

Innspill

Til	KLD
Fra	Virke
Dato	03.05.2024
Sak	Innspill til ny styringsavtale med Enova

Virke representerer 25 000 virksomheter i handels- og tjenestenæringene. Enovas virkemidler for energieffektivisering av yrkesbygg og boliger og til lavere utslipp fra transport er særlig viktige for Virkes medlemmer.

Virke mener det er avgjørende at Enova har virkemidler som bidrar til å nå målene Stortinget har vedtatt om energieffektivisering i bygg og utslippsreduksjoner i transport. Dagens virkemidler viser seg å være utilstrekkelige, og næringslivet ber om endringer i styringsavtalen og et styrket samarbeid med Enova, for å fremme energieffektivisering i eksisterende bygg og overgang til batterielektrisk tungtransport.

Vi viser til innspillsmøte i departementet 18. april og utdyper her Virkes innspill.

Energieffektivisering i bolig/bygg

Det er en unison tilbakemelding fra næringslivet og organisasjoner for bolig- og byggebransjen at dagens virkemidler er helt utilstrekkelige for å nå mål om å spare 10 TWh i eksisterende bygg. Dette kom tydelig frem på innspillsmøtet hos Klima- og miljødepartementet 18.april.

I dagens styringsavtale heter det at «Enovas aktivitet skal rettes mot senfase teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon, med sikte på å oppnå varige markedsendringer slik at løsninger tilpasset lavutslippssamfunnet på sikt blir foretrukket uten støtte.»

I arbeid med energieffektivisering av bygg og lokal energiproduksjon på bygg er dette et av hovedproblemene med dagens Enova-avtale. Hvis vi skal nå mål om redusert elforbruk i bygg og økt lokal energiproduksjon må dette skje gjennom storskala utrulling av moden teknologi og kjente og velprøvde energiltak.

Videre er det vesentlig at Enova får et permanent mandat som et virkemiddel for energieffektivisering av bygg og lokal energiproduksjon.

Virke foreslår følgende tiltak:

1. Støtte til skrittvisе tiltak og tiltak ifm rehabilitering.

De tiltakene som er dyrest og har lengst levetid, slik som etterisolering av yttervegger og yttertak og skifte av vinduer, får i dag ikke støtte fra Enova hvis de ikke gjennomføres samtidig. Enovas støtteordninger bør belønne husholdninger som gjennomfører energitiltak sammen med nødvendig vedlikehold/rehabilitering.

Byggebransjen er inne i en krevende periode med nedgang i aktivitet og nedbemanning. Det er ledig kapasitet. Dersom flere utfører oppgraderingstiltak for energieffektivisering på eksisterende bygg vil dette resultere i sårt tiltrengt økt byggeaktivitet.

2. Leietakere i næringsbygg trenger insentiver til energieffektivisering

Enovas støtteordninger bør stimulere til økt samarbeid mellom byggeiere og leietakere og belønne samarbeid mellom disse. Eie-leie-barrieren er velkjent, men er likevel i stor grad ikke tatt høyde for i Enovas programmer.

3. Viktige møteplasser for lokalt kulturliv og ideelle helse- og omsorgsbygg står i fare for å forfalle

Virkes medlemmer i frivillig og ideell sektor eier i stor grad byggene de driver sin virksomhet i. Felles for disse er at eierne verken har egenkapital nok eller får nok inntekter gjennom egen drift til å dekke kostnader til energieffektivisering. Dette gir dem også liten mulighet til å søke støtte fra Enova, all den tid de først må legge ut penger de ikke har.

Disse byggene representere viktige sosiale møteplasser i lokalsamfunn og er institusjoner i kulturlivet og i helse- og omsorgssektoren. Lavere strømmregning står øverst på ønskelisten, men frivillig sektor trenger både kompetanse og kapital for å kunne gjennomføre energitiltak.

Støtte til batterielektrisk tungtransport

Målet om 55 pst utslippskutt fra transportsektoren i 2030 er krevende å oppfylle. Det er også målet om 100 pst nye, utslippsfrie tunge kjøretøy i 2030. Landtransport på vei i Norge er en lavmargin bransje med begrenset evne til å bære merkostnadene ved investeringer i tunge nullutslippskjøretøy. Miljødirektoratet og Statens vegvesen peker på at myndighetene må ta alle virkemidler i bruk.

Enova gir støtte til batterielektrisk tungtransport, men transportbedriftenes tilbakemeldinger er at virkemidlene ikke treffer bedriftenes behov og at støtteordningen gir for stor uforutsigbarhet.

Virke foreslår følgende tiltak:

1. Fast, ikke variabel støtteandel – men konkurranse om utslippseffekt

Opplegget med variabel støtteandel basert på konkurranse blant søkerne gir ikke den forutsigbarheten kjøperne av batterielektriske lastebiler trenger. Denne oppfatningen synes

å gjelde bredt i transportnæringen. Det er krevende å planlegge og foreta så store investeringer som det her er snakk om når støttebeløpet varierer og er avhengig av konkurranse med andre søkere. Konkurranselopplegget for støtte er også designet for vesentlig lavere effektive støttesatser enn 60 prosent. Det innebærer at mindre aktører har lavere sannsynlighet for å nå opp i konkurransen om midlene.

Virke viser her til at de innspillene Enova har fått allerede fra hele transportbransjen, det vil si lastebilprodusentene, transportørene og næringslivets organisasjoner, tilsier at konkurransen bør gjelde utslippseffekt, ikke støtteandel. Det er grunn til å minne om at EØS-reglene for statsstøtte i denne sammenhengen åpner for 100 pst støtteandel.

2. Økt samarbeid med aktørene i markedet.

Behovet for forutsigbarhet ved støtte til tungbilkjøp må ses i sammenheng med hvordan bestillings- og tilbudsprosessen foregår. I Enovas søknadsprosess er det i liten grad tatt hensyn til hvordan aktørene i markedet bestiller. En lang søknadsprosess påvirker hele leveringskjeden. En bil kan ikke bestilles før godkjent støtte fra Enova er bestemt. Samtidig vil eventuelle avslag også skape utfordringer mht til hvilke typer kjøreoppdrag et Enova-støttet kjøretøy kan betjene.

3. Skille mellom batterielektrisk og hydrogen-teknologi

Næringslivet mener det er uheldig å ha batterielektrisk og hydrogen-teknologi i samme ordning. Hydrogen-teknologi er så teknisk umoden at det ikke hører hjemme i samme ordning som en ordning for batterielektriske tungbiler. Samtidig bør det skilles bedre i modenhetsnivå mellom de største og de mindre batterielektriske kjøretøy-typene enn det Enova legger opp til i dag.

Transportnæringen stiller seg også kritisk til den sjablonmessige inndeling i kjøretøygrupper som Enova har valgt for vurdering av utslippsvirkninger fra ulike typer kjøretøy. Det bør heller lages et opplegg basert på bedrifts- og kjøretøyspesifikk data, som er tilgjengelig og lett å anvende.