

Vilde Cathea Normann

## **Batterisaken 2021**

Konsekvenser av et Norge utenfor Den europeiske tollunion

Bacheloroppgave i Europastudier med spesialisering i statsvitenskap

Veileder: Lise Rye

Mai 2022



Vilde Cathea Normann

## **Batterisaken 2021**

Konsekvenser av et Norge utenfor Den europeiske  
tollunion

Bacheloroppgave i Europastudier med spesialisering i statsvitenskap

Veileder: Lise Rye

Mai 2022

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet

Det humanistiske fakultet

Institutt for historiske og klassiske studier



**NTNU**

Kunnskap for en bedre verden



## Abstract

As a result of the new trade agreement between the European Union (EU) and the United Kingdom (Brexit agreement), a 10 percent tariff was implemented on exports of electric cars with Norwegian-produced batteries to the United Kingdom (Brexit tariff). The Brexit tariff came as a surprise to both the Norwegian government, as well as battery actors with high ambitions within battery investment in Norway. Throughout the year 2021, it turned out that the previous Norwegian attitude stating that the EU always safeguards Norwegian interests, it not necessarily true.

In order to answer the research question of why the new trade agreement between the UK and the EU became an obstacle to the Norwegian battery adventure, and how it is sought to be resolved, the thesis conducts a case study of the "battery case" development through 2021. The method provides analytical insight, using "process tracing" (PT) as an approach for a thorough analysis of media coverage. The conceptual framework consists of an introduction to Norway's comparative advantages, the European Green Deal and Norwegian affiliation with the EU, which provides context for the findings in the analysis and made it possible to identify patterns for discussion. The Norwegian standard view that the EU most often safeguards Norwegian interests did not correlate with the lack of a framework and negotiating opportunities seen in the context of a new Brexit agreement. Brexit tariffs therefore constituted a significant obstacle, however did not necessarily prove to be a decisive factor for further investment.

## Sammendrag

Som følge av den nye handelsavtale mellom Den europeiske union (EU) og Storbritannia (brexit-avtale), ble det innført en toll på 10 prosent ved eksport av elbiler med norskproduserte batterier til Storbritannia (brexit-tollen). Brexit-tollen kom som en overraskelse for batteriaktører med høye ambisjoner om batterisatsing i Norge, såvel som den norske regjeringen. Det viste seg gjennom året 2021 at den norske standardoppfatning om at EU alltid ivaretar norske interesser, ikke nødvendigvis stemmer.

For å besvare forskningsspørsmålet om hvorfor den nye handelsavtalen mellom Storbritannia og EU ble et hinder for det norske batterieventyret og hvordan det søkes løst, var det hensiktsmessig å utføre et casestudie av «batterisakens» utvikling gjennom året 2021. Metoden tilførte en analytisk innsikt, ved hjelp av «process tracing» (PT) som tilnærming for grundig analyse av medieoppslag. Det konseptuelle rammeverket med innføring i Norges komparative fortrinn, EUs «grønne giv» og norsk tilknytning til EU, ga kontekst til funnene i analysen og gjorde det mulig å identifisere mønster til diskusjon. Den norske «standardoppfatningen» om at EU oftest ivaretar norske interesser stemte ikke overens med manglende rammeverk og forhandlingsmuligheter i lys av en ny brexit-avtale. Brexit-tollen utgjorde derfor et nevneverdig hinder, men viste seg ikke nødvendigvis som en avgjørende faktor for videre satsing.



# Innholdsfortegnelse

<i>Abstract</i> .....	v
<i>Sammendrag</i> .....	vi
<i>Forkortelser / List of Abbreviations</i> .....	ix
<i>1.0 Introduksjon</i> .....	1
1.1 Litteraturgjennomgang .....	1
1.2 Historisk bakteppe .....	2
<i>2.0 Konseptuelt rammeverk for analyse</i> .....	3
2.1 The Green Deal – EUs «grønne giv» .....	3
2.2 Tollunion og det indre marked .....	3
2.3 Komparative fortrinn .....	4
2.4 Viktige prosjekter av felles europeisk interesse (IPCEI) .....	4
<i>3.0 Metode: fremgangsmåte, metode, utvalg av kilder</i> .....	5
3.1 Casestudie .....	5
3.2 Begrunnelse for valg av metode .....	5
3.3 «Process tracing» (PT) .....	5
3.4 Analyseenheter .....	6
3.5 Kilder og avgrensing med Retriever (2021) .....	7
<i>4.0 Empirisk analyse og resultater</i> .....	8
4.1 Første kvartal: januar-mars .....	8
4.2 Andre kvartal: april-juni .....	9
4.3 Tredje kvartal: juli-september .....	10
4.4 Fjerde kvartal: oktober-desember .....	11
<i>5.0 Diskusjon</i> .....	13
5.1 Lokalisering av vendepunkt .....	13
5.2 Hvorfor blir brexit-tollen et problem? .....	13
5.3 Alternative løsninger .....	14
5.4 Er batterieventyret historie? .....	15
<i>6.0 Konklusjon</i> .....	15
<i>Litteratur</i> .....	17



## Forkortelser / List of Abbreviations

Brexit	Storbritannias uttreden fra Den europeiske union (31.01.2020)
EU	Den europeiske union
EFTA	Det europeiske frihandelsforbund
EØS	Det europeiske økonomiske samarbeidsområde
Freyr	Freyr Battery
ICPEI	Viktige prosjekter av felles europeisk interesse
JBİ	Joint Battery Initiative
Morrow	Morrow Batteries
NHO	Næringslivets Hovedorganisasjon
PT	"Process tracing"
SØA	Samfunnsøkonomisk analyse
ØMU	Den økonomiske og monetære union

## 1.0 Introduksjon

Denne oppgaven undersøker hvordan Storbritannias handelsavtale med Den europeiske union (EU), påvirket Norges arbeid med å bli storprodusent av batterier i det europeiske markedet. Tema for oppgaven er «batterisaken», som for alvor kom på dagsorden i 2021.

Aktørene Freyr Battery (Freyr), Morrow Batteries (Morrow), Equinor, Panasonic og Hydro hadde høye ambisjoner og gode forutsetninger for batteriproduksjon, ut fra Norges komparative fortrinn og i tråd med EUs «grønne giv». Planene ble mer kompliserte enn først antatt da en ny handelsavtale mellom EU og Storbritannia medførte toll på elbilbatterier (brexit-toll), som følge av britenes utmeldelse av EU (brexit). Avtalen innebar at elbiler produsert med norske batterier i EU ble pålagt en toll på 10 prosent ved eksport til Storbritannia. Batterier spesifiseres som en særlig sentral bestanddel av elbiler, slik at produksjonen må foregå i samme tollområde som bilen selv (VG, 2021a). Regelverket krever at batterier må være produsert enten i EU eller Storbritannia for tollfritak i hverandres markeder, og berører derfor ikke EU-medlemslandene (NHO, 2021). Norge er ikke med i EUs tollunion og blir derfor et tredjeland i avtalen, med svekkede konkurransevilkår i det indre markedet som resultat (VG, 2021a).

Formålet med oppgaven er derfor å belyse følgende problemstilling: *hvorfor ble den nye handelsavtalen mellom Storbritannia og EU et hinder for det norske batterieventyret, og hvordan søkes det løst?* Det sentrale argumentet er at Norge står utenfor EUs tollunion og ofte har hatt en tendens til å tenke at EU alltid ivaretar norske interesser. Oppgaven vil vise at oppfatningen ikke nødvendigvis stemmer ved å illustrere problematikken i lys av brexit-tollen. Tema er faglig interessant fordi det viser en dynamisk endring i forholdet mellom EU og Norge ved implementering av nye avtaler, og konsekvenser tilknyttet norsk utenforskap.

### 1.1 Litteraturgjennomgang

Analyseenhetenes tidsperiode i betraktning, så er det lite forskning å finne med faglig forankring som omhandler batterisaken direkte. Saken er som oppgaven vil antyde fortsatt under utvikling og uten et tilstrekkelig undersøkt utfall, som gjør arbeid med å finne faglitteratur komplisert. Det eksisterende kildemateriale utgjør derimot et konseptuelt rammeverk som tilfører analysen basert på sekundærkilder, en faglig forankring, bringer kunnskap og gir tilgang innhold i de aktuelle avtalene (European Commission 2021; European Parliament 2021; Rye 2019; Nærings- og fiskeridepartementet, 2021; NOU 2012: 2). Innsikten om hva som er, og tradisjonelt har vært, Norges tilknytning til EU og Storbritannia gir en god forutsetning for tolkning av analysen. Redegjørelsen av komparative fortrinn går ut fra en SØA-rapport (Røtnes et al., 2020), og underbygges av definisjoner fra Hausmann og Klinger (2007). Tjora (2020), sammen med Moses og Knutsen (2019) er anerkjente bidrag til kvalitative studier og spiller en sentral rolle redegjørelsen av casestudie, som er valgte metode. I selve analysen benyttes Retriever (2021) for å få et overblikk over sakens utvikling og vise hvordan aktørene forholder seg til tema, ved hjelp av medieoppslag.

## 1.2 Historisk bakteppe

Norge har takket nei til EU-medlemskap to ganger, første gang i 1972 og for andre gang i 1994 (Dinan, 2014, s. 369-373). Likevel er Norge formelt sett knyttet til EU og det indre marked gjennom Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) (Nærings- og fiskeridepartementet, 2021a). Norge er sammen med Island og Liechtenstein tre av fire land i Det europeiske frihandelsforbund (EFTA) som er tilknyttet EU via EØS-samarbeid (EFTA, u.å.). Samarbeidet slik vi kjenner det idag, begynte først da Roma-traktaten i 1986 trådte i kraft fra 1. januar 1994, og innebærer en folkerettslig handelsavtale med EU som gir tilgang til unionens indre marked med fri flyt av varer, tjenester, kapital og mennesker (EFTA, u.å.). Norge implementerer til gjengjeld EUs regler og forplikter seg til dem som om de var medlem, samtidig som de holder seg utenfor de institusjonelle rammene og har begrenset grad av mulighet for medvirkning i beslutningsprosesser (NOU 2012: 2, s. 37). Ifølge Rye (2019, s. 15) la utviklingen av EFTA- og EØS-samarbeidet selve grunnlaget for Norges tilknytning til EU.

