



Klimapolitikk lønner seg

Publisert av Zero Emission Resource Organisation (ZERO)

April 2026.

Layout og illustrasjoner

Nora Presttun Hindenes/ZERO

Skrevet av

Anne Marit Post-Melbye, Stig Schjølset, Ingvild Kilen Rørholt, Martine Mørk, Elise Caspersen, Synnøve Skjelle, Haakon Edvardsen, Thomas Ulstein, Ane Breivik, Amalie Lundervold, Iselin Lothe, Harald Maaland, Tejn Rolland, Kristian Hov, Iselin Fjeld, Elisabeth Bergskaug, Hege Kristin Ulvin.

Om ZERO

ZERO er en uavhengig, ideell organisasjon. Vi utvikler og fremmer konkrete klimaløsninger, som gir grunnlag for ny politikk og satsinger i næringslivet. Klimasaken er vår eneste oppdragsgiver.

Kontakt

Zero Emission Resource Organisation
Youngstorget 1
0181 Oslo
Telefon: 922 96 200
E-post: zero@zero.no
Org.nr.: 984 143 028

www.zero.no



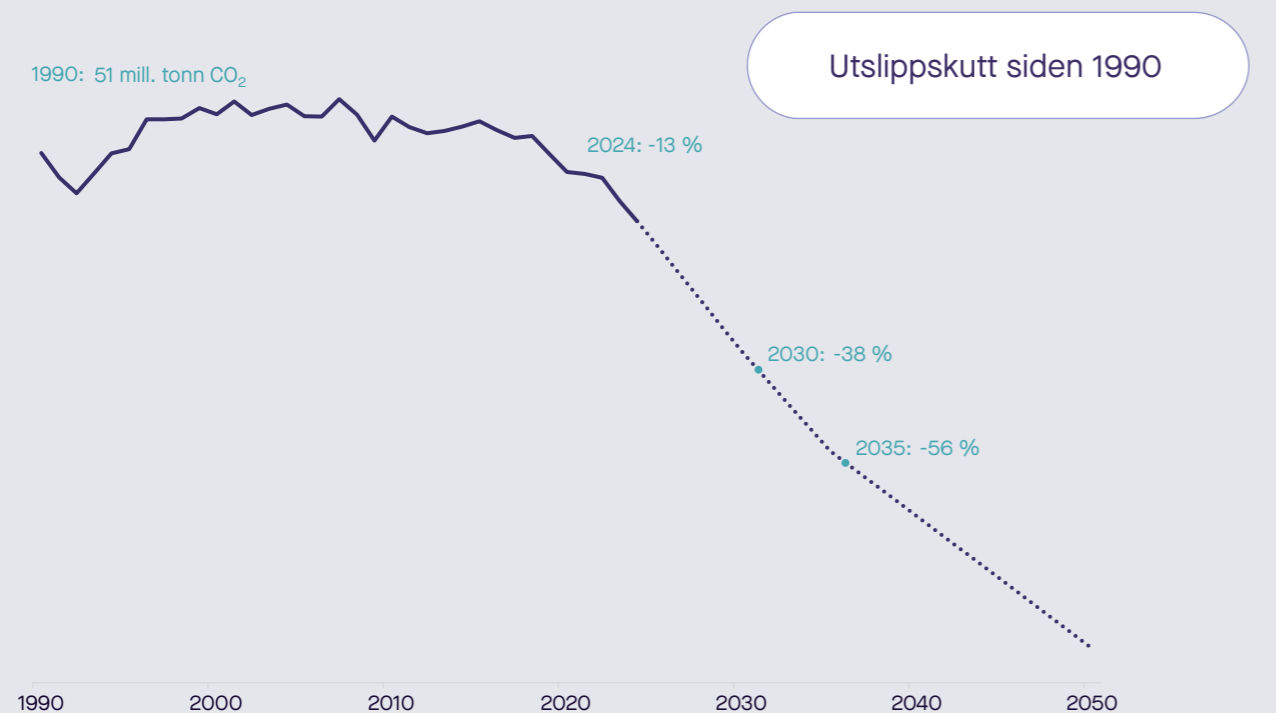
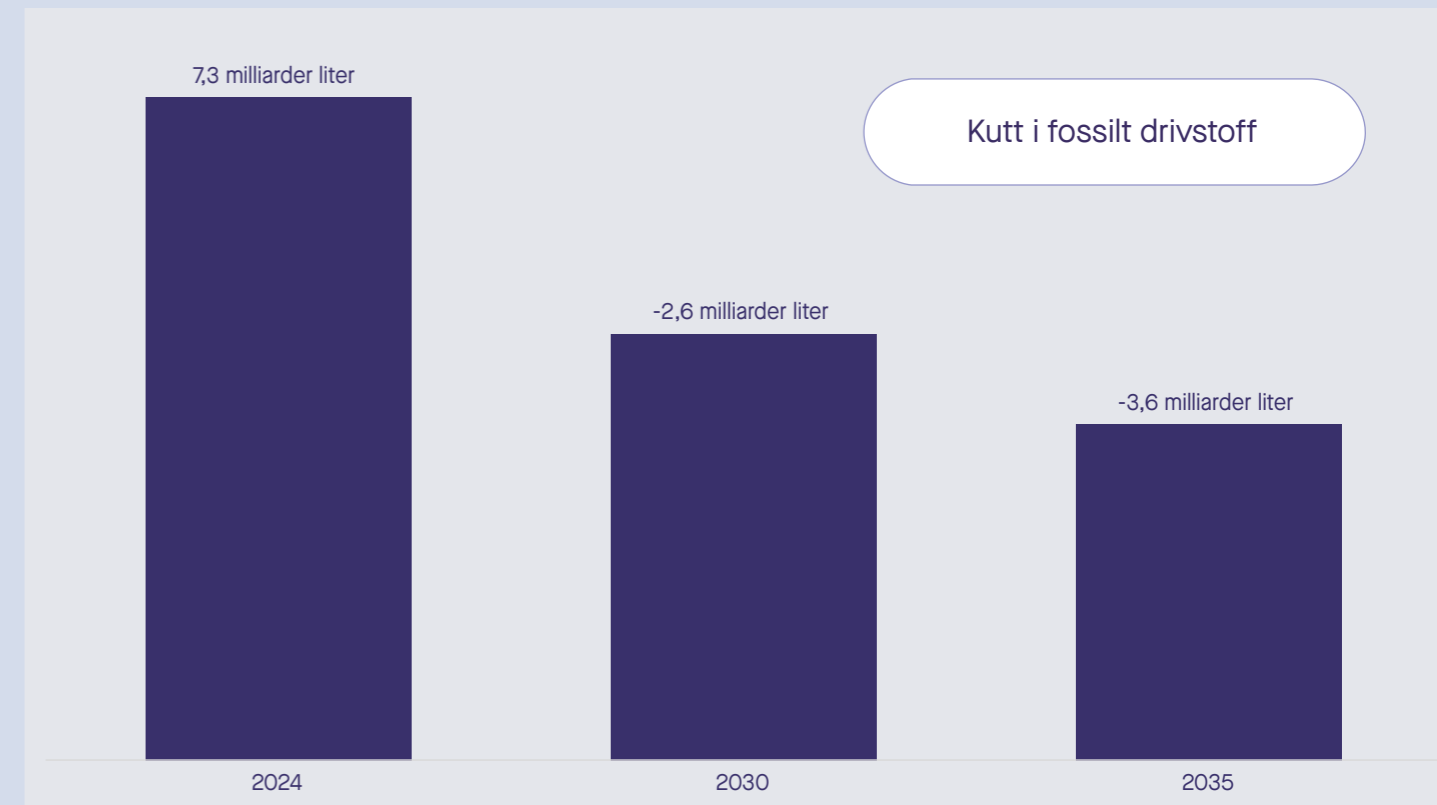
Sammendrag

Zerorapporten 2026 viser at klimapolitikk lønner seg.

