

Dokumentasjon av beregnet utslippseffekt av virkemidler i Regjeringens klimastatus og -plan for 2026 (Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2025–2026))

Klima- og miljødepartementet

Innhold

1. Overordnet om effektberegningene	3
2. Utslppsframskrivingen med vedtatt politikk	4
3. Metode for beregning av klimaeffekt av de enkelte virkemidlene (planlagt politikk).....	4
3.1. Klima- og miljøavgifter.....	4
3.2. Effekten av endret bevilgning til Enova.....	6
3.3. Måltrettede satsinger på utfasing av fossile utslipp fra veitrafikk, sjøfart og industri	7
Veitrafikk	7
Sjøfart	9
Industri	9
3.4. Forbud mot fossil gass til permanent oppvarming i bygg.....	10
3.5. Virkemidler i jordbruket	10
3.6. Omsetningskrav for biodrivstoff.....	12
3.7. Håndtering av overlapp mellom ulike virkemidler	14
Overlapp mellom endringer i klima- og miljøavgifter og sektorspesifikke virkemidler	14
Overlapp mellom endret bevilgning til Enova og sektorspesifikke virkemidler.....	15
Overlapp mellom omsetningskrav for biodrivstoff og sektorspesifikke virkemidler	16

1. Overordnet om effektberegningene

Formålet med *Regjeringens klimastatus og -plan* er å redegjøre for fremdrift i arbeidet med å nå de norske klimamålene. Å vurdere effekten av klimapolitikk er derfor en viktig del av Klimastatus og -plan. Der det er mulig med dagens metoder er effekten tallfestet. Dette notatet dokumenterer beregningene som er gjort av effekten av «planlagt politikk» i Klimastatus og -plan for 2026¹ (KSP26). Virkemidlene som inngår i regjeringens klimaplan, men som ikke er vedtatt i forskrift eller stortingsvedtak, regnes som «planlagt politikk». I dette inngår både planlagt politikk som har vært varslet i Klimastatus og -plan tidligere og ny politikk som foreslås i KSP26. Beregningene retter seg mot utslippsreduksjoner av planlagt politikk under innsatsfordelingen (ikke-kvotepliktige utslipp), det vil si i hovedsak utslipp fra transport (inkl. innenriks skipsfart, ekskl. luftfart), jordbruk, avfall, bygg og deler av utslippene fra industri og petroleum. Utslippsreduksjonene av regjeringens planlagte politikk kommer i tillegg til utslippsreduksjonene i fremskrivingen som baserer seg på vedtatt politikk (se punkt 2). Det publiseres et eget dokumentasjonsnotat for fremskrivingene med vedtatt politikk.

Målet med effektberegningene av planlagt politikk er å samle de ulike virkemidlene i regjeringens klimaplan og vurdere samvirkningen mellom disse, slik at vi er i stand til å analysere den *samlede* utslippseffekten av virkemidlene.

Beregningene av planlagte virkemidler gjøres for tidsperioden til og med 2035. Beregningene har til dels stor usikkerhet, og er best egnet til å evaluere utslippseffekten av den samlede virkemiddelbruken over tidsperioder på flere år. I dette notatet oppgis beregnede effekter for tidsperioden 2026–2030 og enkeltårene 2030 og 2035. Effekten av enkeltvirkemidler i enkeltår har større usikkerhet. Noe av usikkerheten er knyttet til at effektberegningene av de enkelte virkemidlene gjøres med ulike modeller. Dette er på grunn av at det for en del av virkemidlene er behov for et høyt detaljeringsnivå, som makromodeller for hele økonomien ikke nødvendigvis kan dekke. Enkeltmodellene tar ikke nødvendigvis hensyn til kryssvirkninger av virkemidlene. Samvirkningen mellom virkemidlene (omtalt som «overlapp») beregnes i et verktøy som samler alle planlagte virkemidler det er beregnet utslippseffekt av. Usikkerhet ved effektberegningene er beskrevet i kapittel 3.2.6 i KSP26.

Tabell 1 oppsummerer beregnede effekter av klimaplanen, med henvisning til kapittelet i dette notatet hvor beregningene er beskrevet.

Tabell 1: Oppsummering av beregnede effekter av planlagt politikk i KSP26

	Utslippseffekt (mill. tonn CO ₂ -ekv. redusert i forhold til fremskrivingen)		
	2026–2030	2030	2035
Opptopping av klima- og miljøavgifter (kap. 3.1)	2,3	0,7	1,1
Økte omsetningskrav biodrivstoff (kap. 3.6)	3,3	1,5	1,5
Målrettede satsinger veitrafikk (kap. 3.3)	1,0	0,5	1,2
Målrettede satsinger sjøfart (kap. 3.2 og 3.3)	0,7	0,3	0,5
Målrettede satsinger bygg og anlegg (kap. 3.2)	0,0	0,0	0,0

¹ [Regjeringens klimastatus og -plan for 2026](#)

	Utslippseffekt (mill. tonn CO ₂ -ekv. redusert i forhold til framskrivingen)		
	2026–2030	2030	2035
Målrettede satsinger industri (kap. 3.2 og 3.3)	0,5	0,2	0,3
Forbud mot bruk av fossil gass til permanent oppvarming (kap. 3.4)	0,9	0,2	0,2
Virkemidler i jordbruket (kap. 3.5)	0,7	0,2	0,2
Overlappseffekter mellom virkemidler (kap. 3.7)	-0,7	-0,3	-0,6
2025-effekter (kap. 3.4 og 3.5)	0,1		
Samlet	8,8	3,3	4,2