Tilknytningsformen er kontroversiell for demokratiet, men er likevel ikke en ukjent del av avtalen, som kan sies å være et kompromiss mellom demokrati og hensyn til interesser og verdier som det er bred enighet om i Norge, ivaretas av EØS (NOU 2012: 2, s. 19). Det er derfor viktig for Norge å arbeide aktivt for at EU-politikk som angår det indre markedet og EØS samsvarer med norske interesser (Nærings- og fiskeridepartementet, 2021a).

Tradisjonelt sett har EØS-avtalen ivaretatt norske interesser godt, særlig økonomisk. Avtalen har i perioden 1992-2011 blant annet bidratt til modernisering av det norske arbeidslivet og økonomien, med et forutsigbart økonomisk rammeverk i samhandling med EU-stater. Som Norges viktigste økonomiske samarbeidspartner, går om lag 70 prosent av norske private investeringer til EU (NOU 2012: 2, s. 19).

Oppgaven kan ved hjelp av de empiriske funnene i analysen og det konseptuelle rammeverket, bringe inn ny kunnskap om sakens utvikling og gi et mer nyansert bilde av den norske «standardoppfatningen» av EØS-avtalen.

Følgelig er oppgaven strukturert inn i seks kapitler. I lys av tidligere forskning og det historiske bakteppet innledningsvis, introduseres oppgavens konseptuelle rammeverk. Kapitlet aktualiserer EUs grønne giv og Norges komparative fortrinn som et kunnskapsgrunnlag for tolkning av analysen. Undersøkelsen tar dermed ikke utgangspunkt i en spesifikk teori. Videre presenteres metodekapitlet med fremgangsmåte, metode og utvalg av kilder for oppgaven, etterfulgt av analysedelen som gir kronologisk innsikt i sakens utvikling ut fra funn i medieoppslag i løpet av året 2021. Mønstrene i analysen identifiseres og diskuteres i en påfølgende diskusjonsdel. Avslutningsvis oppsummeres hovedfunnene og konklusjon.

## 2.0 Konseptuelt rammeverk for analyse

### 2.1 The Green Deal – EUs «grønne giv»

EU har et mål om å omgjøre EU til en «moderne, ressurs-bærekraftig og konkurransedyktig økonomi» gjennom vekststrategien «Det grønne giv». Målet innebærer en grønn omstilling som skal sørge for ingen netto-utslipp av klimagasser innen 2050, og økonomisk vekst med frikobling fra ressursbruk (European Commission, u.å.). Implementeringen av strategien er den viktigste innføringen som har blitt gjennomført siden det indre markedet i 1993, og kombinerer både klima, innovasjon og næringspolitikk på veien til å transformere Europa til en konkurransedyktig, moderne og ressurseffektiv økonomi (Meldandsø, 2021). Klimautfordringene som søkes løst innen 2050 kan kun løses om det settes krav og inngås samarbeid med næringslivet (Meldandsø, 2021).

Inkludert i arbeidsplanen for Det grønne giv inngår også batteriforordningen. Som et resultat av en stadig økning i elektrisk transport på globalt nivå, viser det seg en stor økning i etterspørsel på batterier, som EU har ambisjoner om å utnytte i sin grønne omstilling. Batteriregelverket skal legge rammer for en batterisatsing som bidrar til en sirkulær økonomi, nye arbeidsplasser og anstendige vilkår tilknyttet utvinning av mineraler (Meldandsø, 2021). Batteriforordningen er omfattende og kontroversiell fordi den regulerer en hel verdikjede, og betyr derfor at mange bedrifter må tilpasse sine langsiktige strategier og investeringsplaner til de nye reguleringene, og ikke minst være åpne om hvilke råvarer de tar i bruk og hvordan de gjør det (Meldandsø, 2021).

### 2.2 Tollunion og det indre marked

Storbritannia har ifølge norske regjeringer opp gjennom årene vært viktig for Norge i EU-sammenheng, særlig med hensyn til likhet i grunnholdninger til europeisk integrasjon (Haugevik, 2017, s. 159). Likheten har bidratt til at Storbritannia ofte har vært «likesinnede» og ivaretatt norske interesser i EU (Haugevik, 2017, s. 160). Ikke minst har Norge også viktige bilaterale samarbeid med Storbritannia på kjerneområder som blant annet handel og energi (Haugevik, 2017, s. 162). Norsk eksport per 2012, utgjorde om lag 40 prosent av norsk verdiskaping og viser hvor avhengig norsk velferd er av handel med andre land (NOU 2012: 2, s. 352). I 2020 utgjorde eksport av varer fra norske bedrifter til Storbritannia nesten 135 milliarder kroner og import på rundt 42 milliarder kroner, som gjør Storbritannia til Norges nest viktigste enkeltmarked, etter EU (Nærings- og fiskeridepartementet, 2021b).

Idag er EØS-avtalen viktig for Norge fordi det er et lite land hvor mesteparten av handelen foregår med land som befinner seg nærmest geografisk, politisk og kulturelt NHO (u.å.a). Et anliggende som gjør EU-land, naboland og nærmeste allierte til landets viktigste handelspartnere, med EØS-avtalen som forenkler salg av produkter og tjenester for norske bedrifter, betraktelig (NHO, u.å.a). Selv om Norge er medlem av EØS med tilgang til det indre markedet, innebærer det ikke medlemskap i EUs tollunion og dermed heller ikke deres monetære union (ØMU), som kan gi ringvirkninger på godt og vondt (NOU 2012: 2, s. 351). Tilknytningen utelukker først og fremst tollunionens felles tollregler og tollsats overfor tredjeland, og gir derfor behov for opprinnelsesregler som forhindrer «forvridning i samhandelen i frihandelsområdet på grunn av ulikheter i de enkelte avtaleparters tollsats overfor tredjeland», og for å styrke kampen mot blant annet miljørisiko, i form av kriterier om hvordan eksporten godtgjøres (NOU 2021: 2 s.

638). Norsk regjering fremforhandlet i 2009 en avtale med EU, slik at de nye reglene ikke forhindrer fri flyt av varer mellom Norge og EU (NOU 2012: 2, s. 638). Den norske tilnærmingen handler derimot oftest om å respondere på utvikling i EU, fordi EU alltid vil prioritere egne interesser (NOU 2012: 2, s. 164-165). Til forskjell fra andre tredjeland, ansees Norges avtaler med EU likevel som velfungerende (NOU 2012: 2, s. 298).

## 2.3 Komparative fortrinn

Norge er beriket med en velegnet natur som gir grunnlag for lønnsom næring, noe som utgjør et «komparativt fortrinn». Norge benytter seg særlig av aluminium som råstoff og utgjør en viktig kobling med verdikjeden for metall og industrimetaller, samtidig som at kompetanse og relativt billig strøm til kraftkrevende industri har skapt komparative fortrinn (Røtnes et al., 2020, s.110). For at et land skal ha komparative fordeler i en eksportvare, må det ha de rette mulighetene og evnene til å produsere den varen og eksportere den med suksess (Hausmann & Klinger, 2007, s. 10-11). Fornybare energikilder som vann, vind og sol har i lang tid vært kilde for norske aktørers satsing på fornybar energiproduksjon, parallelt med en stadig økende etterspørsel etter å erstatte fossile energikilder i Europa (Røtnes et al., 2020, s. 47). Ifølge Røtnes et al. (2020, s. 1-2) er «regioners evne til å tilrettelegge sosiale, økonomiske og institusjonelle forhold derfor sentrale for å oppnå komparative fortrinn i en global økonomi». Et bestemt produkts nærhet til eksisterende områder med komparative fordeler er en av de viktigste determinantene for om et land vil utvikle en fordel i det produktet i fremtiden (Hausmann & Klinger, 2007, s. 3). Norske batterier er ifølge NHO (2021) «produsert på utslippsfri vannkraft, og bidrar til komplette grønne verdikjeder i tråd med ambisjonene i EUs grønne omstilling og klimamål». For å kunne få optimalt utbytte av de komparative fortrinnene, bør nasjonale og regionale myndigheter, med hensyn til næringslivet, se på hvilke rammeverk for virkemidler i EØS-avtalen, samt andre internasjonale forpliktelser, som kan tas i bruk for å støtte eget næringsliv (Røtnes et al., 2020, s. 54).

Batterimarkedet har blitt stadig mer strategisk, med en global etterspørsel som skal øke til 14 ganger så høy innen 2030 (European Commission, 2020a). Økning i global etterspørsel etter batterier, medfører tilsvarende økning i etterspørsel etter viktige råvarer (kobolt, litium, nikkel og bly) og derav også behov for å gjøre miljøpåvirkningen av dem minimal (European Commission, 2020a). Batteriene på EU-markedet skal være trygge, optimale og bærekraftige gjennom hele livssyklusen, og respektere menneskerettigheter, samt økologiske og sosiale standarder (European Commission, 2020b). EU har som mål at europeisk batteriproduksjon skal dekke all etterspørsel etter elbilbatterier i Europa innen 2025, av hensyn til Det grønne giv og av det faktumet at 80 prosent av den globale produksjonen av elbilbatterier ble produsert i Asia (European Parliament, 2020, s. 6). Norske selskaper har med god råvaretilgang, og sterk posisjon innen bildeler et konkurransefortrinn i tråd med europeiske bilprodusenters mål om utvikling av mer energieffektive biler (Røtnes et al., 2020, s. 46).

## 2.4 Viktige prosjekter av felles europeisk interesse (IPCEI)

IPCEI aktualiseres i analysen som en alternativ løsning til konsekvensene av brexit-tollen. Prosjektene skal bidra til økonomisk vekst og styrke EUs konkurransevne innen industri og økonomi (European Commission, u.å.). Prosjektene er unntatt vanlige regler for statsstøtte, som blant annet åpner for økt støtte til førstegangsinvesteringer i industriell skala (First Industrial Deployment, FID) (Stortinget, 2021). Målet er å fremme

investeringer i strategisk viktige områder, hvor markedet alene ikke vil ta risiko (Stortinget, 2021). Prosjektene åpner for en samling av finansielle ressurser, kunnskap, ekspertise og økonomiske aktører i Europa, for å overvinne markeds- eller systemsvikt og ta opp samfunnsmessige utfordringer (Europalov, 2021). Norge deltar kun i IPCEI Hydrogen (Stortinget, 2021).