De siste årene har vært preget av flere akutte kriser, fra pandemi og krig i Europa til handelshindre og krig i Midtøsten. I møte med energikriser og økte levekostnader de siste årene, har klimapolitikk blitt skjøvet til side. Erfaringen viser behovet for at klimapolitikken skjermes, styrkes og forankres bedre i befolkningen. Zerorapporten 2026 viser at

utslippene i Norge kan kuttes med nær 40 prosent i 2030 og rundt 55 prosent i 2035. Rapporten viser hva som er mulig, men også hva som ikke lenger er realistisk å få til.

Med dagens politikk er det ikke lenger realistisk å få til verken ny vindkraft, nye store CCS-prosjekter eller storstilt energisparing til 2030. Det er mye som står på stedet hvil, særlig innen energi og industri.



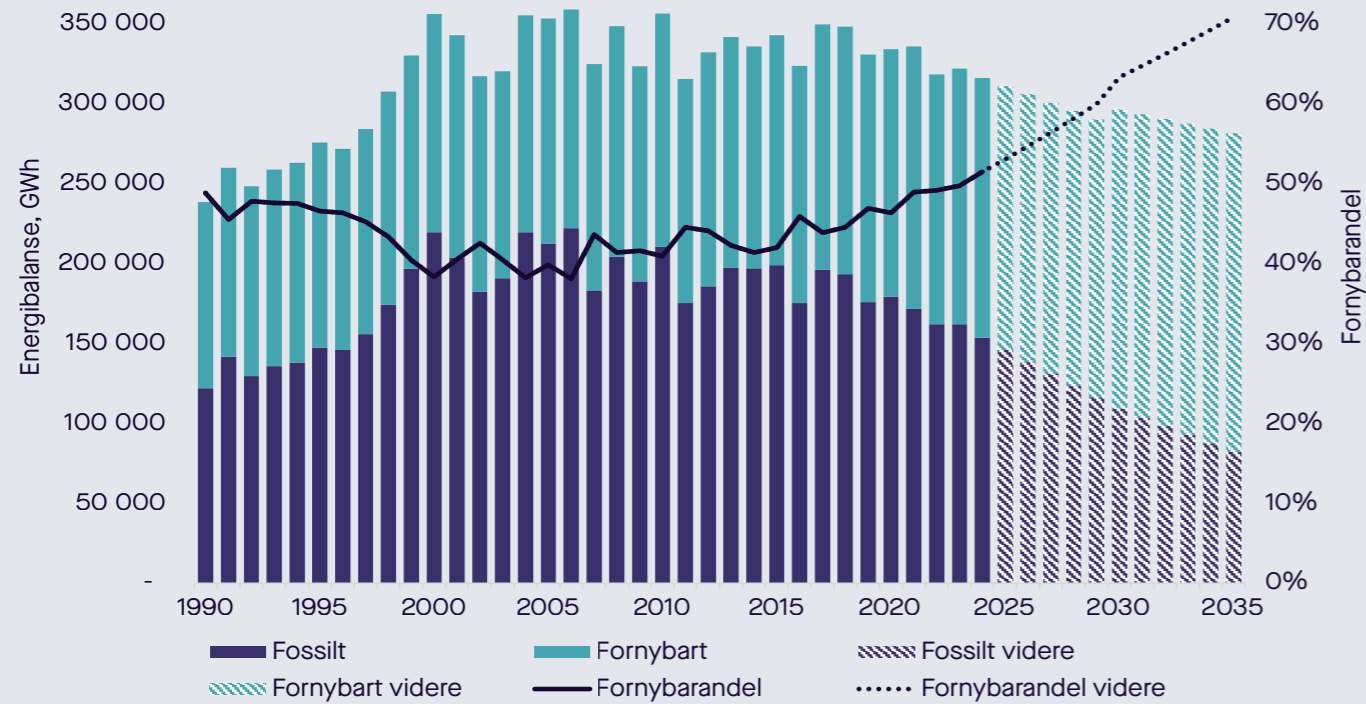
Der klimapolitikken har fått virke over tid, går det mye bedre. Dette gjelder særlig i veitransporten. Personbilsalget er nær fullelektrisk og elektrifisering kan gå raskt også i nyttetransporten de neste årene. Vi viser at med mer klimapolitikk er det mulig å erstatte 2,6 milliarder liter fossilt drivstoff i 2030 og 3,6 milliarder liter fossilt drivstoff i hele transportsektoren i 2035. Dette tilsvarer et kutt i 2035 på omtrent 50 prosent av forbruket i 2024

Det viktigste virkemiddelet i klimapolitikken er en forutsigbar CO₂-pris som ikke motvirkes med kutt i andre avgifter. Denne må kombineres med reguleringer og støtte der dette trengs. I industrien betyr det forbud

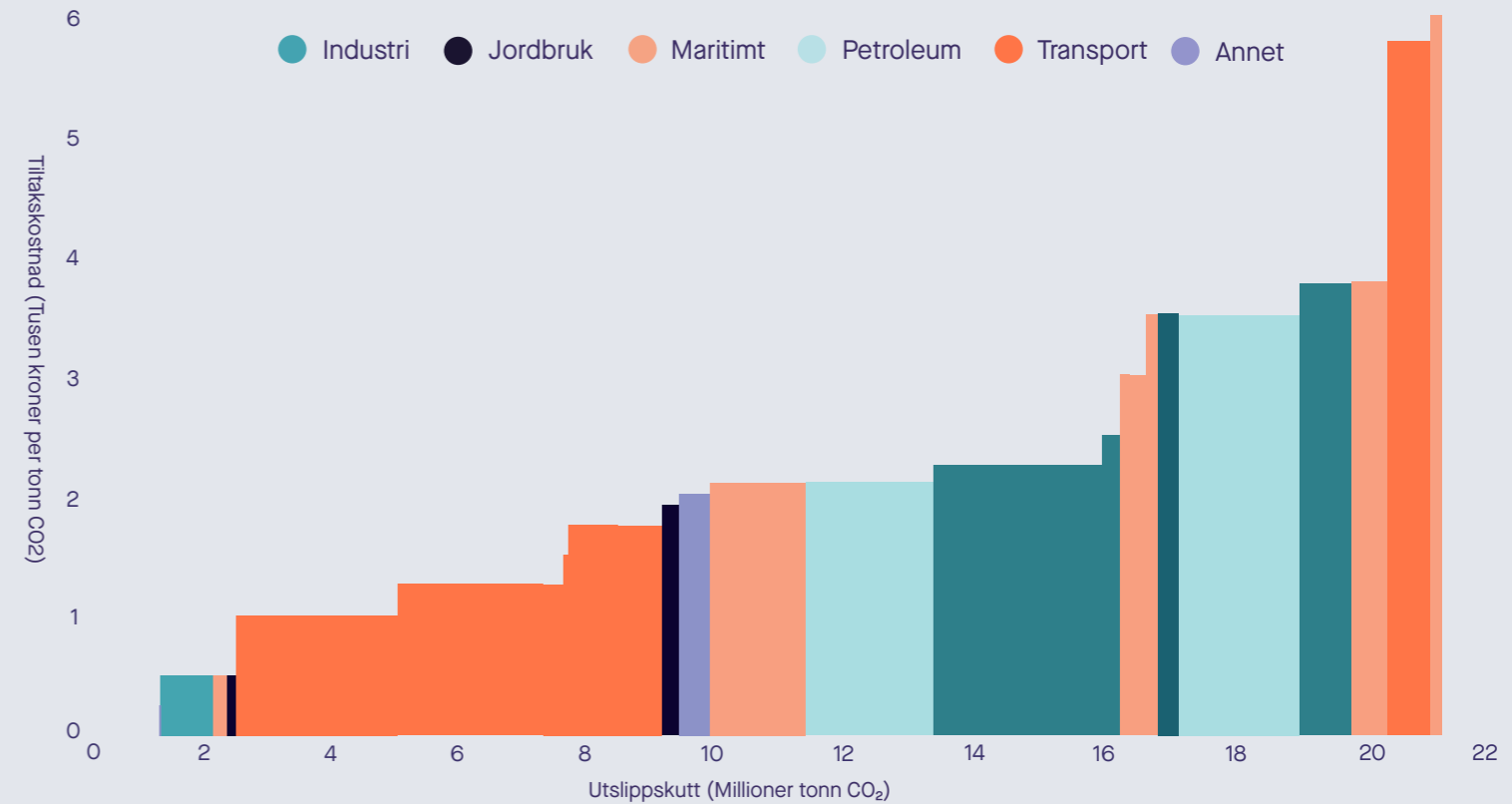
mot fossil fyring, en auksjonsordning for CCS og en omvendt CO₂-avgift. I transporten innebærer det blant annet virkemiddelpakker for varebiler, lastebiler og anleggsmaskiner, og klimakrav til ferger, hurtigbåter og havbruks- og offshore fartøy. I landbruket foreslår vi areal- og tilskuddsendringer i jordbruksavtalen og kostholdstiltak for mer korn, frukt og grønt.