2. Utslippsframskrivingen med vedtatt politikk

Utgangspunktet for beregninger av utslippsreduksjoner fra virkemidler i Klimastatus og -plan for 2026 er framskrivingen av utslipp av klimagasser fram til 2040, presentert i Nasjonalbudsjettet 2026 (NB26).² Framskrivningen bygger på vurderinger om underliggende utviklingstrekk i norsk og internasjonal økonomi, blant annet økonomiske, teknologiske og befolkningsmessige forhold. I tråd med internasjonale retningslinjer er framskrivingen basert på en videreføring av vedtatt klimapolitikk både i Norge og internasjonalt. Det innebærer at framskrivingen kun inkluderer politikk som er iverksatt i stortingsvedtak eller forskrift. Metodene og forutsetningene for framskrivingene er nærmere beskrevet i kapittel 3.1.1 i KSP26, NB26 og Finansdepartementets dokumentasjonsnotat for framskrivingene. Modellen SNOW-NO (heretter omtalt som SNOW) brukes til framskrivingene for de fleste sektorene. SNOW er en generell likevektsmodell for hele den norske økonomien og brukes blant annet til langsiktige analyser av klimapolitiske virkemidler.

Utslippsframskrivingen er referansebanen for beregninger av planlagte virkemidler som presenteres i neste kapittel.

3. Metode for beregning av klimaeffekt av de enkelte virkemidlene (planlagt politikk)

Tabell 1 i dette notatet viser den anslåtte effekten av planlagte virkemidler i KSP26 rettet mot utslipp under innsatsfordelingen. Planlagte virkemidler som vil redusere kvotepliktige utslipp er ikke tallfestet i Klimastatus og -plan. I dette kapittelet beskrives metoden for beregning av klimaeffekten av de enkelte virkemidlene. Effekten er beregnet på ulike måter, avhengig av hvordan det enkelte virkemiddelet er innrettet og hvilken informasjon som er tilgjengelig. Flere av de planlagte virkemidlene virker på de samme utslippskildene og har derfor overlappende effekt, som er beskrevet i kapittel 3.7.

3.1. Klima- og miljøavgifter

Regjeringen har foreslått flere endringer i avgiftene på klimagassutslipp. De foreslåtte endringene er nærmere omtalt i Prop. 1 LS (2025–2026) *Skatter og avgifter 2026*. Utslippseffekten av endringene er anslått ved bruk av modellen SNOW, som også brukes til utslippsframskrivingene (kapittel 2). Ved å benytte SNOW til å beregne effekt av

² [Meld. St. 1 \(2025–2026\)](#)

avgiftsendringer blir avgiftsberegningene konsistente med metoder og forutsetninger i utslippsframskrivingen. SNOW-modellen er dokumentert av SSB.³ I enkelte tilfeller benyttes også den statiske elastisitetsmodellen KAJA til å anslå utslippsvirkningene av avgiftsendringer. Modellen er dokumentert i [Finansdepartementets beregningskonvensjoner](#) for 2025 under punkt 6.1.2.

I framskrivingen er det lagt til grunn at avgiftene holdes fast på 2025-nivå gjennom hele perioden 2026–2035. Dette innebærer en generell sats for CO₂-avgift, avgift på HFK/PFK og avgift på SF₆ på 1 405 kr/tCO₂, avfallsforbrenningsavgift på 830 kr/tCO₂ (jf. vedtak fra revidert nasjonalbudsjett 2025), redusert sats for fiske og fangst i fjerne farvann på 351 kroner per tonn CO₂ og veibruksavgift på 2,69 kr/liter mineralolje. I regjeringens klimaplan er den generelle satsen for klimaavgiftene lineært trappet opp til 2 400 kr/tCO₂ (2025-priser) i 2030 og 3 400 kr/tCO₂ i 2035 (2025-priser), og veibruksavgiften for diesel økt med 0,25 kr/l for 2026. Avgiften for fiske og fangst i fjerne farvann er holdt på 25 prosent av generell sats. Avgiften på ikke-kvotepliktig avfallsforbrenning er holdt reelt uendret på 830 kroner. Utslippsvirkningen av økningen i CO₂-avgiften på mineralske produkter og økningen i veibruksavgiften er anslått gjennom en skiftanalyse i SNOW. Opptappingen er vist i Tabell 2. For veibruksavgiften og CO₂-avgiften på mineralske produkter angir tabellen prosentvis endring fra fjoråret. For de andre avgiftene angir tabellen økninger i satsen fra avgiftsnivået i 2018, målt i 2018-kroner. Alle andre forutsetninger og parametere fra framskrivingen ligger fast.

Tabell 2: Endringer i avgiftssatser i skiftanalysen i SNOW. 2018-kroner

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Veibruksavgift (%)	1,06	1	1	1	1	1	1	1	1	1
CO ₂ -avgift på mineralske produkter (%)	1,14	1,12	1,11	1,10	1,09	1,08	1,08	1,07	1,07	1,06
Avgift på HFK/PFK (NOK/tCO ₂)	665	809	954	1099	1244	1389	1534	1679	1824	1969
Sf ₆ (NOK/tCO ₂)	1257	1414	1570	1726	1883	2039	2196	2352	2509	2665
Avfallsforbrenning (NOK/tCO ₂)	473	564	655	655	655	655	655	655	655	655

Skiftanalysen gjennomgår de samme justeringene og etterarbeid som gjøres med SNOW-resultatene fra utslippsframskrivingene, se dokumentasjonsnotatet for framskrivingene for en nærmere beskrivelse av dette. Dette gir en tidsserie for norske utslipp fordelt på de 77 utslippskildene i SSBs utslippsregnskap. Den samlede utslippsreduksjonen over perioden anslås med følgende formel:

$$\Delta U = \sum_{t=2025}^{2030} \sum_{k=1}^{77} \hat{U}_{t,k} - \tilde{U}_{t,k}$$

³ Dokumentasjonen kan leses [her](#).