### 3.0 Metode: fremgangsmåte, metode, utvalg av kilder

#### 3.1 Casestudie

Casestudie er den valgte metoden, som i undersøkelser gjøres ut fra en situasjon/sted/enhet med en naturlig avgrensning som er uavhengig av forskningsprosjektet (Tjora, 2020, s. 256). Den empiri-nære og teoretisk avhengige studien gjør at forskeren jevnlig må fremstille uoverensstemmelser mellom teoretiske påstander og empirien (Moses & Knutsen, 2019, s. 144). Casestudien i oppgaven kategoriseres som empirinær, og tar for seg en utvikling i et avgrenset tidsrom som i større grad vektlegger det empiriske aspektet i form av medieoppslag.

Studien i oppgaven er samfunnsvitenskapelig med et eksplorerende design, i form av analyse av empiriske funn innenfor et tema som er lite utforsket (Tjora, 2020, s. 257). Tema er batterisakens utvikling avgrenset til 2021, som med hensyn til vedvarende aktualitet innebærer at det eksisterer lite forskning på området. Likevel, kan funn og mønster som oppstår i analyseprosessen, sees i lys av det konseptuelle rammeverket, samt bringe ny innsikt, gjennom såkalt «process-tracing» som redegjort for under.

#### 3.2 Begrunnelse for valg av metode

Bakgrunnen for valg av metode grunner i tilegnet kunnskap som resultat av tre år på studiet Europastudier med statsvitenskap. Oppgaven reflekterer derimot flere elementer fra statsvitenskapelig metode, enn den historiske studietilnærmingen. I oppgaven søker forskningsspørsmålet å avdekke «hvordan?» og «hvorfor?». I motsetning til en historisk tilnærming, har casestudien derfor i større grad en forklarende funksjon, basert på at den søker å frembringe mest mulig kunnskap, og trekker kun fram det som er relevant for å bevise et sentralt argument. Det historiske aspektet benytter i kontrast narrativ for å danne et bilde av sannheten (Moses & Knutsen, 2019, s. 124). Historikere fokuserer overveiende på primærkilder som dokumenter og systematisering av innhold (Moses & Knutsen, 2019, s. 121-122). Det vil derfor være ugunstig å velge en historisk tilnærming, fordi analysen hovedsakelig består av sekundærkilder.

Videre benyttes tekstbasert materiale fra mediene via internett, som ekskluderer behovet for transkriberingsarbeid eller opptaksutstyr, og gjør det enkelt å generere et empirisk utgangspunkt (Tjora, 2020, s. 85). I observasjonen benyttes offentlige medier med materiale som søker å opplyse et bredere publikum, og gjør at studien i tillegg ansees som etisk forsvarlig, uten behov for eksemplvis informert samtykke (Tjora, 2020, s. 86-88). Metodevalget er dermed et resultat av at det ansees som etisk akseptert og hensiktsmessig for å belyse oppgavens sentrale argument.

#### 3.3 «Process tracing» (PT)

PT er valgte tilnærming og regnes som effektiv til casestudier. Metoden gjør det mulig å spore de kausale mekanismene som er underliggende i de komplekse mønstrene i den sosiale verden (Moses & Knutsen, 2019, s. 143). Med andre ord supplerer bruk av

tilnærmingen i et casestudie et dypdykk inn i mekanismene, eksempelvis politikken, som førte til en hendelse. Disse utgjør grunnlaget for studien, og kartlegger hvorfor fenomenet som studeres er interessant. Enklere handler det om å bevise hvorfor vi har gjort som vi har gjort, og deretter kommentere på mønstrene av resultatet.

Ifølge Moses og Knutsen (2019, s. 141) kan framgangsmåten deles inn i tre steg: 1) teoretisering, 2) empirisk analyse og 3) sammenligning. Det første steget innebærer å opparbeide bakgrunnskunnskap til tilfellet som studeres (Moses & Knutsen, 2019, s. 141). I oppgaven vil dette være å analysere hvorfor tollene på import og eksport av batterier ble et hinder ved å først opparbeide innsikt i EUs grønne giv, Norges oppfatning av EØS-avtalen fra tidligere, samt komparative fortrinn som utgangspunkt for industrimulighetene.

Som andre steg kommer den empiriske analysen, gjennom en observasjon av sammenheng mellom hendelse og fenomen (Moses & Knutsen, 2019, s. 141-143). Oppgaven tar for seg en kvalitativ innholdsanalyse, som går i dybde av en prosess som utspilte seg fra januar til desember 2021. Månedene er fordelt kronologisk inn i fire kvartaler, som gir en strukturert analyse og fremstiller mønster til drøfting av resultatene. Alle månedene inneholder ikke tilstrekkelig med relevant stoff, og en inndeling vil derfor bidra til å tydeliggjøre et innholdsmessig skille i utviklingen.

Til slutt iverksettes det tredje steget, hvor sammenlignende elementer legges til. Det vil si at vi sammenligner på tvers av lignende tilfeller for å muliggjøre en generalisering av funnene i analysen (Moses & Knutsen, 2019, s. 141-143). Målet om generalisering går ut på om funnene utvikler teorier, typologier eller konsepter som kan ha relevans for andre tilfeller (Tjora, 2020, s. 239). I denne studien spores mekanismer ved å gå i dybden på et relativt lite utforsket fenomen. Det betyr at oppgaven ikke vil søke å knytte undersøkelsen til et komparativt design, men snarere opparbeide innsikt i en case (Beach, 2016, s. 470).

### 3.4 Analyseenheter

Analyseenhetene er hovedsakelig de mest sentrale norske næringslivsaktørene og regjeringen i batterisaken. Utvalg av aktører ble gjort på bakgrunn av mediedekning, standpunkt i saken og relevans for problemstillingen. Det endelige utvalget utgjorde en variasjon av åtte ulike aktører fordelt på selskaper, statlige og private næringslivsorganisasjoner, samt EU og regjeringen. Utvalget kan kategoriseres som bredt, men nødvendig, for å representere en variasjon av posisjoner i saken.

Tidlig i analysen introduseres **partnersamarbeidet mellom energiselskapet Equinor, teknologiselskapet Panasonic og industrikonsernet Hydro (JBI)**, som gikk ut på å utforske muligheter for å «etablere en bærekraftig og kostnadseffektiv europeisk batterivirksomhet» i Norge (Equinor, 2020). Equinor er et internasjonalt energiselskap, posisjonert som én av verdens største offshoreoperatører, og i nyere tid en viktig aktør innen fornybar energi med «mål å bli et klimanøytralt selskap innen 2050, og skape langsiktig verdi til støtte for Paris-avtalen» (Equinor, 2022). Panasonic Corporation er i likhet med Equinor et ledende selskap globalt, innen utvikling av elektronisk teknologi (Equinor, 2020). Hydro er på sin side et ledende industrikonsern med fokus på innovative løsninger for å skape bærekraftige samfunn. Konsernet har virksomheter i over 40 land,

med fokus på utnyttelse av naturressurser som aluminium, fornybar energi, metallgjenvinning og batterier i produktutviklingen (Hydro, 2022).

Videre analyseres **Freyr og Morrow**. Freyr har et formål om å tilby verdens mest miljøvennlige, kostnadseffektive og bærekraftige batterier til raskt voksende markeder globalt, for å sette fart på avkarboniseringen av alle energi- og transportsystemer (Freyr, u.å.). I Nord-Norge, nærmere bestemt Mo i Rana, driver selskapet med utvikling av miljøvennlige litium-ion-baserte battericelleanlegg (Freyr, 2022). Morrow fokuserer på kostnadseffektivitet og bærekraftige battericeller for minimale utslipp av CO<sub>2</sub>. Selskapet er i ferd med å etablere en gigantfabrikk i Arendal basert på 100 % fornybar vannkraft, med planlagt drift fra 2024 (Morrow, 2021). Morrow og Freyr har, til tross for den nye handelsavtalen mellom EU og Storbritannia, valgt å gjennomføre batteriplanene i Norge.

**NHO** er Norges største interesseorganisasjon for arbeidsgivere og næringsvirksomheter, og fremkommer i analysen som en sentral aktør i saken (NHO, u.å.c). Organisasjonen fungerer som et talerør for business og industri i Norge, med hovedmål om å «skape og opprettholde forhold som ivaretar konkurranseevnen og lønnsomheten til næringslivet i Norge for å opprettholde grunnlaget for god levestandard, sunn økonomisk vekst og bærekraftig utvikling» (NHO, u.å.c).

**Innovasjon Norge** er statseid og en annen viktig lagspiller til det norske næringslivet. Gjennom «årlige bevilgninger over statsbudsjettet for å utløse mer innovasjon og verdiskaping i norsk næringsliv» er selskapets hovedmål å sikre «nyskaping, bærekraftig vekst og eksport konkurransedyktige norske bedrifter» (Innovasjon Norge, 2022).

**Den norske regjeringen** vurderes som en sentral aktør i batterisaken, og som eneste aktør med forhandlingsmuligheter i avtalen med EU og Storbritannia. Norge har ifølge regjeringen gode forutsetninger for batteriproduksjon og er på lik linje med EU opptatt av å skape nye, grønne arbeidsplasser (Klima- og miljødepartementet, 2021). Samtidig erklærte de en bekymring ovenfor Norges batteriaspirasjoner i forhold til handelsavtalen mellom EU og Storbritannia (Klima- og miljødepartementet, 2021).