Vi foreslår mer enn 120 virkemidler i Zerorapporten.

Energiomstilling: Fra 50 til 70 % fornybart



Kostnadskurve



En forutsetning for store utslippskutt er mer kraft og nett. Kraftbehov for tiltakene vi foreslår er nesten 25 TWh i 2035. På kort sikt til 2030, er veksten i ny kraft høyere enn det vi anser som realistisk ny kraftproduksjon. Til 2035 anslår vi at realistisk ny kraftproduksjon er 39 TWh. Forslagene i Zerorapporten vil bidra til en energiomstilling som øker fornybarandelen fra 50 prosent i 2024 til 70 prosent i 2035.

En effektiv klimapolitikk er billigere enn å håndtere de fysiske konsekvensene

av klimaendringer senere. Vi viser at den samfunnsøkonomiske kostnaden for de foreslåtte utslippskuttene er 45 milliarder kroner i 2035. Dette er et anslag med stor usikkerhet.

Vi anslår den gjennomsnittlige kostnaden for utslippskuttene i Zerorapporten 2026 til 1900 kroner per tonn CO₂ i 2035. Dette ligger under anslagene for den globale samfunnsøkonomiske skaden av ett tonn CO₂, omtalt som *social cost of carbon* (EPA, 2023).

Våre kostnadsanslag bygger på Miljødirektoratets samfunnsøkonomiske tiltakskostnader (2026c) og de konkrete tiltakene vi foreslår.

En meny av andre tiltak kan gi både lavere og høyere kostnader. Zerorapporten viser det vi vurderer som realistiske og effektive utslippskutt innenfor dagens politiske handlingsrom.

Vi anslår i rapporten også inntektene og utgiftene over statsbudsjettet med forslagene

i rapporten. Inntektene i klimapolitikken er store, men de er også midlertidige. Målet er at inntektene skal falle med reduserte utslipp. Mens inntektene til fellesskapet er store, er det i dag næringslivet og forbrukere som bærer kostnadene ved omstilling. Zerorapporten viser at det er akkumulerte inntekter på 180 milliarder kroner til 2035, inkludert kostnadene av forslagene til utslippskutt i denne rapporten. ZERO foreslår at regjeringen utreder innføring av en klimabelønning. Målet er at inntektene fra klimapolitikken skal fordeles bedre.

Innhold

10 Begreper og definisjon

14 Klimapolitikk taper for andre kriser

Del 1: Utslippskutt

24 Industri og avfall

- 26 Støtte til CCS gjennom auksjoner og omvendt avgift for CO₂-fjerning
- 28 Forbud mot fossil fyring må lovfestes og gjelde hele industrien
- 30 Klimakrav i CO₂-kompensasjonsordningen
- 32 Det trengs felles infrastruktur og koordinering på tvers av CO₂-verdikjeden
- 32 Staten bør reservere plass i CO₂-lagre på vegne av norske fangstaktører
- 36 Olje- og gassindustri
- 38 Utslippskutt i 2035 avhenger av at umodne prosjekter realiseres
- 39 Oppretthold en forutsigbar prising av utslipp
- 40 Søkelen inn i ny fase
- 40 Usannsynlig med blått hydrogen

42 Landtransport

- 44 Virkemiddelpakke for elektrifisering av varebiler
- 46 Virkemiddelpakke for utslippsfritt lastebilsalg
- 48 Gi kommuner lov til å innføre nullutslippssoner
- 49 Utslippsfrie vare- og lastebiler bør få tilgang til kollektivfeltene
- 50 Klimakrav til offentlige anskaffelser
- 50 Et mål for nullvekst i vare- og nyttetransport må inn i byvekstavgiftene
- 50 Videreføring av fordeler for utslippsfrie persontransport
- 51 Unngå unødvendig transport
- 52 Virkemiddelpakke for utslippsfrie maskiner
- 44 Lufttransport
- 57 Avinor bør ikke være en pådriver for trafikkvekst
- 57 Forsterking av Grønt luftfartsprogram

57 Testarena for null- og lavutslippsluftfart

58 Unntak for flypassasjeravgift ved innblanding av SAF

60 Maritim transport og havbruk

- 62 Innfør varslede klimakrav i offentlige anskaffelser
- 64 Innfør klimakrav til offshorefartøy snarest
- 65 Still krav til utslippskutt og oppsamling av slam fra havbruksnæringen
- 65 En virkemiddelpakke for fiskeflåten
- 65 Elektriske fritidsbåter kan være et synlig uttrykk for omstillingen på sjøen
- 66 Risikodeling og støtte til energieffektivisering
- 66 En internasjonal næring

68 Jordbruk og matproduksjon

- 70 Virkemiddelpakke for mer korn, frukt og grønt
- 72 Virkemiddelpakke for omstilling av matsystemet
- 72 Virkemiddelpakke for utslippskutt på gårdsnivå

74 Andre utslipp fra oppvarming, avfallsdeponier og fluorgasser

Del 2: Energi og kraft

- 81 Langt unna målet om strømsparing i bygg

84 Overskuddsvarmen i industrien bør tas i bruk

86 Vannkraft forblir bærebjelken i kraftsystemet

87 En solmilliard kan få fart på solkraft igjen

90 Full stopp i vindkraftutbyggingen

92 Havvind kan styrke kraftbalansen etter 2030

93 Usannsynlig med kjernekraft før 2050

94 Mer og effektiv bruk av kraftnettet

97 Arealnøytral utbygging av fornybar kraft

98 Behov for biomasse

100 Hydrogen og hydrogenbaserte drivstoff

Del 3: Kostnader for å kutte utslipp

- 104 Samfunnets kostnad for utslippskutt i 2035
- 107 Høyere inntekter enn utgifter i klimapolitikken
- 111 Kvoter

112 Metode

114 Litteraturliste

Begreper og forkortelser

Arealtilskudd	Tilskuddsordning i jordbruksavtalen som utbetales per dekar dyrket mark. Tilskuddet har ulike satser for vekstgrupper og geografisk sone.
Biodrivstoff	Flytende drivstoff produsert av biomasse, brukt som erstatning for fossilt drivstoff.
Biogass	Gass produsert ved anaerob nedbrytning av organisk materiale, i hovedsak bestående av metan, som kan brukes til energiformål.
Bionova	Statlig virkemiddel forvaltet av Innovasjon Norge for å støtte klima- og miljøtiltak i bioøkonomien.
Blått hydrogen	Hydrogen produsert fra naturgass der CO ₂ -utslippene fanges og lagres (CCS).
Brenselcelle	En elektrokjemisk enhet som genererer elektrisk energi fra drivstoff (som hydrogen).
CBAM	EUs karbongrensejusteringsmekanisme, <i>Carbon Border Adjustment Mechanism</i> . Legger en karbonpris på importerte varer for å motvirke karbonlekkasje. Planlegges innført i Norge fra 1. januar 2027.
CCS	Karbonfangst og -lagring, <i>Carbon Capture and Storage</i> . Teknologi for å fange CO ₂ fra punktutslipp og transportere og lagre det permanent under bakken.
CCU	Karbonfangst og -bruk, <i>Carbon Capture and Utilisation</i> . Teknologi der fanget CO ₂ brukes som innsatsfaktor i produkter.
CO₂-fjerning	Tiltak som fjerner CO ₂ fra atmosfæren, enten gjennom naturlige prosesser i skog, land og hav eller gjennom teknologiske løsninger som fanger CO ₂ fra luft eller biomasse og permanent lagrer dette. Også omtalt som negative utslipp.