Her er $\hat{U}$ og $\tilde{U}$ utslipp fra henholdsvis skiftanalysen og framskrivingen for året t og utslippskilden k . SNOW er en likevektsmodell der langsiktige tilpasninger til nye avgiftsnivå skjer umiddelbart. Når avgiftsnivået er varslet vil modellen gi rimelige resultater for analyser langt frem i tid, men for analyser med kortere tidshorisont vil modellen kunne gi større utslag enn det som er rimelig å forvente. Det er imidlertid ikke mulig å anslå størrelsen på disse utslagene. Avgiftene som studeres gjelder utslipp under innsatsfordelingen. Metodisk er det derfor lagt til grunn at alle utslippsreduksjoner som følger av avgiftsøkningen vil være reduksjoner i utslipp under innsatsfordelingen.

Det er lagt til grunn i planen at det innføres **klima- og miljøavgift på mineralgjødsel**. Som varslet i KSP26, tar regjeringen sikte på å sende forslag til forskrift om klima- og miljøavgift på mineralgjødsel på høring i løpet av høsten 2025, med mål om å innføre avgift fra 01.01.2027. I beregninger av utslippsvirkning er den statiske elastisitetsmodellen KAJA benyttet. Det er lagt til grunn at avgiftsnivået settes likt det generelle avgiftsnivået for utslipp under innsatsfordelingen og at full utslippseffekt av innføring av avgift oppnås først i 2031.

3.2. Effekten av endret bevilgning til Enova

Beregningene av Enovas effekt på utslippene er gjort sjablongmessig, med utgangspunkt i de historiske utslippsresultatene fra prosjekter som Enova har støttet. Mye av aktiviteten til Enova ligger allerede inne i utslippsframskrivingene, og vurderingen av hvor mye utslippseffekt som vil komme i tillegg er usikker. Bevilgning til Enova vil også ha klimaeffekt ut over den direkte tallfestede utslippseffekten. Den indirekte effekten av støtte fra Enova kommer når prosjektene Enova har støttet bidrar til fremskyndet utvikling og utbredelse av klima- og energiløsninger gjennom varige markedsendringer slik at løsninger tilpasset lavutslippssamfunnet på sikt blir foretrukket uten støtte. Denne effekten lar seg ikke tallfeste med dagens metoder, men vil kunne bidra til å redusere utslippene utover den effekten som allerede er beregnet, særlig på lengre sikt. I tillegg vil bevilgninger til Enova kunne styrke effekten av andre virkemidler, for eksempel gjennom at Enova gjør sektorer og markeder mer modne for å kunne møte ulike klimakrav eller økte karbonpriser.

Effekten av bevilgningsøkningen på 500 mill. kr i Klimastatus og -plan for 2025 er ikke lagt inn i framskrivingen.⁴ Denne beregnes da i tillegg til effekten av reduksjonen i bevilgning til Enova på 1000 mill. kr (før prisjustering) i KSP26. I effektberegningene er det lagt til grunn historiske resultat for klimaeffekt av bevilgninger til Enova, gjennom årlige utslippsreduksjoner per krone. I beregningen av effekten av Enova trekkes det fra utslippsreduksjoner som følge av omsetningskravet for biodrivstoff. Det vil si at klimaeffekten er justert ned med nivået på omsetningskravet, f.eks. 10 prosent lavere effekt ved omsetningskrav på 10 prosent. Det er i beregningene tatt høyde for at det tar tid (fra 2 til 3 år, avhengig av sektor) til bevilgningsendringen gir utslippseffekt. Dette innebærer at bevilgningsøkningen fra 2025 får full utslippseffekt fra 2027/2028, mens reduksjonen på 1000 mill. kr fra 2026 får effekt fra 2028/2029. Samlet gir dette en beregnet isolert effekt som vist i Tabell 3. Det er usikkerhet knyttet til beregningene. I beregningene er fordelingen av midlene mellom sektorer basert på hvordan midlene har vært fordelt historisk. Fremtidig fordeling vil

⁴ Effekten av bevilgningen på 1200 mill. kr øremerket til tungtransport er imidlertid lagt inn, se avsnitt om veitrafikk i kapittel 3.3

ikke nødvendigvis være lik det som er lagt til grunn i beregningene, og avhenger av hvordan Enova innretter programmer og tildeler støtte fremover.

Tabell 3: Beregnet utslippseffekt av endret bevilgning til Enova

	Utslippseffekt (mill. tonn CO ₂ -ekv. redusert i forhold til framskrivingen)		
	2026–2030	2030	2035
Samlet	0,20	0,06	0,12

Utslippseffekten av Enova er inkludert i beregnet utslippseffekt av målrettede satsinger vist i Tabell 1.

Det er lagt til grunn at bevilgninger til Enova overlapper med de sektorspesifikke virkemidlene på industri og sjøfart. Overlapp mellom beregnet effekt av Enova og andre virkemidler er beskrevet i kapittel 3.7.

3.3. Målrettede satsinger på utfasing av fossile utslipp fra veitrafikk, sjøfart og industri

Regjeringen varslet i Klimastatus og -plan for 2024 fire ulike målrettede satsinger for å fase ut fossile utslipp fra veitrafikk, bygge- og anleggsnæringen, sjøfart og industri. Virkemidlene omfatter prising, støtte og regulering. Regjeringen vurderer disse virkemidlene i sammenheng med sikte på å oppnå tilstrekkelige utslippsreduksjoner. De målrettede satsingene består både av virkemidler som vi kan beregne effekten av og virkemidler som det i dag ikke er metoder for å beregne effekten av. I kapittel 2 i KSP26 beskrives de ulike målrettede satsingene, og forsterkningene som gjøres i flere av disse. Nedenfor gjøres det rede for virkemidlene som det er beregnet effekt av. Effekten av bevilgninger til Enova er inkludert i effekten av målrettede satsinger som er vist i Tabell 1.