### 3.5 Kilder og avgrensning med Retriever (2021)

Denne empiriske undersøkelsen tar utgangspunkt i hovedsakelig sekundærkilder, i tillegg til primærkilder. Sekundærkildene bidrar til «etablering av en kronologisk lenke av hendelser» (Moses & Knutsen, 2019, s. 121). De kartlegger det bredere empiriske bakteppet, og benyttes for å fange opp aktørenes uttalelser og reaksjoner i media til videre analyse av utvikling. Sekundærkildene vurderes pålitelige til formålet om innsikt, i den forstand at de hentes ut fra anerkjente norske nettstedene og aviser. Videre har sekundærkilder blitt brukt der primærkilder var utydelige eller utilgjengelige. Primærkildene som redegjort for innledningsvis, benyttes til å tydeliggjøre bakgrunnen til vedtakene. Kildene i analysen er hentet ut fra søk i form av nøkkelord. Ellers ansees det ikke som hensiktsmessig å begrense utvalget av kilder til bestemte aviser. Flere aviser inneholder lik informasjon, derfor avgrenses søket i tilstrekkelig grad ut fra søkeordene. I tillegg bidrar et mangfold av aviser til et mer nyansert perspektiv, og gir et godt grunnlag for å analysere og diskutere forskningsspørsmålet.

Videre er det empiriske rammeverket avgrenset til å se på en utvikling gjennom 2021 basert på aktuelle saker, omtaler og uttalelser i media. Retriever (2021), Nordens



ledende selskap innen datanalyse og kommunikasjonsinnsikt, ble brukt som verktøy for å sortere medieoppslagene, og for kartlegging av sakens utvikling i media for perioden. Hvert medieoppslag har gjennomgått en kvalitativ innholdsanalyse, og har blitt sortert ut fra dato og inn i grupper fra januar til desember. Retriever inkluderer en søkemonitor som gjør det mulig å avgrense søk til ønskelig innhold og kildetype. Ved hjelp av egne nøkkelord og egendefinert tidsperiode, resulterer avgrensingsmulighetene i enkle, oversiktlige empiriske søk. Avgrensningen til året 2021 ble gjort fordi saken under den spesifikt valgte perioden, vekket stor oppmerksomhet med nyheter om batterisatsing i Norge.

Søkeprosessen begynte med nøkkelordet «batteri», som ligger i kjernen av saken. Med valgt tidsperiode 2021 fikk søket hele om lag 11 500 treff. De fleste omhandlet verken norsk batteriindustri, toll eller brexit. Til tross for innsnevring av søket til individuelle måneder, ble det raskt konkludert med at søket var for bredt med for mange irrelevante saker. Det andre søket i analyseprosessen var nøkkelordet «batteriproduksjon», med en egendefinert tidsperiode på januar til desember 2021, for å oppnå et overblikk over sakens omfang og oppmerksomhet i mediene. Nøkkelordet ble vurdert som formålstjenlig i å identifisere av de mest aktuelle aktørene i saken. Søket ga nærmere 1500 treff med mange aktuelle medieoppslag. Det utgjorde et fruktbart grunnlag til ytterligere søk med samme nøkkelord fordelt på hver enkelt måned i året. Et perspektiv på aktuelle aktører utgjør i seg selv en viktig del av grunnlag for begrep om batterier, men sier mindre om selve saken og håndtering. Derfor ble det vurdert som nødvendig med et tredje, mer spesifikt søk med nøkkelordet «brexit toll», som ga 423 treff for hele året. Søkeordene utgjorde funn som indikerte at det kunne oppstå toll i starten av 2021, til at den ble et problem med endret fokus til hvordan det kunne løses og forhindres mot slutten av året.

## 4.0 Empirisk analyse og resultater

### 4.1 Første kvartal: januar-mars

Ifølge Teknisk ukeblad var det helt i starten av året «all grunn til å være optimistisk når det gjelder norsk batteriproduksjon». Mulighetene for at Norge kunne bli en ledende aktør i Europa var store i det landet har «mye av det som trengs, fra materialer, grønn energi og ikke minst flinke ingeniører» (Valmot, 2021). Samtidig fikk batterialliansen JBI nevneverdig mediedekning, med nyheter om at de var åpne for søknader om lokalisering av sine fabrikker. De mottok betydelig interesse med mange tomteforslag og kandidater fra hele landet (Myrset & Lunde, 2021). Av andre aktører utgjorde Morrow Batteries og Freyr bred mediedekning i aviser og på nett i perioden. I forbindelse med Freyrs batteriplaner i Mo i Rana, meldte NRK om selskapets suksessrike børsnotering i New York på rundt syv milliarder kroner (Thonhaugen, 2021). Illustrert med de komparative fortrinnene i ledtog med verdifull kompetanse, var ambisjonene blant aktørene å betrakte som høye.

Forutsetningene hvilte derimot på avgjørende rammevilkår som ble antatt å komme havveis i året (Myrset & Lunde, 2021). Kraftanalytikere i *Dagens Næringsliv* understrekte et foreliggende tidspress, i forbindelse med Det grønne giv, og skarp konkurranse om lagringsmetoder for batteri og hydrogen. Samtidig fokuserte de på viktigheten med «rammebetingelser som gir best mulig utvikling av norsk industri» (Guldbrandsøy & Knutsson, 2021). På linje med optimismen, var samtidig engasjementet for JBIs planer i kommunene påfallende. Et engasjement som ble hyppig omtalt i både *Oppland Arbeiderblad*, *Østlendingen*, *Avisa Nordland* mfl. (Atekst Retriever, 2021b). Flere «kastet

seg inn» inn i konkurransen, og iveren utgjorde et bredt spekter av regioner fra både nord, sør, øst og vest i landet (Børresen, 2021). Foreløpig var det god tro i det norske næringslivet om å for alvor forsøke på batterisatsing, samtidig som det tidlig presiseres en bevissthet om forutsettende rammevilkår som Røtnes et al. (2020, s. 1-2) beskriver.

I *Drammens tidene* beskrives bevegelsen bort fra olje og gass som et faktum, og en konkurranse i fornybare energikilder som Norge vil tape på økonomisk om de ikke blir med nå (Solberg, 2021). Batteriforordningen krever at næringsvirksomheter foretar rask overgang til en aktiv grønn industripolitikk. Batteriproduksjon vil bidra til å forme næringsutviklingen i tråd med flertallets interesser, samtidig som staten investerer enorme summer i selskaper utenfor Norge, og forutsetningene for å gjøre det selv ble i slutten av februar ansett som svært gode (Riise & Tranøy, 2021).

## 4.2 Andre kvartal: april-juni

Andre kvartal startet med en kunngjøring fra blant annet NRK, om at biler som gikk på norske batterier og som var produserte i EU, kunne bli rammet av en tollsats på 10 prosent ved salg til Storbritannia og omvendt. Tollsatsen rammet kun tredjeland som Norge, og ikke EUs medlemsland (Lorch-Falch & Skei, 2021). Tollen ble omtalt av avisa *Fremover* som en «støy» som skapte «uklarhet som ikke er ønskelig for en fremtidig norsk batteriproduksjon» (Hansen, 2021, s. 4). Sjef i NHO, Ole Erik Almlid, poengterte til NRK at «den verste konsekvensen at tusenvis av arbeidsplasser står i fare som følge av det, men at det håpes på en løsning. Den norske batterisatsingen «kan i beste fall skape verdier for 90 mrd. og gi rundt 20.000 arbeidsplasser» (Lorch-Falch & Skei, 2021). NHO opplyste om at en løsning fortsatt var mulig, og kom deretter med en oppfordring til regjeringen om å bruke EØS-avtalen, og alle kontakter for å sikre norsk næring like konkurransevilkår (NHO, 2021). NHO (2021) karakteriserte det sågar som «et avgjørende øyeblikk» for at norsk batteriindustri skulle kunne hevde seg i det europeiske markedet. Like etter viste daværende utenriksminister Ine Marie Eriksen Søreide (H) og næringsminister Iselin Nybø (V) direkte engasjement med ønske om effektive forhandlinger (VG, 2021c). I VG (2021c) og *Agderposten* (2021) ble det presentert mulige løsninger med fokus på forhandlinger mellom regjeringen, Storbritannia og EU, blant annet å belyse at samtlige parter er tjent ved å ta i bruk norske og ikke minst grønne batterier. Nærings- og fiskeridepartementet hadde i perioden tilsynelatende et stort ønske om å forhandle seg ut av tollene (Nybø, 2021). Freyr og Morrow oppga samtidig at de ønsket å fortsette sine planer om batterifabrikker, idet JBI i kontrast påsto at reglene gjorde det risikabelt å bruke norske bilbatterier (Teknisk Ukeblad, 2021). Identifikasjon av en mulig toll og posisjon som et tredjeland, resulterte i usikkerhet og utgjorde dermed et vendepunkt i saken. Det så likevel ut til at optimismen var stor i forbindelse med forhandlingsmuligheter med EU.

Det norske utenforskapet fra EUs tollunion skulle imidlertid vise seg som et hinder i forhandlingene, idet tredjeland sannsynligvis ikke ville få gjennomslagskraft med argumenter som innebar å fjerne tollene, ifølge Georg Riekeles (tidligere rådgiver for EUs sjefsforhandler under forhandlinger med Storbritannia). Han beskrev til *Dagens Næringsliv* redningsplanen som «ønsketenkning», ettersom at brexit-avtalen i utgangspunktet var en vanskelig avtale å forhandle, og at avtalen tvert imot overveier regler som legger hinder for tredjeland (Melgård, 2021a, s. 12-13). I *Finansavisen* ble det omtalt som en «klausul om elbilbatterier», antageligvis ikke rettet spesifikt mot Norge, men snarere implementert for at britiske biler med utenlandske bilbatterier ikke

skal forhindre utviklingen av en europeisk batteriindustri, begrunnet i at 97 prosent av elbilbatterier i 2018 ble produsert i Asia (Maltby & Torjesen, 2021, s. 35). I avisen *Fremover* ble hindringen derimot omtalt som et problem som ikke berørte batterier som selges direkte til EU, men snarere forhold der hvor bilen ble eksportert videre fra EU til Storbritannia (Hansen, 2021, s. 4). Batteriet ble spesifisert som en sentral bestanddel av en elbil i den grad at det må produseres i samme tollområde som bilen selv, som svekker Norges konkurransedyktighet i det indre markedet (VG, 2021c). Riekeles mente dessuten at løsningen befant seg hos industrien selv, som måtte fokusere på at det fremdeles var tollfri batterieksport mellom EU og Norge, og at det var vanskelig for EU å skulle «strekke seg utover den tilknytningsformen som Norge har valgt» ved å blant annet ikke delta i EUs tollunion (Melgård, 2021a, s. 12-13). Med andre ord regnes bakgrunnen for nye tollregler å være en del av en utelukkelse av produksjon «utenfor» Europa etter 2025, også for tredjeland som Norge.