CRMA	<i>Critical Raw Materials Act</i> . EUs regelverk for å sikre tilgang til kritiske råvarer.
DACCS	Direktefangst av CO ₂ fra luft som lagres permanent, <i>Direct Air Carbon Capture and Storage</i> .
E-fuels	Syntetiske drivstoff produsert ved hjelp av fornybar energi, CO ₂ og hydrogen.
ESR	EUs innsatsfordeling, <i>Effort Sharing Regulation</i> . Fastsetter nasjonale utslippsmål for ikke-kvotepiktig sektor.
EU ETS	EUs kvotesystem, <i>EU Emissions Trading System</i> . Baserer seg på det som kalles et cap and trade-system, der det settes et tak for de samlede utslippene gjennom at et visst antall klimakvoter er tilgjengelige i et kvotemarked. Norge har vært med siden 2008.
ETS1	Dagens kvotesystem i EU (EU ETS), som omfatter utslipp fra industri, energiforsyning, petroleumssektoren, luftfart og maritim transport.
ETS2	Nytt kvotesystem i EU, som gradvis innføres for transport og bygg.
FOT-rute	Forpliktelse til offentlig tjenesteyting. Flyruter som mottar statlig støtte for å sikre tilfredsstillende transporttilbud i distriktene.
FueIEU Maritime	EU-regelverk som stiller krav til reduksjon av klimagassutslipp fra maritim transport.
Grå arealer	Allerede utbygde eller sterkt påvirkede områder, som industriområder og tidligere næringsarealer.
Hybridkabler	Kraftkabel som frakter produksjon fra havvind til Norge og et annet land.
IEA	Det internasjonale energibyrådet, <i>International Energy Agency</i> . Internasjonal organisasjon som analyserer og gir råd om globale energiutfordringer. FNs klimapanel (" <i>Intergovernmental Panel on Climate Change</i> ").
IAA	Industrial Accelerator Act. Forslag i EU for å fremskynde industriell omstilling og blant annet fremme nullutslippsteknologier.
Kapasitetsfaktor	Forholdet mellom faktisk produsert energi og maksimal mulig produksjon over tid.

Karbonlekkasje	Flytting av industri til land med lavere karbonprising, som kan føre til økte globale utslipp.	ReFuelEU Aviation	EU-regelverk som stiller krav til bruk av bærekraftig flydrivstoff.
Ledetid	Tiden fra beslutning til noe gir faktisk effekt eller tas i bruk.	SAF	Bærekraftig flydrivstoff, <i>Sustainable Aviation Fuel</i> . Dette kan være biodrivstoff eller e-fuels til bruk i luftfarten.
LNG	Flytende naturgass, <i>Liquefied Natural Gas</i> . Naturgass som er nedkjølt til flytende form for lagring og transport.	Social cost of carbon	Samfunnsøkonomisk kostnad av global skade som ett ekstra tonn CO ₂ -utslipp påfører samfunnet.
LULUCF	EUs skog- og arealbruksregelverk, <i>Land Use, Land-Use Change, and Forestry</i> . Regelverk for bokføring av utslipp og opptak av klimagasser i sektoren for skog og annen arealbruk.	SMR	Små, modulbaserte kjernekraftreaktorer, <i>Small Modular Reactor</i> . Omfatter både nedskalerte reaktortyper som er i bruk i dag og nye tredje- og fjerdegenerasjonsreaktorer som er under utvikling.
MSR	EUs markedsstabilitetsreserve, <i>Market Stability Reserve</i> . Mekanisme i EU ETS som stabiliserer kvotemarkedet ved å justere mengden tilgjengelige kvoter.		
NOx-fondet	Norsk fond stiftet av næringsorganisasjoner på bakgrunn av NOx-avtalen, en miljøavtale inngått med staten. Gir støtte til tiltak som reduserer utslipp av nitrogenoksider.		
NTP	Nasjonal transportplan. Stortingsmelding som revideres hvert fjerde år og beskriver regjeringens langsiktige plan for utvikling av transportsektoren.		
NZIA	<i>Net Zero Industry Act</i> . EUs regelverk for å styrke produksjonen av nullutslippsteknologier i Europa.		
Pre-produksjonsavgift	Avgift som forskutterer noe av inntektene fra en produksjonsavgift. ZERO foreslår en pre-produksjonsavgift for vindkraft på 0,7 øre/kWh av forventet kraftproduksjon, inkludert et bidrag på 0,2 øre/kWh til en kommunal tilskuddsordning for natur og friluft. Dette vil gi kommuner inntekter i perioden mellom godkjent konsesjon for et vindkraftverk og når kraftproduksjonen starter.		
Radial	Kraftkabel som knytter kraftinstallasjonen direkte til land, uten mellomliggende koblinger til andre land.		
Reduksjonsplikt	Krav til hvor mye klimagassutslipp som skal reduseres, der aktørene selv er ansvarlige for hvordan. Brukt for drivstoff i transportsektoren, men også relevant for nye områder.		

Klimapolitikk taper for andre kriser

De siste årene har vært preget av kriser. I møte med dem har klimapolitikken ikke blitt prioritert høyt nok. Covid-19-pandemien, Russlands invasjon av Ukraina, handelshindre og krig i Midtøsten har på ulike måter gitt høyere priser på gass, strøm, drivstoff og varer. Resultatet har vært at politikken her hjemme over flere år har handlet om å løse økonomiske kriser for folk og næringsliv. Samtidig pågår det en klimakrise. Vi ser allerede konsekvensene av et klima i endring, med mer ekstremvær og høyere risiko for økonomisk ustabilitet.