Veitrafikk

Regjeringen la i Klimastatus og -plan for 2024 fram en målrettet satsing innenfor veitrafikk. Denne satsingen blir videreført i KSP26 gjennom en virkemiddelpakke for å innfri måltallene for salg av nullutslippskjøretøy. Virkemidlene er beskrevet i kap. 2.4.3 i KSP26 og måltallene oppgis i Boks 2.5

I effektberegningene er det lagt til grunn at planlagte virkemidler vil tilpasses årlig for å være tilstrekkelig til å nå målet om at alle nye lastebiler skal være nullutslipp i 2030, gjennom blant annet Enova-støtte og andre virkemidler, slik som forsert utbedring av raste- og døgnhvileplasser for tilrettelegging for lading, krav til nullutslipp ved kjøp av tjenester med langdistansebusser, og hjemmel for kommunene til å etablere nullutslippssoner.

For varebiler er det ansett at måltallet er oppnådd om andelen nullutslipp i nybilsalget er over 90 prosent i 2029.

Nullutslippsandelene som er lagt til grunn i effektberegningen av den målrettede satsingen på veitrafikk er vist i Tabell 4, med andelene i referansebanen i parentes.

Tabell 4: Nullutslippsandeler (prosent) for nye kjøretøy lagt til grunn i effektberegningen for veitrafikk (referansebane i parentes)

Kjøretøygruppe	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Varebiler	45 (45)	55 (50)	67 (60)	80 (70)	90 (80)	91 (90)
Bybusser	100 (80)	100 (80)	100 (80)	100 (80)	100 (80)	100 (80)
Langdistansebusser	33 (19)	46 (19)	60 (19)	73 (19)	87 (19)	100 (19)
Lastebiler til lokal/regional transport	45 (36)	56 (41)	67 (43)	78 (48)	89 (52)	100 (56)
Lastebiler til massetransport	25 (17)	40 (19)	55 (21)	70 (23)	85 (25)	100 (27)
Lastebiler til langtransport	15 (13)	20 (15)	40 (16)	60 (17)	80 (19)	100 (20)

Beregning av utslippseffekt er gjort med lignende metode og forutsetninger som brukt i Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge – Kunnskapsgrunnlag 2025*.⁵ Utgangspunktet er beregningene for tiltakene som gjelder elektrifisering av varebiler (tiltak T22), busser (tiltak T11 og T12) og lastebiler (tiltak T23). Beregningene av tiltakene tar utgangspunkt i utslippsframskrivingen i nasjonalbudsjettet for 2025 (NB25), og estimerer på utskiftingstakt (nybilsalg) og sammensetning i kjøretøyparken.

Den beregnede effekten gjelder utslippsreduksjoner *utover utslippsreduksjonen* i framskrivingen til NB25. For å ta hensyn til at NB26 skal ligge til grunn for effektberegningene, er det lagt inn en justeringsfaktor for varebiler og tungtransport som er lik forholdet mellom referansebanen i Miljødirektoratets tiltaksanalyse og NB26 (denne justeringen er ikke hensyntatt i tallene for referansebane i tabell 4). Siden framskrivingen for Nasjonalbudsjettet 2026 inkluderer effekten av 1,2 mrd. kr til Enova rettet mot tungtransport (fra KSP25), er denne effekten trukket fra slik at det ikke blir en dobbelttelling. Resultatene av effektberegningene for veitrafikk er vist i Tabell 5.

Tabell 5: Isolert utslippseffekt på ulike kjøretøysegmenter.

Segment	Utslippseffekt (mill. tonn CO ₂ -ekv. redusert i forhold til framskrivingen)		
	2026-2030	2030	2035
Varebiler	0,08	0,03	0,04
Busser	0,15	0,05	0,10
Lastebiler	1,45	0,63	1,30
I framskriving, 1,2 mrd. til Enova rettet mot tungtransporten	-0,65	-0,23	-0,23
Samlet	1,03	0,49	1,21

Utslippseffektene overlapper med effekten av CO₂-avgift og omsetningskrav for biodrivstoff. Håndteringen av overlapp er omtalt i kapittel 3.7.

⁵ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2025 - miljodirektoratet.no](https://www.miljodirektoratet.no/tema/klimatiltak-i-norge/kunnskapsgrunnlag-2025)

Sjøfart

For den målrettede satsingen innen sjøfart er det i planen inkludert beregnet effekt av bevilgning til hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet, lav- og nullutslippskrav til havbruksfartøy og offshorefartøy, samt krav om bruk av landstrøm. Sistnevnte er et nytt virkemiddel i KSP26 og skal utredes, med sikte på innføring i løpet av 2027. Ny informasjon, blant annet som følge av utredning og høring, vil kunne påvirke innretningen av kravet og dermed også utslippseffekten. Krav til nullutslipp i nye offentlige anskaffelser av ferger og fergetjenester for anbud som lyses ut fra 1. januar 2025 er innført og effekten lagt inn fremskrivingen i NB26.

Effekten av bevilgninger til hurtigbåtprogrammet er gjort med utgangspunkt i den årlige utslippseffekten per støttekrone basert på kostnadsanalyser fra programmet. Effekten er gjeldende fra og med tre år etter bevilgning, på grunn av tiden det tar å realisere prosjekter. Effekten av klimakravene til offshorefartøy og havbruksfartøy er som beregnet i forslagene som er lagt på høring av henholdsvis Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet. Beregning av utslippseffekt for krav om bruk av landstrøm er basert på tiltak S02 i Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge – Kunnskapsgrunnlag 2025*⁶, men med en senere innfasing.

De beregnede effektene er oppgitt i Tabell 6. Disse er beregnet med utgangspunkt i dagens nivå på CO₂-avgift og omsetningskrav for biodrivstoff.