I mai ble konsekvensene av Norges beslutning om å ikke delta i IPCEI for batterier tydelige. Norge er som redegjort for kun med i IPCEI for Hydrogen, som innebar at de norske batteriaktørene ikke fikk mulighet til å søke om finansieringsstøtte til oppstart, som trolig forverret virkningene av brexit-tollen (Busengdal, 2021).

Ifølge *Europower* så det ved slutten av andre kvartal likevel ut til at fortsatt kunne bli en «batteribonanza i Norge» (Haugnes, 2021). Morrow introduserte i begynnelsen av juni planer om gjennomføring av pilotproduksjon innen ett år som grunnlag for en hovedfabrikk i 2025 like ved Arendal (Valmot, 2021). Fabrikken skulle satse på egenutviklet teknologi, og analyser illustrerte en mulig omsetning på battericeller for mange milliarder kroner (Haugnes, 2021).

### 4.3 Tredje kvartal: juli-september

I juli valgte Freyr med godt utgangspunkt i egenkapital, å starte bygging av battericellefabrikk i Mo industripark, som første av fem fabrikker med planlagt produksjon fra 2022 (Skorpen, 2021). «Freyr bekrefter Norges konkurransefordeler innen batteriindustrien» og trakk fram blant annet den gode tilgangen til fornybar energi og nærhet til økende batterietterspørsel i Europa og Nord-Amerika (Skorpen, 2021). Norsk batteriindustri ville ifølge Grande et al. (2021) imidlertid oppleve hard konkurranse globalt, som medfører at Norges komparative fortrinn må «foredles og videreutvikles» raskt gjennom investering i grunnleggende kunnskapsbygging, innen teknologi- og produktutvikling.

Solberg-regjeringen ble videre kritisert for å ha «sovet i timen», uttrykt i et debattinnlegg av stortingsrepresentant Marit K. Strand (Sp) i *Oppland Arbeiderblad* (2021). Strand mente Storbritannia og EU ikke kunne klandres for å ikke ivareta de norske interessene, i det regjeringen selv angivelig gjorde minimalt for å sørge for at de skulle ha blitt hensyn tatt. Hun la fram at det var oppsiktsvekkende at regjeringen som ofte omtalte EU på en god måte, i lys av at det var den samme unionen som ikke tok hensyn til Norge i forhandlinger med Storbritannia. Det var heller ikke overraskende at Storbritannia på egenhånd ikke tok opp norske interesser, i det Norge angivelig skal ha valgt EUs parti aktivt mot dem.

I slutten av august meldte aktører fra JBI til *E24*, at de vurderte å legge den planlagte fabrikkens deres i utlandet som følger av brexit-avtalen og uttrykte bekymringer fra

potensielle kunder. I den anledning oppfordret NHO regjeringen til å forhandle felles løsninger med Storbritannia og EU raskt (Hovland, 2021). De mente i likhet Røtnes et al. (2020, s. 54) at norske politikere burde sette saken høyt på prioriteringslisten. EU har behov for norske batterier for en grønn omstilling, og at med politisk vilje ville det ifølge NHO være mulig å finne riktige løsninger (Hovland, 2021). De presenterte samtidig arbeid med å avklare om Norge kan knytte seg til det europeisk samarbeidet på batterier IPCEI, som ville tilrettelegge realisering av innovative teknologiprojekter og gi prosjektene fritak fra normale regler om statsstøtte (Hovland, 2021). Staten ble i den anledning kritisert av aktørene for å ikke ha fulgt godt nok med. Direktør for finans og bærekraft i *Morrow Batteries*, Pål Brun, mente det var «statens oppgave å sørge for at vi som nasjon er bedre forberedt, og aktivt deltar i alle de mulighetene som det grønne skiftet i Europa gir» (Frifagbevegelse, 2021). Kommunikasjonssjef Camilla Pettersen for daværende næringsminister, svarte med at det var flere grunner (uten å nevne noen spesifikke) til at norske aktører ikke ble inkludert i EUs batteriinitiativ, samtidig som hun opplyste om at regjeringen skulle forsøke å se om det var mulig å koble seg på og at de i framtiden skulle sørge for å se betydningen av slike EU-initiativer (Frifagbevegelse, 2021). Også i *VG* fortsatte anklagene mot regjeringen, som hevdet at de som deltok i IPCEI, og deriblant også konkurrenter, får 60 milliarder i offentlig støtte for utvikling av bærekraftige løsninger, som norske batteriaktører vil gå glipp av (*VG*, 2021b). Valget om å kun delta i ett av prosjektene reflekterer en standardoppfatning om at norske interesser ivaretas av EØS-avtalen.

#### 4.4 Fjerde kvartal: oktober-desember

NHO-sjef Ole Erik Almlid uttrykte til *VG* at Norge er nødt til å bli ledende på batterier, og mente staten måtte bidra mer i verdikjeden med finansiering og godkjenning av prosjekter for å sikre en ledende posisjon, og siktet til batterifabrikkene Freyr i Mo i Rana og *Morrow/Bellona* i Arendal (Haugan, 2021). Almlid viste blant annet til en McKinsey-rapport som avslørte at staten bidrar med støtte i land som Tyskland og Sverige, imens den norske staten ikke bidrar med noe. NHO-sjefen poengterte avslutningsvis «kaster vi oss ikke på, går slike satsinger til utlandet». I lys av det konseptuelle rammeverket «er det viktig for Norge å arbeide aktivt for at EU-politikk som angår det indre markedet og EØS samsvarer med norske interesser». I *Aftenposten* fikk den nye regjeringen klager for å ikke ha drevet en aktiv næringspolitikk i EU-sammenheng. Det ble derfor stilt spørsmål til hvordan regjeringen skulle få til en justering som gjorde at norske batterier unngikk straffetollen. Saken reflekterte videre et behov for å koble seg tettere på EUs grønne giv og var «et eksempel på at brexit ikke tjener norske interesser» (*Aftenposten*, 2021). Norge har som nevnt tidligere vært vant til at Storbritannia har bidratt til at norske interesser ivaretas i EU, en vane som kan se ut til å ha skapt forvirring i lys av brexit.

Først ved spørsmål om status på brexit-floken kunne en «tydelig frustrert» næringsminister Jan Christian Vestre (Ap) meddele en foregående dialog med EU-kommisjonen og Storbritannia, men ingenting mer utover det (Strand, 2021b). Det så ikke lysere ut i det JBI gikk ut i en pressemelding og meddelte sin beslutning, beskrevet av *Hydro* som «en samlet vurdering av business-scenario», om å skrinlegge sine planer om en batterifabrikk i Norge (NRK, 2021). Regiondirektør i NHO Agder, Høye G. Høyesen, omtalte det som «veldig synd», men mente at det ikke var krise med tanke på at andre aktører som *Morrow* enda «kjører videre for fullt», som alene sørget for et stort batterimiljø. Videre poengterte Høyesen at «mulighetene i norsk batteriproduksjon veier

mye tyngre enn de bilene som skal eksporteres til Storbritannia» (Strand, 2021a). I *Finansavisen* ble batterikollapsen beskrevet som «tankevekkende» og argumenter at mange sannsynligvis har vært «blendet» av Norge som ledende konsument av elbiler (Hegnar, 2021)

Samtidig hadde begge regjeringene under perioden forsøkt å få EU og britene til å gjøre en omjustering, uten hell. En mulig løsning kunne ifølge uttalelser i *VG*, om noe være å innlemme bilbatterier inn i forhandlinger om EØS-kontingent, og derav knytte det til EUs «grønne giv». Det skulle kunne fungere med hensyn til de komparative fortrinnene Norge har, som et bidrag til at EU selv skulle kunne oppfylle egne klimamål (*VG*, 2021a).

I slutten av fjerde kvartal beroliget Freyr med at de ikke hadde planer om å gjøre som JBI, og at de tvert imot var godt i rute med satsingen. De begrunnet til *Avisa Nordland*, mulighetene for å skape et nytt norsk industrieventyr med blant annet stødig mannskap, solid finansiering og «sikker tilgang til bærekraftige råvarer og fornybar energi.» (Sjøtveit & Jensen, 2021). De fremhevet videre i samme artikkel Norges komparative fortrinn i form av komponenter som «høy industriell kompetanse», erfaring og «fordelaktig logistikk til Europa og verden.». Følgelig presiserte de at de valgte å fortsette prosjektet til tross for brexit-toll og JBIs frafall, fordi tollene kun treffer battericeller som utgjør om lag 15 % av det europeiske markedet av celler til elbiler, hvilket Freyr «hovedsakelig produserer battericeller til stasjonære batterier, marine applikasjoner og e-mobility løsninger». I tillegg hadde Freyr, ifølge dem selv, en positiv dialog med norske myndigheter for å sikre gode finansieringsordninger på linje med resten av Europa (Sjøtveit & Jensen, 2021). Finansieringsordningene korrelerte med NRKs nyhetsoppslag om at «Morrow Batteries var én av ti som fikk mest støtte av Innovasjon Norge i 2021», med et miljøteknologitilskudd på over 25 millioner kroner (NRK, 2021).

