamål og varige markedsendringer og overfører mer administrative myndighetsoppgaver til andre.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Arnhild Wartainen

Fagsjef