Tabell 6: Utslippseffekter av planlagte virkemidler i sjøfart

Virkemiddel	Utslippseffekt (mill. tonn CO ₂ -ekv. redusert i forhold til framskrivingen)		
	2026–2030	2030	2035
Hurtigbåtprogrammet, samlet for 2025- og 2026-bevilgning	0,03	0,01	0,01
Lav- og nullutslippskrav for fartøy i havbruksnæringen	0,16	0,07	0,19
Lav- og nullutslippskrav til offshorefartøy	0,11	0,07	0,12
Mulig krav om bruk av landstrøm	0,27	0,12	0,07
Samlet*	0,57	0,27	0,39

*Tallene i tabellen inkluderer ikke effekten av endret bevilgning til Enova i 2025 og 2026. Se kapittel 3.2.

Virkemidlene overlapper med effekten av opptrapping av CO₂-avgift og omsetningskrav for biodrivstoff. Håndteringen av overlapp er omtalt i kapittel 3.7.

Industri

I industrisektoren planlegger regjeringen for å innføre et **forbud i 2030 mot bruk av fossile brenslers til indirekte fyring** som gir utslipp under innsatsfordelingen. Miljødirektoratet leverte våren 2023 en konsekvensutredning av et mulig forbud mot fossil fyring til

⁶ [Landstrøm og batterielektrifisering - miljodirektoratet.no](https://www.miljodirektoratet.no/landstrom-og-batterielektrifisering)

energiformål i industrien, *Forbud mot bruk av fossile brensler til energiformål i industrien fra 2030: Konsekvensutredning*⁷ der det planlagte forbudet er analysert som alternativ 1.

Den isolerte effekten av innfasingen av forbudet tar utgangspunkt i Miljødirektoratets konsekvensutredning og er beregnet sammenlignet med utslippsframskrivingen fra Nasjonalbudsjettet for 2026. Det er lagt til grunn at to tredeler av utslippene fra stasjonær forbrenning i industrien kommer fra indirekte fyring, og at forbudet vil omfatte 95 prosent av utslippene ved full effekt (5 prosent får unntak). Med forbudet gjeldende fra 2030, er det lagt til grunn en gradvis økende effekt fra 2026 ettersom investeringer som gjøres i perioden fram til forbudet trer i kraft gjøres i tråd med forbudet. Beregnet utslippseffekt er vist i Tabell 7.

Tabell 7: Utslippseffekt av forbud mot bruk av fossile brensler i industrien

Virkemiddel	Utslippseffekt (mill. tonn CO ₂ -ekv. redusert i forhold til framskrivingen)		
	2026-2030	2030	2035
Forbud mot fossil fyring i industri*	0,40	0,18	0,23

*Tallene i tabellen inkluderer ikke effekten av endret bevilgning til Enova i 2025 og 2026. Se kapittel 3.2.

Effekten av forbudet overlapper med effekten av Enova. Håndteringen av overlapp er omtalt i kapittel 3.7.

3.4. Forbud mot fossil gass til permanent oppvarming i bygg

Regjeringen planlegger i KSP26 for å innføre **forbud mot bruk av fossil gass til permanent oppvarming**, med sikte på innføring fra 2028. Eventuelle unntak skal vurderes.

Beregning av utslippseffekt er basert på tiltak O03 i Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge – Kunnskapsgrunnlag 2025*⁸, men med framskrivingen fra nasjonalbudsjettet for 2026. Det er antatt at virkningen øker lineært fra 25 prosent i 2025 til 100 prosent i 2028, når kravet trer i kraft. Beregnet utslippseffekt er vist i Tabell 8. Det er også beregnet en 2025-effekt på 0,06 mill. tonn.

Tabell 8: Utslippseffekt av forbud mot fossil gass til permanent oppvarming i bygg

Virkemiddel	Utslippseffekt (mill. tonn CO ₂ -ekv. redusert i forhold til framskrivingen)		
	2026-2030	2030	2035
Forbud mot fossil gass til permanent oppvarming i bygg	0,87	0,19	0,15

3.5. Virkemidler i jordbruket

Effektberegnete virkemidler i jordbruket er krav til bruk av metanreduserende fôrvarer, bevilgning til miljø- og klimarelevante støtteordninger i jordbruksavtalen, virkemidler for

⁷ [Forbud mot bruk av fossile brensler til energiformål i industrien fra 2030: Konsekvensutredning - miljødirektoratet.no](#)

⁸ [O03 Utfasing av gass til permanent oppvarming - miljødirektoratet.no](#)

reduisert matsvinn (matsvinnloven vedtatt av Stortinget våren 2025), samt innføring av klima- og miljøavgift på mineralgjødsel. Se kapittel 3.1 for omtale av klima- og miljøavgifter.

Det beregnet at bruk av **metanreduserende førtilsetninger** til melkekyr vil kunne gi utslippskutt på om lag 0,4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i perioden fram til 2030.⁹ Det er lagt til grunn at bruk av metanreduserende førtilsetninger gir 20 prosent reduksjon¹⁰ i utslippet av enterisk metan fra kyrene. I innfasingen av virkemiddelet er det lagt til grunn at 80 prosent av melkekyrene får tilsetningsstoffer i fôret fra og med 2027. Det er ikke lagt til grunn bruk av metanhemmere i fôr til kviger, okser og ammekyr. Landbruksdirektoratet skal, fram til jordbruksforhandlingene 2026, utrede hvordan krav til å ta i bruk metanreduserende fôr i melkeproduksjonen kan innføres fra 2027. Det tas sikte på at det skal fastsettes en implementeringsplan for bruk av metanreduserende fôrvarer i melkeproduksjonen i jordbruksforhandlingene 2026. Kravet skal knyttes til husdyrtilskuddet og avgrenses til innefôringsperioden. Prosjektet MetanHUB mottar støtte over jordbruksavtalen.