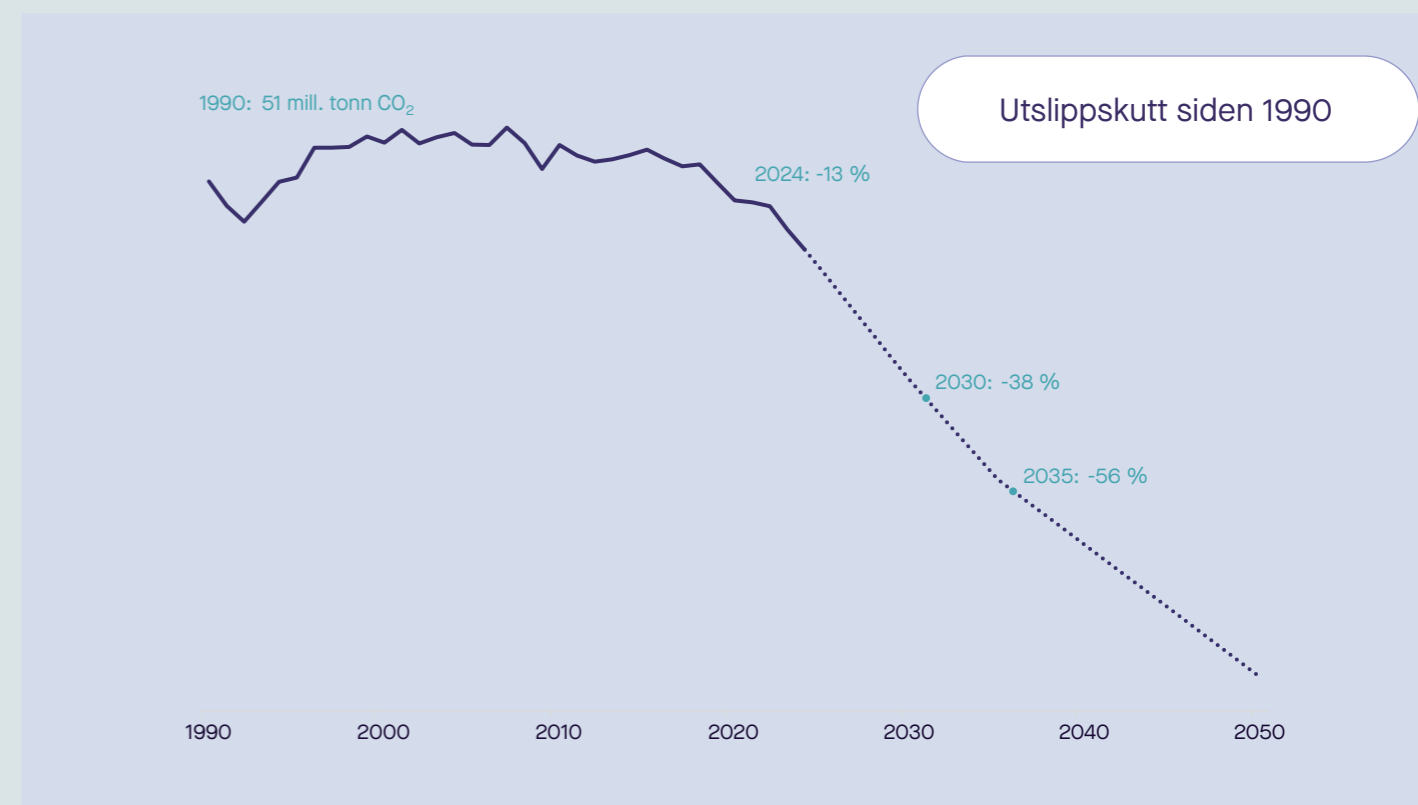


Leder i ZERO, Stig Schjøset

Klimaendringene vil også få konsekvenser for verdensøkonomien. Hvor store disse blir, avhenger av hvor raskt de globale utslippene går ned. Det ventes at klimaendringer vil føre til lavere økonomisk vekst, gi varige tap i verdiskaping og påvirke inflasjon og finansiell stabilitet (IMF, 2025; IPCC, 2023). Tidlig og målrettet klimapolitikk vil begrense både økonomisk risiko og tap av verdiskaping.

Zerorapporten 2026 svarer på hvordan vi kan få til mye raskere utslippskutt, midt i en rekke av andre akutte kriser. Kostnadene for

omstilling er langt billigere enn kostnadene for fysiske klimaendringer (IPCC, 2023). Å utsette klimapolitikken vil være et dyrere alternativ. Vi viser hva som er mulig, men også hva som ikke lenger er mulig. For mye i klima- og energipolitikken står på stedet hvil. Det er ikke lenger realistisk å bygge ny landvind til 2030. Med dagens politikk vil vi ikke lykkes med stortilt energisparing i norske husholdninger. Og det er ikke lenger realistisk å bygge nye, store CCS-prosjekter til 2030. Der klimapolitikken har fått virke over tid, går



Historiske utslipp (SSB 2026b) og kutt i 2030 og 2035 med forslagene i Zerorapporten. Kuttet i 2050 er basert på Miljødirektoratets hovedbane (2026a).

det mye bedre. I transportsektoren faller utslippene, og det er mulig at omstillingen kan gå enda raskere de neste ti årene. Det er politikken som føres i dag, som vil avgjøre utslippene i 2035.

Zerorapporten 2026 er et forslag til en klimapolitikk som lønner seg. Den svarer ikke på alt, men foreslår en helhetlig klimapolitikk som effektivt kutter utslipp og sikrer nok energi for å få det til.

ZERO foreslår mer enn 120 virkemidler gjennom Zerorapporten, og har i tillegg fem overordnede råd for en mer effektiv klimapolitikk:

1. En mer effektiv klimapolitikk uten nye måldiskusjoner

Klimapolitikken har i flere tiår vært preget av diskusjoner om mål. Det har blitt satt ambisiøse klimamål som verken er lovfestet eller nådd. Zerorapporten 2026 kutter mindre norske utslipp enn tidligere utgaver av rapporten. Utslippene kuttes med nær 40 prosent i 2030 og omtrent 55 prosent i 2035. Vi viser hva som er mulig, men er også realistiske på hva som ikke lenger er mulig.

ZERO mener at en effektiv, forutsigbar og kostnadseffektiv klimapolitikk vil gjøre det mulig å etablere nasjonale, lovfestede

klimamål på sikt. I mellomtiden er Norge forpliktet av målene meldt inn til FN og klimasamarbeidet med EU. Fokuset i klimapolitikken bør derfor rettes mot effektive virkemidler som kutter utslipp, heller enn nye måldiskusjoner. Det innebærer forutsigbar prising av utslipp og effektive reguleringer, kombinert med positive insentiver og støtte der dette trengs.

2. Oppretthold og ikke motvirk en økende CO₂-pris i alle sektorer

Det har vært tverrpolitisk enighet om en forutsigbar økning i CO₂-avgiften til 2035. Dette er grunnmuren i klimapolitikken, og det aller viktigste virkemiddelet for utslippskutt. Økningen i CO₂-avgiften i transport har i flere år blitt motvirket ved reduserte drivstoffavgifter. Stortinget vedtok i mars å midlertidig fjerne veibruksavgiften og kutte i CO₂-avgiftene i transporten, på grunn av høye drivstoffpriser. Dette er uheldig for forutsigbarheten i klimapolitikken og for omstillingen i næringslivet, og kuttene må være midlertidige. I tillegg utreder regjeringen å fjerne CO₂-avgiften i petroleumsektoren. Også dette vil være svært uheldig for forutsigbarhet og omstilling.

CO₂-avgiften må opprettholdes og øke som varslet i alle sektorer. En jevnt økende CO₂-pris bidrar til omstilling til fornybare løsninger. Den varige løsningen på fossile energikriser er raskere utbygging av fornybar kraft, raskere elektrifisering og mer effektiv transport- og energibruk.

3. En kostnadseffektiv klimapolitikk som fordeler inntektene bedre

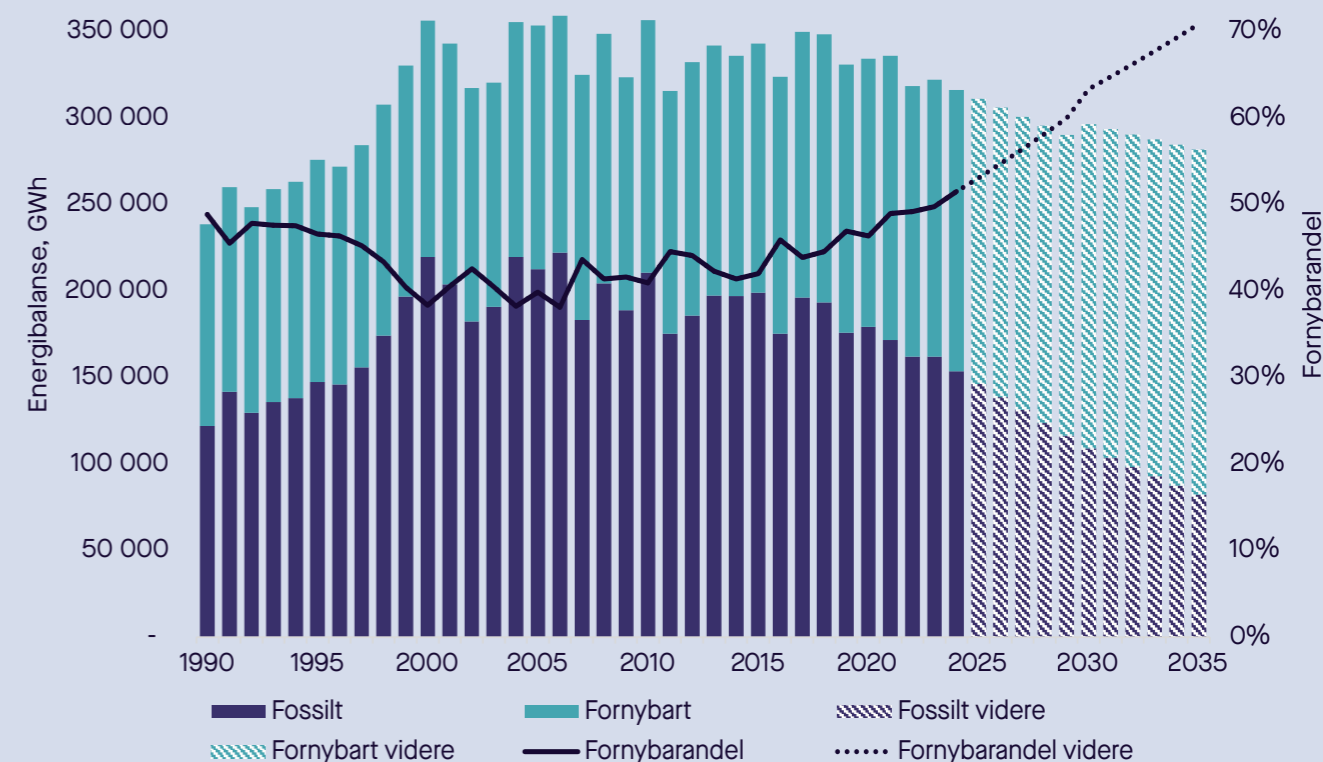
Det er økonomisk handlingsrom i en norsk klimapolitikk som har langt høyere inntekter enn utgifter. Staten har i dag store inntekter fra klimapolitikken, mens kostnadene i hovedsak betales av folk og næringsliv.inntektene bør omfordes bedre. ZERO foreslår at det utredes innføring av en *klimabelønning*.