I slutten av året ble det presisert at Norge måtte bli flinkere til å aktivt utnytte mulighetene fra Det grønne giv, framfor å kun fokusere på begrensning av negative effekter av EU-politikken (Madssen, 2021). I slutten av desember meldte *Dagens Næringsliv*, at klima- og miljøminister, Espen Barth Eide, reiste til Brussel i et forsøk på å løse brexit-floken og forhåpentligvis forhandle fram en «batteripakke» som skulle sørge for privat kapital for å i gang fabrikker i Norge (Melgård, 2021b, s. 12). Eide fremhevet problemet med at brexit-avtalen at det er en avtale utelukkende mellom EU og britene, og ikke med EØS, som resulterte i toll for tredjeland. Ifølge *Dagens Næringsliv*, ønsket Eide å inngå et særskilt industripartnerskap på blant annet batterier, for å fjerne Norges status som tredjeland. I argumentet lå blant annet faktum, som belyst i kapittel 2, om at Norge kunne friste med strategiske råvarer og kompetanse, for at EU skulle kunne oppnå «strategisk autonomi». Målet om strategisk autonomi utgjør en sentral del av deres industripolitikk og innebærer redusert avhengighet fra andre land for teknologi og materialer, som eksempelvis Kina og USA (Melgård, 2021b, s. 12).

## 5.0 Diskusjon

### 5.1 Lokalisering av vendepunkt

Først og fremst viser analysen at begynnelsen av året 2021 og første kvartalet var preget av stor optimisme og engasjement ovenfor batterisatsing i Norge. Nyhetene om at flere aktører vurderte å starte batteriproduksjon i Norge på linje med Det grønne giv, fremsto ønskelig av mange kommuner, som konkurrerte om å få fabrikkene til seg. Aktører argumenterte for fruktbarheten i de komparative fortrinnene med enorme muligheter økonomisk, arbeidsplasser og ringvirkninger som følge av batteriproduksjon.

I begynnelsen av andre kvartal rapporterte imidlertid NRK, at NHO-bedrifter hadde oppdaget et bremsende segment i brexit-avtalen mellom EU og Storbritannia. Konsekvenser av en mulig brexit-toll ble presentert som en «overraskelse» i flere medieoppslag, og utgjorde sakens første vendepunkt. Diskusjonen om batterifabrikkens lokasjon og ressursbruk, ble i den anledning raskt overskygget av spørsmål om det ville lønne seg for aktørene å satse på batterier i Norge. Freyr og Morrow forsikret fortsettelse av sine prosjekter, i motsetning til batterialliansen JBI som uttrykte usikkerhet. Med hindringen som brexit-tollen kunne forårsake, mente NHO at det var vesentlig for den norske batteriindustrien at regjeringen kom på banen raskt. Videre kom de med en oppfordring til forhandlinger med EU, ved å utgå fra blant annet EØS-avtalen for å sikre norske aktører like konkurransevilkår.

Et ytterligere vendepunkt oppstod i november, da JBI tok valget om å avslutte sine planer om batterifabrikk i Norge til fordel for utlandet. Sett tilbake i analysen var dette konstant et fryktet utfall som følge av brexit-tollen, og et mulig resultat av ineffektive forhandlinger. Skrinleggingen av JBIs planer ble omtalt av andre aktører som «tankevekkende» og som noe som burde «revurderes», med tanke på at mulighetene var betraktelig større enn Storbritannia.

### 5.2 Hvorfor blir brexit-tollen et problem?

Først og fremst har Norge tilknytning til EU gjennom EØS-avtalen, som ikke innebærer medlemskap i EUs tollunion. Hovedproblemet med brexit-avtalen ble tydeliggjort i fjerde kvartal, i form av at det er en særskilt avtale mellom EU og britene, og ikke med EØS, som fører til at norske næringslivsaktører må handle ut fra et tredjeland ilagt toll. Med ambisjoner om storsatsing på batterier blir tollene problematiske i forbindelse med at Storbritannia er Norges nest største eksportmarked, og utgjør dermed ikke et like lønnsomt batterimarked som satsingen var tiltenkt. Det norske utenforskapet fra tollunionen kan ut fra kapittel 2 gi «ringvirkninger på både godt og vondt», og som Riekeles poengterer, var tilnærmingen et bevisst valg og derfor vanskelig for EU å skulle strekke seg utover.

De største konsekvensene for Norge ble imidlertid understreket av NHO-sjefen i andre kvartal. Han presiserte at tollene kunne medføre til tap av flere tusen arbeidsplasser, i tillegg til enorme summer på flere titalls milliarder kroner. Norge har som nevnt en rekke komparative fortrinn innenfor ren energi. Disse vil, som aktørene gjennomgående poengterer i analysen, kunne bli en stor fordel i en global konkurranse på batterimarkedet, og på lang sikt kunne forsyne Norge på lik linje med oljen. Avtalen mellom EU og britene forårsaket tilsynelatende «kjepper i hjulene» for en norsk hevdelse innen batterier globalt. Norge blir etter handelsavtalen ilagt en toll hver gang batterier

eksporteres til det som utgjør landets største eksportmarked etter EU; uheldigvis Storbritannia.

Myndighetene har ut fra analysen ofte stolt på at EØS-avtalen alltid ivaretar norske interesser, men det viste seg at de norske forventningene ikke nødvendigvis stemte. Ifølge Riekeles ville det vært komplisert for EU å ta hensyn til Norges ambisjoner, fordi brexit-avtalen i utgangspunktet var en vanskelig avtale å forhandle. Dessuten mente Maltby og Torjesen (2021, s. 35) at det kunne virke som ekskludering av Norge var en fordel for EU, i det de mente at tollene ble innført for å utelukke av produksjon «utenfor» Europa, noe Norge som ikke-EU-medlem i denne sammenheng kan ansees å være. Samtidig var det trolig «manglende innsats» fra regjeringen for ivaretagelse av norske interesser. Forhandlinger med EU og Storbritannia i retning av norsk favoritt, ville med andre ord bli vanskelig. I forbindelse med norske interesser, kan det på tvers av oppgavens kapittel 2.2, analysen og en observert endring etter brexit, virke som at Storbritannia utgjorde en faktor til EUs vane med å ivareta norske interesser.

### 5.3 Alternative løsninger

Forsøk på å løse tollhinderet begynte med NHO, som var de første til å identifisere konsekvenser av brexit-avtalen. De oppfordret regjeringen til fortløpende forhandlinger med EU og britene. Ut fra tidligere regjeringers evne til å forhandle seg ut av handelshindringer som illustrert i Europautredningen (NOU 2012: 2, s. 638), lå det sannsynligvis en tanke om et lignende utfall i batterisaken. Ifølge Nybø (2021) ville regjeringen forsøke å forhandle seg ut av tollene ved å fremheve de gjensidig fordelaktige grunndragene ved bruk av norske batterier.

Påfølgende ble en annen alternativ løsning introdusert i tredje kvartal, gjennom å undersøke muligheter for å koble seg på ICPEI-programmet for batterier. Om tilkoblingen skulle lykkes, var det snakk om enorme summer i offentlig støtte for norske batteriprojekter. I flere medier ble forhandlingsplanene imidlertid omtalt som et «naivt forsøk», med tanke på at hindringen kun berørte eksport av batterier til Storbritannia, snarere enn batterier som ble solgt i EU. Georg Riekeles, med nevneverdig erfaring innen forhandlinger med Storbritannia, mente at Norge burde akseptere den nye handelsavtalen med toll slik den var, og at de snarere måtte endre fokus til at det fremdeles ville være tollfri eksport mellom EU og Norge. I motsetning til Riekeles, hadde klima- og miljøminister Eide likevel tro på forhandlinger om et eget partnerskap, ved å fremheve strategiske råvarer og kompetanse fra Norge som EU var avhengige av for økt global uavhengighet. Eide reiste således i slutten av fjerde kvartal til Brussel for å starte forhandlingene om en «batteripakke» for privat kapital til fabrikker også i Norge, til tross for oppfatningen om naivitet og i tråd med den norske standardoppfatningen om tilknytningen til EU.

## 5.4 Er batterieventyret historie?

Ut fra analysen kan brexit-tollen på flere grunnlag ansees å hindre planene om en norsk satsing på batterier. Storbritannia utgjør som redegjort for, Norges nest største eksportmarked, slik at nyheten om toll i forbindelse med batterisatsing, fremstod både kostbar og lite lønnsom. I tråd med batteriforordningen som skal regulere en hel verdikjede, kan det virke skremmende å satse på kostbare batterier som ikke kan eksporteres til Storbritannia. Toll og ineffektive forhandlinger fra regjeringens side skapte tillegg usikkerhet blant aktørene, og utgjorde sannsynligvis en faktor til at alliansen JBI i fjerde kvartal valgte å avslutte sine prosjekter i Norge.

Å påstå at «batterieventyret» er historie, vil likevel kunne se ut som en overdrivelse. Gjenværende aktører la frem flere argumenter som talte for at prosjektene fortsatt kunne realiseres. Freyr og Morrow forsikret tidlig allerede i andre kvartal at de ønsket å fortsette de planlagte prosjektene til tross for nyhetene om toll. Begrunnelsen lå i at tollene kun berørte om lag 15 % av det europeiske markedet av celler til elbiler, som de hovedsakelig ikke skulle produsere i utgangspunktet. I forhold til IPCEI-prosjektet erkjente regjeringen i tillegg at de skulle iaktta mulighetene med slike initiativer tidligere, og erklærte derfor at de i fremtiden skulle fortsette forsøk på å koble seg på IPCEI for batterier. Norge har, med bakgrunn i det konseptuelle rammeverket, tidligere evnet å forhandle seg ut av forvridninger, som kan være til hinder for fri flyt i markedet. Det gir håp om en mulig løsning.

Videre opplevdes en positiv dialog med staten for finansordninger til batterisatsingen, som observert i Innovasjon Norges støtte til blant annet Morrow. Batteriproduksjon i Norge har samtidig store muligheter innenfor den maritime sektoren ved bruk av hydrogen, som ikke berøres av brexit-tollen (NHO, u.å.b). Det poengteres gjennomgående i analysen, at Norge har en rekke komparative fortrinn, og derfor gode forutsetninger for batteriproduksjon og grønn omstilling på linje med Det grønne giv. Faktum av at den norske regjeringen selv ikke oppdaget det bremsende segmentet i avtalen, taler likevel for at den norske standardoppfatningen kan ha bidratt til manglende forutsetninger som kunne vært til stede om regjeringen tidligere vektla potensialet i norske komparative fortrinn i større grad.

