

Skriftlig innspill til ny styringsavtale for ENOVA (2025 – 2029)

Norges Bilbransjeforbund (NBF), NHOs landsforening for bilbransjen, takker for muligheten til å spille inn til Klima- og Miljødepartementets nye styringsavtale med ENOVA.

Blant NBFs medlemmer er norske importører og forhandlere av nyttekjøretøy. Våre innspill har derfor utgangspunkt i ordningene for støtte til disse. Vi vil spille inn overordnet til ENOVAs mandat, og til hva vi mener er et nødvendig rammeverk for næringslivsrettede støtteordninger i kommende avtaleperiode.

Mandat; store utslippskutt fordrer markedspenetrasjon

Transportsektoren står for om lag en tredel av norske klimagassutslipp, og veitransporten står alene for litt over halvparten av utslippene fra transport. Mens elektrifiseringen av personbilene er kommet svært langt i Norge og har moden teknologi, har utslippene fra tunge kjøretøy derimot økt kraftig siden 1990. Økt transportmengde er hovedårsaken til dette.

Sammenlignet med personbilene, er nyttekjøretøyteknologien for nullutslipp langt mindre moden. For tunge kjøretøy er innkjøpsprisen for nullutslippsalternativer to til tre ganger høyere enn for tilsvarende dieselskjøretøy. Det er også betydelige bruksulempen. For batterielektriske kjøretøy er ladetid ofte arbeidstid, og lade/fylleinfrastruktur for nyttekjøretøyene er mangelfullt utbygd.

I tillegg er transportnæringen sterkt konkurranseutsatt, også fra utenlandske aktører, og har lave marginer. Nyttekjøretøyene er en av virksomhetenes viktigste innsatsfaktor. Ofte går det ett år eller mer fra kjøpsbeslutning til kjøretøy er levert. Virksomhetene må vite når de signerer at kjøretøyet vil fungere fra dag én etter levering.

Samtidig er de politiske ambisjonene for tunge kjøretøy svært høye. Stortinget har i forbindelse med behandlingen av Statsbudsjett for 2024 vedtatt en målsetting om 100 prosent nullutslipp eller biogass for tunge kjøretøy allerede i 2030. Frem til det var målsettingen for de tunge kjøretøyene 50 prosent i 2030.

Den nye 2030-målsettingen er svært ambisiøs. En så høy grad av markedspenetrasjon for tunge biogass- og nullutslippskjøretøy fordrer både at merkostnad ved innkjøp kompenseres, og at lade/infrastrukturen utbygges hurtig nok til at så store volumer av kjøretøy kan fungere i daglig bruk.

ENOVAs formål i inneværende styringsavtale er å bidra til å nå Norges klimaforpliktelser og bidra til omstillingen til lavutslippssamfunnet. ENOVA skal også bidra til reduserte ikke-kvotepliktige klimagassutslipp mot 2030, samt teknologiutvikling og innovasjon som bidrar til utslippsreduksjoner frem mot lavutslippssamfunnet i 2050.

Etter vårt skjønn burde insentiver for å få fortgang på omstillingen for nyttekjøretøy passe svært godt til disse formålene.

Men NBFs erfaring er dessverre at ENOVA i alt for høy grad har knyttet ordningene sine for kjøretøy til tidlig markedsintroduksjon. Vi mener derfor at målformuleringene i ny styringsavtale bør spisses, og at etterlevelsen i større grad følges opp fra Klima- og miljødepartementet. Det må være samsvar mellom politiske vedtak og målsettinger, og rammene for ENOVAs ordninger.

Fra næringstransporten er det mulig å få til svært store utslippskutt på kort tid med riktig insentivbruk. Utbyttingstakten av kjøretøy i næringstransporten er høy og bransjen og aktørene er motiverte for grønne investeringer.

Men mens enkelte store transportvirksomheter har finansiell styrke til å tåle usikkerhet ved grønne investeringer, er brorparten av virksomhetene små og mellomstore og trenger høy grad av trygghet for forutsigbare vilkår og kalkulering av kostnader. Vi har savnet forståelse for og kompetanse om næringens behov hos ENOVA. I en ny styringsavtale er det viktig at ENOVA forpliktes til å være en forutsigbar partner for næringslivet.

Støtteordninger; bransjedialog og forutsigbare kriterier ved innfasing for måloppnåelse før utfasing.

Skal ENOVA være den pådriveren vi trenger i det grønne skiftet på veiene, må støtteordninger i større grad handle om å bidra til oppnåelse av vedtatte politiske mål og støtte teknologiene til markedspenetrasjon.

Eksempelvis ble støtten til biogass og el-varebil kuttet brått i fjor vår, med begrunnelse om at markedsintroduksjon var skjedd for varebilene. Da var el-andelen av nybilsalget på lette varebil drøye 30 prosent. Skal ENOVA holde på "markedsintroduksjons"-begrepet, må det defineres tydelig, og settes til å være andel av kjøretøypark – for eksempel 25 %-, og ikke til andel av nybilsalg.

ENOVA har nylig lansert en ny konkurransebasert ordning for støtte til tunge kjøretøy. Dialogen med bransjen om denne har langt fra vært ideell.

Den nye modellen skaper stor uforutsigbarhet, fordi det er umulig for bilkjøper å vite hvilken støtte som kan forventes. Gjennom konkurranseløsningen vil støtten variere fra måned til måned etter søknadsmengde. En identisk søknad vil slik kunne få støtte den ene måneden, og avslag den neste. Dette er svært problematisk og gir stor usikkerhet for virksomhetene, særlig når kjøretøy skal anskaffes til bruk i et anbud.

Tilbakemeldingen fra NBFs medlemmer er at den nye ordningen har ført til at mange nå har satt seg på gjerde, og avventer kjøp av nye nullutslippskjøretøy.

NBF mener ENOVAs ordninger rettet mot næringslivet må utformes i dialog med berørte bransjer, og at ordningene må innrammes med følgende:

- Forutsigbare kriterier ved innfasing for måloppnåelse før utfasing.
- Rammene i statsstøttereguleringen må utnyttes
- Forpliktende bransjedialog og reell innflytelse
- Hvis konkurranseløsninger skal benyttes, må de sikre forutsigbarhet