Det er flere eksempler på folkelig motstand mot kostnadene i klimapolitikken. Eksempler er dieselopprøret i 2026, bompengelopprøret i 2019, motstanden mot kraftkabler og en «sløseridebatt» om blant annet støtten til havvind.

Regjeringen har gitt et skatteløfte som innebærer at økte klimainntekter skal tilbakeføres gjennom brede lettelsener i skatter og avgifter. ZERO mener det trengs mer målrettet fordeling av klimainntekter enn slike brede lettelsener bidrar til.

Mens elbilstøtte og norgespris har gitt størst tilskudd til de som bruker mest strøm og kjøper de dyreste bilene, bør klimabelønning gi mer til de gruppene som har fått minst så langt. ZERO foreslår at klimabelønning rettes mot husholdninger i distriktene og mot de laveste inntektsgruppene, der belastningen fra økte klimaavgifter ofte er størst og tilpasningsmulighetene færre. Tilbakebetalingen bør gjøres på en måte som synliggjør koblingen til klima og styrker legitimiteten og oppslutningen i klimapolitikken.

Energiomstilling: Fra 50 til 70 % fornybart



Energiomstilling med forslagene i Zerorapporten 2026 (SSB 2026c). For å kutte 55 prosent av utslippene kreves det nær 25 TWh ny kraft og 12 TWh bærekraftig biomasse. Dette erstatter 71 TWh fossil energi.

4. Nok kraft og nok nett er en forutsetning for energiomstilling

Utbyggingen av ny kraft i Norge har vært svært lav de siste tre årene. I det siste toppåret 2020 ble det satt i drift 7 TWh ny kraft. I perioden 2022-2024 er mindre enn 0,5 TWh ny kraft satt i drift i snitt. Også utbyggingen av nett går for trekt og er en barriere både for

utslippskutt og etablering av nye næringer. For industrien er rask utbygging av kraft og nett nødvendig for å sikre utslippskutt og omstilling.

Stortinget har vedtatt at det skal utarbeides en helhetlig klima- og energiplan som ser klima- og energipolitikken i sammenheng. Zerorapporten er et innspill til denne.

5. Et lite land kan bidra mye internasjonalt

I tillegg til å kutte egne utslipp må Norge også bidra mye mer internasjonalt. ZERO mener internasjonal klimafinansiering og bistand bør prioriteres fremfor kvotekjøp. Klimainvesteringsfondet, som administreres av Norfund, bør styrkes betydelig.

Zerorapporten er delt i tre deler. Del én foreslår virkemidler for utslippskutt i alle sektorer. Del to viser energibehov og forslag til virkemidler for å utløse mer kraft og mer nett. Del tre viser kostnader for å kutte utslipp.

Mens tidligere rapporter også har foreslått radikale klimagrep som kunne kuttet enda mer i 2030 og 2035, er årets Zerorapport et mer edruelig forslag til hvordan Norge kan bidra til å løse klimakrisen samtidig som det pågår en serie av andre kriser internasjonalt.

Klimakrisen kan ikke settes på pause mens andre kriser håndteres. Tvert imot er det sannsynlig at nye kriser vil oppstå. Erfaringer fra de siste årene viser behovet for at klimapolitikken skjermes, styrkes og forankres bedre i befolkningen, og ikke skyves til side hver gang presset i økonomien øker.



Skjesvatn vannmagasin. Foto: Skagerak Energi.

«Klimakrisen kan ikke settes på pause mens andre kriser håndteres.»

68

56

Zerorapporten 2025 viste at Norge har mulighet til å kutte 68 prosent innen 2035.

Zerorapporten 2026 viser at Norges klimapolitikk går for tregt, og at utslippene kan kuttes med 56 prosent innen 2035.