## 6.0 Konklusjon

Den nye handelsavtalen mellom EU og Storbritannia ble et hinder for det norske «batterieventyret» først og fremst i lys av utenforskapet fra EUs tollunion. Norge har ofte stolt på at EØS-avtalen alltid ivaretar norske interesser, oppgaven viser at standardoppfatningen ikke alltid stemmer ut fra å analyse av sakens utvikling gjennom 2021. Norge ble kategorisert som tredjeland med svekkede konkurransevilkår. Første vendepunkt ble identifisert i andre kvartal, med NHOs bevisstgjøring av en brexit-toll som følge av den nye handelsavtalen. Konsekvenser av tollene kunne medføre tap av flere tusen arbeidsplasser, i tillegg til enorme summer på flere titalls milliarder kroner. JBI valgte derfor å avslutte sin batterisatsing i Norge. Videre ble regjeringen anklaget for å være «naive» og for å ha «sovet i timen» på bakgrunn av manglende implementering av gunstige rammeverk for satsing og IPCEI.

Til tross for dette så det ved slutten av året ut til at det eksisterte flere kompensierende løsninger. Gjenværende aktører som Morrow og Freyr forsikret om videre realisering av deres batteriprosjekter. Samtidig argumenterte flere for lønnsomhet i andre markeder



enn elbiler og ikke minst sektorer. Det ble samtidig foreslått å fortsette en «aktiv europapolitikk» og begrense fokusområde bort fra eksport til Storbritannia.

Den nye brexit-avtalen ga oppmerksomhet og ny innsikt om EØS-avtalens begrensede virke, i det EU foretar nye avtaler med land utenfor unionen. Samtidig reflekterer analysen vesentlig konsekvenser av å stå utenfor EUs tollunion. I lys av en global grønn omstilling og Det grønne giv, gir den nye handelsavtalen mellom EU og Storbritannia, Norge begrenset evne til å maksimere utnyttelse av enorme muligheter fra komparative fortrinn i en grønn omstilling globalt.

Casestudier med PT som tilnærming, gjør det mulig å kombinere de empiriske funnene fra analysen og det konseptuelle rammeverket, som bidrar til at oppgaven nyanserer norsk standardoppfatning av EØS-avtalens rammer. Først introduseres EUs «grønne giv» og Norges komparative fortrinn, etterfulgt av en kronologisk analyse av de sentrale aktørenes standpunkt. Resultatet viser konsekvensene av å ikke være en del av EUs tollunion i ledtog med den norske standardoppfatningen, inn i én bestemt «case». Med grunnlag i en empirisk forankring, vurderes funnene i oppgaven ikke som generaliserbare. Det gis imidlertid en god oversikt over batterisakens utvikling gjennom 2021 satt i en større kontekst.

Til videre studier ville det på grunnlag av batterisakens aktualitet, vært interessant å gjenoppta saken ti år frem i tid fra et mer teoretisk standpunkt. Det kan tenkes at saken på tidspunktet har oppnådd et tilstrekkelig teoretisk faglig grunnlag, som gir mulighet til å bevise langsiktige konsekvenser for norsk batterisatsing. Generelt er Norges dynamiske forhold til EU gjennom EØS-avtalen utvilsomt et spennende forskningsfelt

## Litteratur

- Aftenposten. (2021, 7. oktober). Flatt batteri i Hurdal. <https://www.aftenposten.no/meninger/leder/i/z78Bmb/aftenposten-mener-flatt-batteri-i-hurdal>
- Atekst Retriever. (2021a). *Batteri*. [https://app.retriever-info.com/services/archive?languageCategory=lang\\_NO%2Clang\\_SE&searchString=batteri](https://app.retriever-info.com/services/archive?languageCategory=lang_NO%2Clang_SE&searchString=batteri)
- Atekst Retriever. (2021b). *Batteriproduksjon*. [https://app.retriever-info.com/services/archive?languageCategory=lang\\_NO%2ClangSE&searchString=batteriproduksjon](https://app.retriever-info.com/services/archive?languageCategory=lang_NO%2ClangSE&searchString=batteriproduksjon)
- Atekst Retriever. (2021c). *Brexit toll*. [https://app.retriever-info.com/services/archive?languageCategory=lang\\_NO%2Clang\\_SE&searchString=brexit%20toll](https://app.retriever-info.com/services/archive?languageCategory=lang_NO%2Clang_SE&searchString=brexit%20toll)
- Beach, D. (2016). It's all about mechanisms – what process-tracing case studies should be tracing. *New Political Economy*, 21(5), 463-472. DOI:10.1080/13563467.2015.1134466
- Busengdal, H. (2021, 4. mai). *Fire aktører står klare - men norsk batterisatsing er i fare*. <https://elbil.no/fire-aktorer-star-klare-men-2norsk-batterisatsing-er-i-fare/>
- Børresen, E. (2021, 18. januar). Disse konkurrerer mot Vestre Toten om å få etablere gigantisk batterifabrikk. *Oppland Arbeiderblad Pluss*. <https://www.oa.no/disse-konkurrerer-mot-vestre-toten-om-a-fa-etablere-gigantisk-batterifabrikk/s/5-35-1262404?key=2022-04-21T09%3A38%3A35.000Z%2F retriever%2Fa9fc86dbbe120b995a2f631edc880606c54c1b13>
- Damgaard, S. (2021, 3. februar). Equinor og Hydro er tilpasningsdyktige. *Liberaleren*. <https://www.liberaleren.no/2021/02/03/equinor-og-hydro-er-tilpasningsdyktige/>
- Dinan, D. (2014). *Europe Recast: A History of European Union* (2. Utg.). Palgrave Macmillan.
- EFTA. (u.å.). *EEA Agreement*. <https://www.efta.int/eea/eea-agreement>
- Europalov. (2021, 15. desember). *Retningslinjer for statsstøtte til viktige prosjekter av felles europeisk interesse (2021)*. <https://www.europalov.no/rettsakt/retningslinjer-for-statsstotte-til-viktige-prosjekter-av-felles-europeisk-interesse-2021/id-29745>
- European Commission. (u.å.). *Competition Policy: Important Projects of Common European Interest (IPCEI)*. [https://ec.europa.eu/competition-policy/state-aid/legislation/modernisation/ipcei\\_en](https://ec.europa.eu/competition-policy/state-aid/legislation/modernisation/ipcei_en)

- European Commission. (2020a, 10. desember). *Green Deal: Sustainable batteries for a circular and climate neutral economy*.  
[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_2312](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_2312)  
[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_2312](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_2312)
- European Commission. (2020b, 10. desember). *Questions and Answers on Sustainable Batteries Regulation*.  
<https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda202311>
- European Parliament. (2020). *Important projects of common European interest: Boosting EU strategic value chains*.  
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/659341/EPRS\\_BRI\(2020\)659341\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/659341/EPRS_BRI(2020)659341_EN.pdf)
- Equinor. (2022). *Om oss*. <https://www.equinor.com/no/om-oss>
- Equinor. (2020, 18. november). *Panasonic, Equinor og Hydro skal undersøke muligheten for europeisk batterivirksomhet*. <https://www.equinor.com/no/news/202011-battery-business.html>
- FREYR. (u.å.). *FREYR Battery*. <https://careers.freyrbattery.com/>
- FREYR. (2022). *Purpose*. <https://www.freyrbattery.com/about/>
- FriFagbevegelse. (2021, 14. September). *Gikk glipp av EUs milliardpakker for batterier – bransjen ber Norge følge bedre med*.  
<https://frifagbevegelse.no/nettverknnotiser/gikk-glipp-av-eus-milliardpakker-for-batterier--bransjen-ber-norge-folge-bedre-med-6.158.817830.7f8d1ac3b7>
- Grande, T. Gregersen, Ø. W., Svensson, A. M. & Burheim, O. S. (2021, 28. juli). *Batteriproduksjon – et nytt norsk industrieventyr?*  
<https://www.midtnorskdebatt.no/meninger/ordetfritt/2021/07/28/Batteriproduksjon-%E2%80%93-et-nytt-norsk-industrieventyr-24333270.ece>
- Guldbrandsøy, T. & Knutsson, S. (2021, 18. Januar). *Innlegg: Norge kan bli en energistormakt i nye hundre år, men da må de rette grepene tas nå. Dagens Næringsliv*. <https://www.dn.no/innlegg/energi/teknologi/innovasjon/innlegg-norge-kan-bli-en-energistormakt-i-nye-hundre-ar-men-da-ma-de-rette-grepene-tas-na/2-1-945380>
- Hansen, F. (2021, 23. april). *Håper på en lysende framtid. Fremover*.  
<https://www.fremover.no/bra-at-nordkraft-fortsetter-a-jobbe-for-batterifabrikk/s/5-17-840406>
- Haugan, B. (2021, 4. oktober). *NHO-sjefen: Støre risikerer å bli klimataper*. VG.  
<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/jaKnOw/nho-sjefen-stoere-risikerer-aa-bli-klimataper>
- Haugevik, K. (2017). *Hva betyr brexit for utenforlandet Norge? Skandinavisk tidsskrift for internasjonale studier*, 75(2), 152-166. <https://doi.org/10.23865/intpol.v75.945>