Bevilgning til **støtteordninger over jordbruksavtalen** er estimert å redusere utslippene med totalt 5 500 tonn CO₂-ekvivalenter over femårsperioden 2026–2030.¹¹ Det er derfor forenklet lagt til grunn en årlig effekt på 1 100 tonn per år til og med 2035.

Stortinget vedtok våren 2025 **matsvinnloven**, som inkluderer flere krav som skal bidra til å redusere matsvinnet, herunder krav om aktsomhetsvurderinger og tiltak, å donere overskudd av mat, og krav om å nedprise og aktivt markedsføre matvarer som er i ferd med å gå ut på dato. Det er også igangsatt et utredningsarbeid for å få på plass utfyllende forskrifter til loven. Matsvinnloven regnes inn som planlagt politikk. Effektberegningene av virkemidlene for redusert matsvinn, tar utgangspunkt i Miljødirektoratets utredning av matsvinntiltaket¹² i *Klimatiltak i Norge 2025*. I tiltaket er det lagt til grunn at matsvinnet vil kunne reduseres med 45 prosent i 2030 og 55 prosent i 2035 i forhold til 2015. Ifølge Miljødirektoratet kan 47 % av kuttpotensialet for matsvinntiltaket utløses av matsvinnloven og gi utslippskutt på om lag 0,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter for perioden 2026–2030.

Det er lagt til grunn i planen at det innføres **klima- og miljøavgift på mineralgjødsel**. Som varslet i KSP26, tar regjeringen sikte på å sende forslag til forskrift om klima- og miljøavgift på mineralgjødsel på høring i løpet av høsten 2025, med mål om å innføre avgift fra 01.01.2027. Innføring i avgift er estimert å redusere utslippene med totalt 0,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter over fireårsperioden 2027-2030. Utslippseffekt ved avgiften er beregnet i modellen KAJA, se punkt 3.1. for mer informasjon om avgiftsberegninger.

⁹ I KSP26 vises det også til beregninger fra Miljødirektoratet som gir utslippskutt på 0,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Forskjellen på 0,1 millioner tonn ligger i at det i KSP er lagt inn andre forutsetninger for opptrappingen av bruken enn i tiltaket fra Miljødirektoratet, i tillegg til at Miljødirektoratets oppgitte utslippskutt er beregnet med utgangspunkt i gjennomføring av kostholdstiltaket J01 (det vil si at utslippsreduksjonene er skalert mot dette effektene av dette tiltaket).

¹⁰ Basert på resultater fra norske forsøk og simuleringer i fôrvurderingssystemet NorFor.

¹¹ Klimaeffekten av ordninger i jordbruksavtalen er beskrevet i rapport her: [Klimaeffekt av ordninger i jordbruksavtalen - miljødirektoratet.no](https://klima.no/klimaeffekt-av-ordninger-i-jordbruksavtalen)

¹² [J02 Redusert matsvinn - miljødirektoratet.no](https://klima.no/j02-reduisert-matsvinn)

Det er i beregningene tatt hensyn til overlapp mellom redusert matsvinn og metanhemmere, som følge av at redusert matsvinn gir lavere melkekuproduksjon – denne overlappseffekten er liten. Det er videre lagt til at virkemidlene i jordbruket ikke overlapper med virkemidler som gjelder andre sektorer.

Utslippseffektene av virkemidlene i jordbruket er vist i Tabell 9. For redusert matsvinn er det også beregnet en effekt på 0,03 mill. tonn i 2025.

Virkemiddel	Utslippseffekt (mill. tonn CO ₂ -ekv. redusert i forhold til framskrivingen)		
	2026-2030	2030	2035
Metanhemmere	0,44	0,11	0,11
Støtte over jordbruksavtalen	0,01	0,001	0,001
Virkemiddelpakke for redusert matsvinn	0,30	0,08	0,11
Samlet*	0,7	0,19	0,22

* Avgift på mineralgjødsel ikke inkludert i summen her, men plassert under summen av effekter av avgiftsendringer i Tabell 1

3.6. Omsetningskrav for biodrivstoff

Regjeringen planlegger i KSP26 å fastholde nivåene for 2030 vedtatt i klimastatus og -plan for 2024. Dette gir et tilsvarende høyere volum biodrivstoff over perioden. Dette innebærer at det fram mot 2030 planlegges for:

- å gradvis øke omsetningskravet for biodrivstoff til veitrafikk til 33 prosent i 2030
- å gradvis øke omsetningskravet for biodrivstoff til andre formål (ikke-veigående maskiner) til 28 prosent i 2030
- å gradvis øke omsetningskravet for biodrivstoff til sjøfart til 18 prosent i 2030
- å trappe opp omsetningskravet i luftfart på samme nivå som opptrappingsplanene i EU fra RefuelEU Aviation

For 2026 og 2027 er det vedtatt følgende økninger i omsetningskravene:

- Omsetningskravet for biodrivstoff i veitrafikk øker til 20 prosent i 2026 og 21 prosent i 2027. Delkravet til avansert biodrivstoff og drivstoff laget av B-råstoff (råstoff basert på avfall og rester) øker til 13,5 prosent i 2026 og 14,5 prosent i 2027.
- Omsetningskravet for biodrivstoff i sjøfart øker til 7 prosent i 2026 og til 8 prosent i 2027.
- For andre formål øker omsetningskravet for biodrivstoff til 11 prosent i 2026 og 12 prosent i 2027.
- Omsetningskravet for biodrivstoff i luftfart øker til 2 prosent i 2026.

For veitrafikk, sjøfart og andre formål innføres det krav om 1 prosent avansert biodrivstoff i 2026 og 2 prosent i 2027.