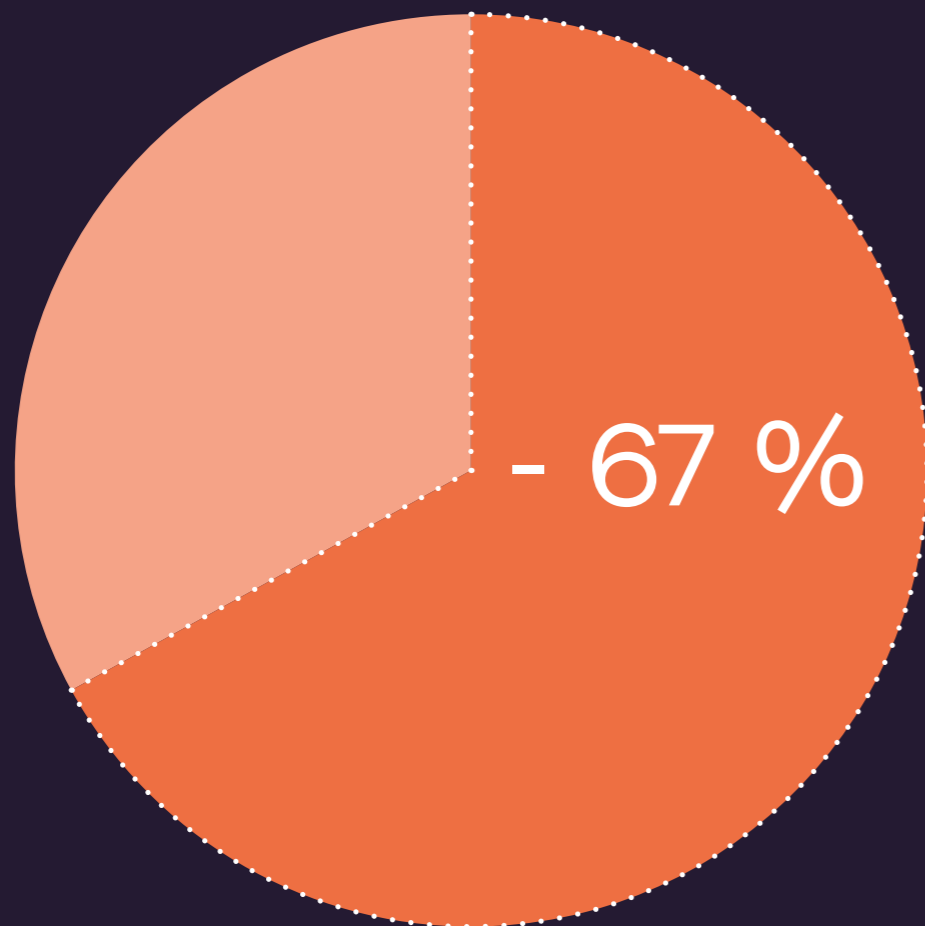
Del 1: Utslippskutt



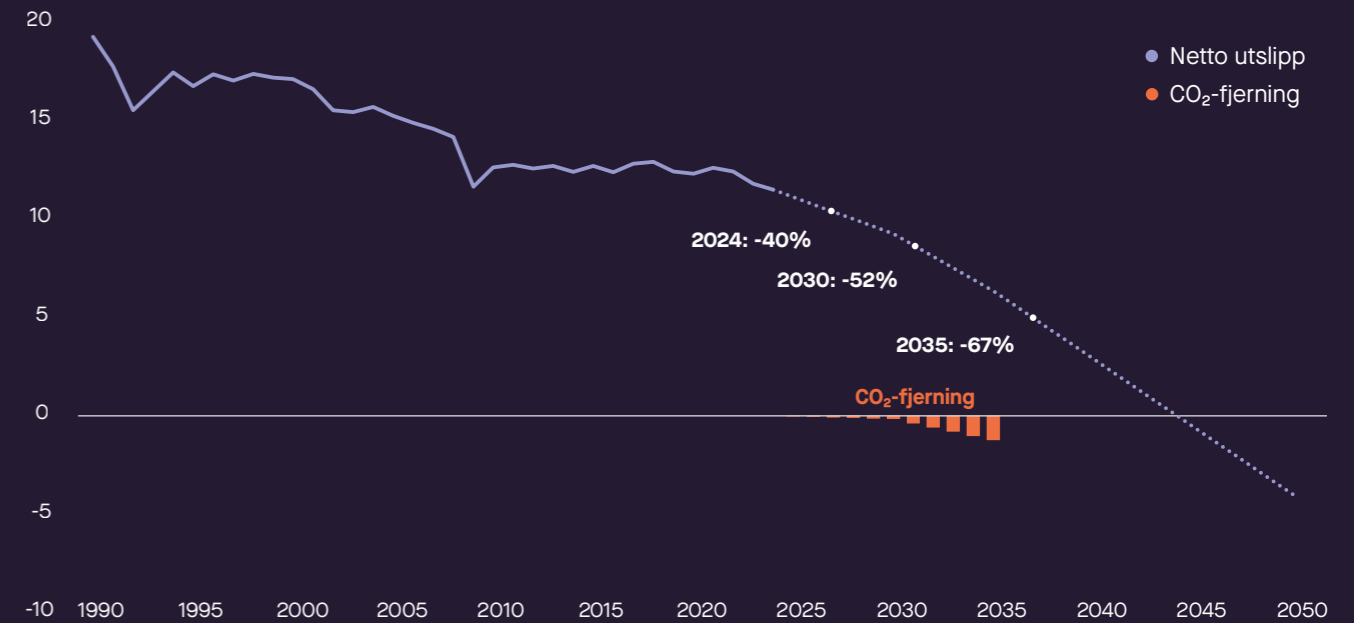
Industri og avfall

11,5 millioner tonn CO₂

Utslipp fra industri og avfall i 2024



ZEROs klimapolitikk kutter utslippene med 67 % i 2035. Det trengs nasjonale støtteordninger og virkemidler for å utløse investeringer som gir store utslippskutt i industrien, i tillegg til EUs kvotesystem.



Utslipp (millioner tonn CO₂) siden 1990 fra industri og avfallsforbrenning, og mulige utslippskutt fremover. Utslippskuttene i 2030 og 2035 er estimert av ZERO. Utslippskuttet i 2050 er fra Miljødirektoratets hovedbane (2026a).

7,2 TWh

Kraftbehov i 2035

4,1 TWh

Biobehov i 2035

11,5 mrd.

Samfunnsøkonomiske kostnader (kr) i 2035

Tiltak for utslippskutt

CCS

Bærekraftig biokarbon

Elektrifisering

Hydrogen

CO₂-fjerning

ZEROs forslag til virkemiddel

Auksjonsordning for store utslippskutt

Omvendt avgift for CO₂-fjerning

Fellesløsninger for transport og CO₂-lagring

Forbud mot fossil fyring

Fastlandsindustri og avfallsforbrenning

Drøye 70 prosent av utslippene i norsk industri kommer fra selve prosessene, og ikke fra energibruken (Prosess21, 2025). Dette er en langt høyere andel enn industri i andre europeiske land. Utslippene må derfor kuttes gjennom tiltak som karbonfangst og -lagring, hydrogen eller biokarbon. Disse tiltakene er kapitalkrevende, avhengig av nye verdikjeder, og krever forutsigbare rammevilkår over 15-20 år (Miljødirektoratet, 2026a).

De viktigste løsningene for utslippskutt i fastlandsindustri og avfallsforbrenning er karbonfangst og -lagring (CCS), bærekraftig biokarbon, elektrifisering og hydrogen. Vi anslår at utslippene kan reduseres med 2,1 millioner tonn CO₂ i 2030 og 3,9 millioner tonn i 2035. I tillegg kan det fjernes henholdsvis 0,2 og 1,2 millioner tonn CO₂.

Norsk industri og avfallsforbrenning opererer i regionale eller globale markeder, hvor utslippskrav og kostnadsnivå må balanseres mot konkurransekraft. Det meste av prosessindustrien leverer innsatsfaktorer i globale verdikjeder. Økte kostnader kan føre til karbonlekkasje, ved at industri flyttes til land med lavere karbonpriser, som igjen fører til

en økning i globale utslipp. EUs kvotesystem (EU ETS) er det viktigste virkemiddelet for utslippskutt i norsk og europeisk industri. Samtidig viser flere analyser, blant annet fra Miljødirektoratet, at kvotesystemet ikke er tilstrekkelig for å utløse investeringene som gir store utslippskutt i industrien (Miljødirektoratet, 2026a).

For å sikre nødvendige investeringer og hindre at utslipp og arbeidsplasser flyttes ut av landet, trengs nasjonale støtteordninger og virkemidler som utfyller EUs industri- og klimapolitikk. Valgene som tas nå, vil være avgjørende for industriens utvikling i tiårene framover, og hvorvidt industrien forblir i Norge og Europa.

I denne analysen er CCS det største enkelttiltaket for utslippskutt frem til 2035. For første gang anslår ZERO at det ikke vil være mulig å realisere noen nye store utslippskutt med CCS innen 2030. Dette fordi det normalt tar 4–6 år fra en finansieringsbeslutning tas til anlegget er i drift hos store punktutslipp.

Det planlegges og bygges noen mindre CO₂-fjerningsprosjekter: Carbon Centric bygger fangst og lagring fra Solør Bioenergi i



Avfallsanlegget på Klemetsrud. Foto: Morten Brakestad/Hafslund

Kirkenær og Inherit Carbon Solutions og HoopCO₂ har startet fangst og lagring fra Veas sitt avløpsrensaneanlegg. Disse realiseres fordi det er større lønnsomhet i fangst og lagring av biogen CO₂ under dagens rammebetingelser, og fordi det er lavere risiko i mindre prosjekter.

Støtte til CCS gjennom auksjoner og omvendt avgift for CO₂-fjerning

En støtteordning for CCS og CO₂-fjerning vil styrke konkurransekraften til norsk industri og avfallsforbrenning og bidra til å realisere investeringer i store utslippskutt. En auksjonsordning og en omvendt avgift for CO₂-fjerning bidrar i denne analysen til utslippskutt på 1 millioner tonn CO₂ og til 1,1

millioner tonn CO₂-fjerning i 2035. Langskip-prosjektet kutter i tillegg 0,8 millioner tonn CO₂ i 2035 og bidrar til 0,2 millioner tonn ved CO₂-fjerning gjennom CCS-prosjektene til Heidelberg Materials og Hafslund Celsio.

Enovas punktutslippsprogram er viktig for å modne prosjekter ved å støtte forprosjektering og mulighetsstudier, men det er ikke tilstrekkelig for implementering av store industrielle tiltak. ZERO mener at en statlig finansiert auksjon for CCS, omvendt avgift for CO₂-fjerning, klimakrav i CO₂-kompensasjonsordningen og forbud mot fossil fyring til sammen utgjør et troverdig punktutslippsprogram.

I 2025 ba Stortinget regjeringen utvikle et auksjonsbasert støtteprogram for store utslippskutt og negative utslipp i industri og avfall. I 2026 ble det bevilget 700 millioner kroner til en slik ordning. Enova er i ferd med å opprette ordningen med mål om utlysning i første halvdel av 2027. Ordningen må trappes opp for å utløse betydelige utslippskutt. ZERO har foreslått 2 nye milliarder til denne ordningen i statsbudsjettet for 2027.