- Haugnes, G. (2021, 28. juni). Batteribonanza i Norge, fem gigantiske fabrikker på gang. *Europower*. <https://www.europower-energi.no/magasin/batteribonanza-i-norge-fem-gigantiske-fabrikker-pa-gang/2-1-1026287>
- Hausmann, R. & Klinger, B. (2007). The Structure of the Product Space and the Evolution of Comparative Advantage. *CID Working Paper Series, 146*. <https://www.hks.harvard.edu/centers/cid/publications/faculty-working-papers/structure-product-space-and-evolution-comparative-advantage>
- Hegnar, T. (2021, 30. november). Batterikollapsen. *Finansavisen*. <https://finansavisen.no/leder/2021/11/30/7782140/batterikollapsen-for-hydro-og-equinor>
- Hydro. (2021, 29. November). *Equinor, Hydro and Panasonic conclude Joint Battery Initiative*. <https://www.hydro.com/en-NO/media/news/2021/equinor-hydro-and-panasonic-conclude-joint-battery-initiative/>
- Hydro. (2022, 28. februar). *Key facts*. <https://www.hydro.com/en-NO/about-hydro/this-is-hydro/facts/>
- Innovasjon Norge. (2022, 24. mars). *Hva gjør vi?* <https://www.innovasjonnorge.no/no/om/hva-gjor-vi/kort-om-oss/>
- Klima- og miljødepartementet. (2021, 7. Mai). *Støtter EU-forslag til regelverk for batterier*. <https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/regjeringen-solberg/aktuelt-regjeringen-solberg/kld/nyheter/2021/stotter-eu-forslag-til-regelverk-for-batterier2/id2848199/>
- Lorch-Falch, S. & Skei, L. (2021, 15. April). *Brexit-ørraskelse: Toll på elbiler med norsk batteri*. <https://www.nrk.no/norge/brexit-ørraskelse-toll-pa-elbiler-med-norsk-batteri-1.15457324>
- Lundgren, H. (2022, 19. januar). *Frihandels- og opprinnelsesguide*. <https://www.innovasjonnorge.no/no/verktøy/eksport-og-internasjonalsatsing/handelsteknisk-informasjon-for-eksportorer/frihandels--og-opprinnelsesguiden/>
- Madssen, S-Y. (2021, 10. desember). 2022 - krevende år som krever krevende svar. *LO-aktuelt*. <https://emagasin-loaktuelt.lomedia.no/debatt/2022--krevende-ar-som-krever-krevende-svar-6.536.837888.e1f407ddcf>
- Maltby, L. P. & Torjesen, S. (2021, 24. april). Batteritoll skaper bry for Norge. *Finansavisen*. <https://finansavisen.no/nyheter/debattinnlegg/2021/04/23/7660088/batteritoll-skaper-bry-for-norge>
- Melandsø, H. E. (2021, 19. april). *EUs Green Deal får store konsekvenser for norske bedrifter*. <https://www.innovasjonnorge.no/no/verktøy/eksport-og-internasjonalsatsing/handelsteknisk-informasjon-for-eksportorer/frihandels--og-opprinnelsesguiden/>

[satsing/tall-og-fakta/nytt-om-eksport---horisont-europa/eus-green-deal-far-store-konsekvenser-for-norske-bedrifter/](#)

- Melgård, M. (2021a, 19. april). Har ingen tro på redningsplan for bilbatteriindustrien. *Dagens Næringsliv*. <https://www.dn.no/politikk/eu/batterier/brexit/han-forhandlet-brexitavtalen-for-eu-har-ingen-tro-pa-regjeringens-redningsplan-for-bilbatteri-industrien/2-1-997288>
- Melgård, M. (2021b, 20. desember). Ny batterisatsing og turer til Brussel: Slik skal Eide og Vestre sikre batteriindustrien i Norge. *Dagens Næringsliv*. [https://app.retriever-info.com/services/archive?languageCategory=lang\\_NO%2Clang\\_SE&searchString=%20Slik%20skal%20Eide%20og%20Vestre%20sikre%20batteriindustrien%20i%20Norge](https://app.retriever-info.com/services/archive?languageCategory=lang_NO%2Clang_SE&searchString=%20Slik%20skal%20Eide%20og%20Vestre%20sikre%20batteriindustrien%20i%20Norge)
- Morrow. (2021). *About Morrow*. <https://www.morrowbatteries.com/about-us>
- Moses, J. W., & Knutsen, T. L. (2019). *Ways of knowing: Competing methodologies in social and political research* (3. Utg.). Macmillan International Higher Education.
- Myrset, O. & Lunde, Å. (2021, 29. januar). 82 aktører vil kjempe om ny batterifabrikk og 2000 jobber. *E24*. <https://e24.no/det-groenne-skiftet/i/rqn3WA/82-aktoerer-vil-kjempe-om-ny-batterifabrikk-og-2000-jobber>
- NOU 2012: 2. (2012). *Utenfor og innenfor: Norges avtaler med EU*. Utenriksdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/5d3982d042a2472eb1b20639cd8b2341/no/pdfs/nou201220120002000dddpdfs.pdf>
- NRK. (2021, 29. desember; 29. november). *Batteriproduksjon og industri*. <https://www.nrk.no/nyheter/batteriproduksjon-og--industri-1.15386968>
- Nybø, I. (2021, 22. april). Grønn verdiskaping med norsk batteriproduksjon. *Nærings- og fiskeridepartementet, kronikk i Agderposten*. <https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/regjeringen-solberg/aktuelt-regjeringen-solberg/nfd/taler-og-innlegg/taler-og-innlegg-av-naringsminister-iselin-nybo/gronn-verdiskaping-med-norsk-batteriproduksjon/id2845459/>
- Nærings- og fiskeridepartementet. (2021a, 13. oktober). *Norge i det indre marked*. <https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/handel/nfd---innsiktsartikler/handel-i-eos/norge-i-det-indre-marked1/id641687/>
- Nærings- og fiskeridepartementet.. (2021b, 1. desember). *Nå kan næringslivet ta i bruk frihandelsavtalen med Storbritannia*. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/naringsliv/handel/nfd---innsiktsartikler/handel-i-eos/norge-i-det-indre-marked1/id2890358/>
- Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO). (2021, 15. april). *Brexit skaper usikkerhet for batterieventyret – behov for politisk innsats*. <https://www.nho.no/tema/eos-og-internasjonalt/handel/brexit-truer-batterieventyret--behov-for-politisk-innsats/>

- Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO). (u.å.a). *10 fordeler EØS-avtalen gir oss*. <https://www.nho.no/tema/eos-og-internasjonalt/handel/artikler/10-fordeler-eos-avtalen-gir-oss/>
- Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO). (u.å.b) *Grønne elektriske verdikjeder: oppsummering og hovedfunn*. <https://www.nho.no/samarbeid/gronne-elektriske-verdikjeder/oppsummering-og-hovedfunn/>
- Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO). (u.å.c) *Om Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)*. <https://www.nho.no/om-nho/>
- Retriever. (2021). *Innsikt for bedre beslutninger*. <https://www.retrievergroup.com/no/>
- Riise, A. B. & Tranøy, A. (2021, 24. februar). "Grønn + industri = Grønn industri". *FriFagbevegelse*. <https://frifagbevegelse.no/debatt/gronn--industri--gronn-industri-6.490.770777.b1f47b9fdb>
- Rye, L. (2019). *Norge i Europa*. Fagbokforlaget.
- Røtnes, R., Steen, J., Kordt, A. H. & Flatval, V. S. (2020). *Verdikjeder i Norge*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (SØA Rapport 16-2020). <https://www.regjeringen.no/contentassets/4c45ce92ef804c01ba63982c005c9f6b/r16-2020-verdikjeder-i-norge.pdf>
- Sjøtveit, T. D. & Jensen, T. E. (2021, 4. desember). Ingen exit for Norges batterieventyr. *Avisa Nordland*. <https://www.an.no/ingen-exit-for-norges-batterieventyr/o/5-4-1517352>
- Skorpen, V. (2021, 19. juli). Freyr starter fabrikkbygging i sommer. *Rana Blad*. <https://www.ranablad.no/freyr-starter-fabrikkbygging-i-sommer/s/5-42-860345?key=2022-03-15T08:25:04.000Z/retriever/fccfa24ec8dbe75a5ee27fa2b48f121dcef0992d>
- Solberg, T. (2021, 23. februar). Det er næringslivet som nå er pådriver for mer fornybar energi. *Drammens Tidene*. <https://www.dt.no/det-er-naringslivet-som-na-er-padrivere-for-mer-fornybar-energi/o/5-57-1615062?key=2022-03-15T08%3A34%3A17.000Z%2Fretriever%2F743d0da7b06b1ff2be179942e554c88edadf7a05>
- Stortinget. (2021, 13. januar). *IPCEI Hydrogen: grønn og blå hydrogen*. <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Europautvalget/2021-2022/referat-202122-11-29/>
- Strand, M. E. (2021a, 30. november). NHO-sjef i Agder om avlyst batterifabrikk: - Tenk dere om. *Agderposten*. <https://www.agderposten.no/naeringsliv/nho-sjef-i-agder-om-avlyst-batterifabrikk-tenk-dere-om/>

Strand, R. H. (2021b, 24. november). Norsk batterifeber kan gi titusenvi av nye arbeidsplasser. Men det krever mer strøm. *E24/Aftenposten*. <https://e24.no/det-groenne-skiftet/i/G36k1B/norsk-batterifeber-kan-gi-titusenvi-av-nye-arbeidsplasser-men-det-krever-mer-strom>

Thonhaugen, M. (2021, 29. januar). <https://www.nrk.no/nordland/batterifabrikk-i-rana-blir-de-forste-i-norge--freyr-gar-pa-bors-i-new-york-og-henter-7-milliarder-1.15350482>

Tjora, A. (2020). *Kvalitative forskningsmetoder i praksis* (3. utg.). Gyldendal Norsk Forlag.

Valmot, O. R. (2021, 1. januar). Vi ser inn i krystallkula ved årsskiftet: Hva blir teknologitrendene framover? *Teknisk ukeblad*. <https://www.tu.no/artikler/vi-ser-inn-i-krystallkula-ved-arsskiftet-hva-blir-teknologi-trendene-framover/504168>

Verdens Gang (VG). (2021a, 26. November). Brexit bremser batteri- bonanza. *VG*. <https://www.vg.no/nyheter/meninger/i/OraEMq/brexit-bremser-batteri-bonanza>

Verdens Gang (VG). (2021b, 15. september). EUs grønne vekststrategi: Har regjeringen sovet i timen? *VG*. <https://www.vg.no/nyheter/meninger/i/QyPjA/eus-groenne-vekststrategi-har-regjeringen-sovet-i-timen>

Verdens Gang (VG) (2021c, 20. april). Toll truer batterisatsing. *VG*. <https://www.vg.no/nyheter/meninger/i/IERORL/toll-truer-batterisatsing>