Ved beregning av utslippseffekt av omsetningskravene er innfasingen i Tabell 10 lagt til grunn. For 2028 og 2029 er det beregningsteknisk lagt til grunn et gjennomsnitt av utredet høy og lav bane.

Tabell 9: Nivåer for omsetningskrav for biodrivstoff lagt til grunn i klimaplanen (prosent)

Andel biodrivstoff	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Veitrafikk totalt	15,9	16,0	17,2	17,9	23,0	26,0	30,0	30,1	30,1	30,1	30,2	30,2
Bensin	21,6	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
Diesel	13,8	16,4	17,9	18,9	25,5	29,4	34,2	34,2	34,0	33,8	33,6	33,4
Luftfart	0,5	0,5	2	2	2	2	6	6	6	6	6	20
Sjøfart og fiske	5,8	6,0	7	8	12	14	18	18	18	18	18	18
Ikke-veigående	11,1	10,0	11,0	12,0	18	22	28	28	28	28	28	28

For veitrafikken er det lagt til grunn at det vil være mulig å dobbelttelle avansert biodrivstoff i omsetningskravet i like stor grad som dagens regulering legger opp til også fram mot 2030.

Dette gir et forventet lavere volum enn et omsetningskrav på 33 prosent i 2030.

Utslippseffekten beregnes ut fra økninger knyttet til dagens biodrivstoffbruk. Det er lagt til grunn at dagens omsetningskrav i veitrafikken på 19 prosent gir et totalt volum på 16,3 prosent, og utslippseffekter beregnes som økninger fra dette volumet. Videre er utslippseffekten av omsetningskravene sterkt avhengig av hvilke andre virkemidler som innføres. Årsaken er at mengden drivstoff som vil ha en prosentvis innblanding av biodrivstoff vil bli redusert både ved økte klimaavgifter og andre virkemidler som øker andelen nullutslippskjøretøyer, -fartøy og -maskiner. Redusert drivstoffbruk som følge av avgiftsøkninger er inkludert i beregningen for å finne den isolerte utslippseffekten av omsetningskravene, mens overlappeffekter med sektorspesifikke virkemidler er beregnet i etterkant og trukket fra (kapittel 3.7).

Omsetningskravene vil overordnet ha utslippseffekt gjennom to ulike mekanismer:

- 1) Andelen fossilt drivstoff blir lavere på grunn av innblandingen av biodrivstoff
- 2) Økt andel biodrivstoff gir en prisøkning, som gir utslippsreduksjoner gjennom redusert etterspørsel etter drivstoff.

Beregningene hensyntar begge disse elementene.

Innføring av faste kontrollpunkt for helhetlige evalueringer av totalt biodrivstofforbruk skal legges fram hvert andre år. Systemet har toårige sykluser for å kunne gi forutsigbarhet, stabilitet og gjøre de langsiktige målsetningene i klimapolitikken troverdige.

Priseffekten er beregnet i modellen KAJA, utviklet av Finansdepartementet. KAJA er en elastisitetsmodell med detaljerte data for de ulike avgiftene. Modellen benytter elastisiteter fra forskningslitteraturen til å anslå endringer i utslipp som resultat av økte kostnader. KAJA kobler avgiftsberegningene med beregninger av effekt av omsetningskravene.

Overlappeffektene mellom omsetningskrav og andre virkemidler for sektorene beregnes som beskrevet i kapittel 3.7.

Vedtatt økning i omsetningskravene for biodrivstoff i 2026 og 2027 er for veitransport og ikke-veigående transport lagt inn i utslippsfremskrivningene. Økningen i 2026 og 2027 for kravene for sjøfart og luftfart regnes av modelltekniske årsaker inn i «planlagt politikk».

Beregnete isolerte effekter av omsetningskravet er som vist i Tabell 11.

Tabell 10: Utslippseffekter av opptrapping av omsetningskrav i klimaplanen i KSP26

Sektor	Utslippseffekt (mill. tonn CO ₂ -ekv. redusert i forhold til framskrivingen)		
	2026-2030	2030	2035
Veitrafikk*	1,6	0,8	0,6
Luftfart	0,2	0,1	0,3
Sjøfart og fiske	0,8	0,3	0,3
Ikke-veigående (andre formål)*	0,8	0,4	0,3
Samlet	3,3	1,5	1,5

*Omsetningskravene for 2026 og 2027 er lagt inn i fremskrivingene med vedtatt politikk og er derfor ikke regnet med i tallene i tabellen, som viser planlagt politikk.

3.7. Håndtering av overlapp mellom ulike virkemidler

Flere av de planlagte virkemidlene påvirker de samme utslippene. Dette overlappet beregnes og trekkes fra i effektberegningene, for å unngå at den samlede effekten av virkemidler overestimerer de samlede utslippsreduksjonene planen vil gi.

Den generelle metodikken for å beregne overlapp er som følger:

- 1) Den isolerte effekten av klima- og miljøavgifter estimeres som beskrevet i kapittel 3.1
- 2) Den isolerte effekten av endringer i bevilgninger til Enova estimeres som beskrevet i kapittel 3.2
- 3) Den isolerte effekten av andre virkemidler innenfor hver sektor beregnes som beskrevet i kapittel 3.3 til 3.5
- 4) Det estimeres effekter av hvordan klima- og miljøavgifter og Enova-støtte samvirker med andre virkemidler innen hver sektor, og dette overlappet trekkes fra når virkemidlene summeres (se nedenfor).
- 5) Den isolerte effekten av opptrapping av omsetningskrav beregnes til slutt, og det er tatt hensyn til effekten av økt CO₂-avgift og økt veibruksavgift på omsatt drivstoffvolum, som beskrevet i kapittel 3.6. Overlappseffekt mellom omsetningskrav og sektorspesifikke virkemidler regnes ut (se nedenfor) og trekkes fra når virkemidlene summeres.

Nedenfor følger en oversikt over overlappsvurderingene som er gjort i KSP26.

Til sammen er det beregnet at det samlet for perioden 2026–2030 er overlappet mellom klima- og miljøavgifter og andre klimavirkemidler 0,4 millioner tonn CO₂-ekv., mens overlappet mellom Enova-støtte og andre klimavirkemidler er estimert å være 0,2 millioner tonn CO₂-ekv. Overlappet mellom effekt av biodrivstoff og sektorspesifikke klimavirkemidler, er beregnet til om lag 0,12 millioner tonn CO₂-ekv.

Overlapp mellom endringer i klima- og miljøavgifter og sektorspesifikke virkemidler

Effekten av økningen i klimaavgifter blir fordelt på de ulike utslippskildene i framskrivingen som er relevante for de ulike sektorene/segmentene virkemidlene er rettet mot. En andel av denne effekten overlapper med det sektorspesifikke virkemiddelet. Disse overlappsandelene er basert på hvor mye virkemiddelet er beregnet å utløse av det anslåtte samlede

reduksjonspotensialet for denne sektoren/segmentet. Dette reduksjonspotensialet er basert på relevante tiltak på utslippskilden fra Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge 2025*, nærmere beskrevet nedenfor:

Sektor/segment	Utslippskilde i framskrivingen som avgiftseffekten treffer	Beskrivelse av overlappsandel
Varebiler	Andre lette kjøretøy	Virkemiddelet utløser fra 13 (2026) til 24 prosent (2035) av potensialet fra de relevante tiltakene i <i>Klimatiltak i Norge 2025</i> , og dette er brukt som årlig overlappsandel
Lastebiler og busser	Tunge kjøretøy	Virkemiddelet utløser 64 prosent av potensialet over hele perioden fra relevante tiltak i <i>Klimatiltak i Norge 2025</i> , og dette er brukt som årlig overlappsandel.
Sjøfart	Innenriks sjøfart - kysttrafikk	Overlappsandelen er antatt lik andelen av utslippsreduksjonspotensialet for sjøfart i <i>Klimatiltak i Norge 2025</i> som er knyttet til de ulike segmentene de ulike kravene treffer: - Havbruk: 10 prosent - Offshore: 7 prosent - Landstrøm: 26 prosent For hurtigbåt er det antatt ingen overlapp med CO ₂ -avgiften siden alle relevante tiltak som støtteordningen er rettet mot har høyere tiltakskostnad enn de aktuelle avgiftsnivåene.

Overlappseffekten beregnes så som avgiftseffekten multiplisert med overlappsandelen år for år, med resultater som vist i Tabell 12.

Tabell 11: Overlappseffekter mellom endringer i klima- og miljøavgifter og sektorspesifikke virkemidler

Sektor/segment	Overlappseffekt (mill. tonn CO ₂ -ekv.)		
	2026–2030	2030	2035
Varebiler	-0,04	-0,01	-0,01
Lastebiler og busser	-0,18	-0,06	-0,10
Sjøfart	-0,16	-0,06	-0,10
Samlet	-0,38	-0,13	-0,21

Overlapp mellom endret bevilgning til Enova og sektorspesifikke virkemidler

For veitrafikk er støtte fra Enova hovedvirkemiddelet (jfr. kapittel 3.3), og det er ikke beregnet en egen effekt av Enova og dermed heller ikke overlappseffekt. For de øvrige sektorene er overlappsandelene som følger:

Sektor/segment	Beskrivelse av overlappsandel
Sjøfart	Overlappet beregnes for utslippsreduksjonen som gjenstår etter at overlappseffekten mellom CO ₂ -avgift og de sektorspesifikke virkemidlene er trukket fra. Overlappsandelen

	- Havbruk: 12 prosent - Offshore: 24 prosent Det er vurdert at det ikke er overlapp mellom Enova-støtte og tiltak på hurtigbåter.
Industri	Det er antatt 100 prosent overlapp mellom Enova-støtte til ikke-kvotepliktig industri og forbud i 2030 mot bruk av fossile brensler til indirekte fyring i industrien. Dette innebærer at den isolerte effekten av forbudet reduseres med utslippet som reduseres av Enovastøtten.

Overlappseffekten beregnes så som effekten av Enova innen den aktuelle sektoren (sjøfart og industri) multiplisert med overlappsandelen, med resultater som vist i Tabell 13.

Tabell 12: Overlappseffekter mellom endret bevilgning til Enova og sektorspesifikke virkemidler

Sektor/segment	Overlappseffekt (mill. tonn CO ₂ -ekv.)		
	2026-2030	2030	2035
Sjøfart	-0,10	-0,05	-0,14
Industri	-0,10	-0,04	-0,10
Samlet	-0,20	-0,09	-0,24

Overlapp mellom omsetningskrav for biodrivstoff og sektorspesifikke virkemidler

Som nevnt i kapittel 3.6, er overlapp mellom CO₂-avgift, veibruksavgift og omsetningskravene hensyntatt ved at anslått redusert drivstoffbruk som følge av avgiftene er trukket fra i beregningen av den isolerte effekten av omsetningskravene. Overlappseffekten mellom sektorspesifikke virkemidler og omsetningskrav er beregnet som utslippseffekt av virkemiddelet multiplisert med opptrappingen i omsetningskravet (antall prosentpoeng økning i forhold til nullalternativet), da det er lagt til grunn at virkemidlene reduserer bruk av flytende drivstoff.

Sektor/segment	Overlappseffekt (mill. tonn CO ₂ -ekv.)		
	2026-2030	2030	2035
Varebiler	-0,01	0,00	0,00
Tunge kjøretøy	-0,08	-0,05	-0,14
Sjøfart	-0,03	-0,02	-0,02
Samlet	-0,12	-0,08	-0,16