Regjeringen har også varslet at det skal komme en rettighetsbasert støtteordning for CO₂-fjerning i statsbudsjettet for 2027. For å sikre forutsigbarhet bør ordningen være operativ i minst ti år, og komme på plass i 2027 som varslet. Støttenivået bør gjenspeile avgiftsnivået for CO₂-utslipp, og det er lagt inn et tak på 2500 kroner per tonn CO₂ etter 2030 i denne analysen.

Prosjekter innen CO₂-fjerning som mottar støtte fra staten, må også ha mulighet til å selge karbonkreditter i det frivillige markedet, som i avtalen mellom Hafslund Celsio og staten. Disse inntektene kan redusere utgiftene for både fangstaktører og det offentlige, i tillegg til at de bidrar til å bygge et marked og sikre bedre lønnsomhet i prosjekter.

I denne analysen antar vi at en auksjonsordning for utslippskutt og en omvendt avgift for CO₂-fjerning er med på å utløse to CCS-klynger innen 2035. ZERO anser CCS Midt-Norge, med anleggene Heimdal Varmesentral, Wacker Chemicals, Norfrakalk og Norske Skog, som den klyngen som er mest realistisk å utløse på

kort sikt. I tillegg antar vi at CO₂ Hub Nord, med anleggene Elkem Rana, Ferroglobe og Kvitbjørn Varme, blir operativ før 2035. Det er behov for felles infrastruktur og statlig koordinering i verdikjeden, noe som omtales i slutten av dette kapittelet.

Prosjektene over er en kombinasjon av utslippskutt og biobasert CO₂-fjerning. I tillegg kan CO₂ fanges direkte fra luft (DACCS). Det er anslått at det med en omvendt avgift kan realiseres en mindre pilot og ett til to fullskala DACCS-prosjekter, på til sammen 0,4 millioner tonn utslippskutt i 2035.

Forbud mot fossil fyring må lovfestes og gjelde hele industrien

Det er vedtatt forbud mot indirekte fossil fyring i ikke-kvotepliktig industri fra 2030. I Klimastatus og -plan (Klima- og miljødepartementet, 2025a) foreslår regjeringen at det planlagte forbudet utvides til også å omfatte indirekte fossil fyring i kvotepliktig industri. Ved direkte fossil fyring skjer forbrenningen i direkte tilknytning til prosessen som varmes opp, mens indirekte fossil fyring omfatter tilfeller der fossile brenslere brukes i en egen fyringsenhet for produksjon av energi til prosessene.

Å utvide forbudet mot indirekte fossil fyring til hele industrien kan utløse betydelige utslippskutt. Hvis forbudet innføres for hele industrien, kuttes til sammen 0,7 millioner tonn CO₂ i 2030 og 0,8 millioner tonn CO₂ i 2035. Da erstattes fossil fyring med elektrisitet og biogass. Vi antar at 75 prosent av dagens gassforbruk til fyring erstattes med biogass.

«Valgene som tas nå vil være avgjørende for industriens utvikling i tiårene framover.»

Norge kan ikke stå utenfor den europeiske industripolitikken

På europeisk nivå er det en økende tendens til at ulike politikkområder, som klima, handel, industri og utenriks, veves sammen. EU viser en større vilje til å bruke det indre markedet til å beskytte europeisk konkurransekraft, og fører en mer aktiv industripolitikk enn tidligere (Letta, 2024).

I mars 2026 lanserte EU-kommisjonen *Industrial Accelerator Act* (IAA) som skal bidra til å bygge et indre marked for nullutslippsprodukter. Forordningen er tydelig på nye krav til Made in Europe, offentlige anskaffelser og andre bestemmelser som favoriserer europeiske produsenter og investorer i utvalgte strategiske sektorer. Avkarbonisering er et viktig formål med rettsakten, som særlig retter seg mot kraftkrevende industri (EU-kommisjonen, 2026).

Enkelte deler av IAA etterfølger *Net Zero Industry Act* (NZIA). NZIA ble lansert sammen med *Critical Raw Materials Act* (CRMA) og skal styrke produksjon og bruk av nullutslippsteknologier i Europa. Blant annet innebærer NZIA en målsetning om at EU skal ha en årlig lagringskapasitet på 50 millioner tonn CO₂ innen 2030 (EU, 2024).

I Saga Subsea-uttalelsen er EFTA-domstolen tydelig på at EØS-avtalen også gjelder på norsk sokkel (EFTA-domstolen, 2025). Manglende innlemmelse av NZIA gjør det foreløpig krevende å vite hva slags betydning IAA har for Norge. Begge rettsaktene er markert EØS-relevante av EU-kommisjonen. ZERO mener at NZIA og IAA bør innlemmes i EØS-avtalen.

Knapphet på nett og kraft utgjør en betydelig barriere for industriutvikling og -omstilling. Biogass er derfor et godt alternativ for å erstatte fossil gassbruk i industrien og vil bidra til å bygge et forutsigbart og voksende marked for investeringer i ny produksjon av biogass i Norge, over 2,5 tonn.

Klimakrav i CO₂-kompensasjonsordningen bidrar til effektivisering og kutt

Kraftkrevende industri mottar CO₂-kompensasjon for deler av økningen i strømprisen som følge av EUs kvotesystem

(EU ETS). Formålet med ordningen er å motvirke karbonlekkasje.

I mars 2024 ble det vedtatt å innføre klimakrav i CO₂-kompensasjonsordningen. Virksomheter som mottar CO₂-kompensasjon må bruke minst 40 prosent av den samlede kompensasjonen for perioden fra 2024 til og med 2030 på klima- og energieffektiviseringstiltak. Videre har Norge innført et årlig kompensasjonstak på 7 milliarder kroner (ESA, 2024).

Det er vanskelig å anslå effekten av klimakravet (Miljødirektoratet, 2026a). Denne analysen estimerer at klimakrav i CO₂-kompensasjonsordningen kan utløse utslippskutt på 1,3 millioner tonn CO₂ i 2035, i kombinasjon med EUs kvotesystem og Enovas punktutslippsprogram. Tiltak som

antas utløst er overgang til 40 prosent bærekraftig biokarbon hos Elkem og Wacker Chemicals og 30 prosent hos Eramet, Finnfjord og Ferrogløbe, samt en overgang til 5 prosent bioanoder i aluminiumsproduksjon, elektrifisering på Borregaard, og hydrogen hos Ineos Tyssedal.

Klimakravet gir et viktig insentiv for utslippskutt og energieffektivisering. Det er likevel ikke tilstrekkelig til å utløse investeringer i (nær) nullutslippsteknologi. Da må kravet kompletteres med en støtteordning som auksjoner. En usikker fremtidig kvotepris gjør det nødvendig med risikodeling mellom industrien og myndighetene for å gjøre de største investeringene i ombygging av anlegg. Dette gjelder særlig investeringer i CCS.



Brukt skrap klart til resirkulering ved Hydros gjenvinningsanlegg i Høyanger. Foto: Hydro

Det trengs felles infrastruktur og koordinering på tvers av CO₂-verdikjeden

I CCS-prosjekter utgjør infrastruktur for CO₂-håndtering en vesentlig del av både investerings- og driftskostnader. Denne infrastrukturen omfatter hele verdikjeden mellom fangstanlegget og transport til permanent lager, og kan utnyttes av flere aktører samtidig. Eksempler er mellomlagringstanker i havner og industriparke, CO₂-rør og felles transport. Fellesløsninger og klynge-samarbeid er viktige for å senke kostnader og risiko for de enkelte aktørene. Figur 2 viser en oversikt over norske CCS-klynger med tilhørende CO₂-volumer.

ZERO foreslår at statlige aktører som Gassnova, SIVA og Gassco får i oppgave å investere i slike fellesløsninger, samt å ta en koordinerende rolle for å sikre effektive transport- og lagringsløsninger. Disse investeringene bør gjøres i allerede eksisterende industriparke med havn, for å sikre effektiv utnyttelse av arealer og energi.

Staten bør reservere plass i CO₂-lagre på vegne av norske fangstaktører

Det er delt ut 13 letelisenser og én utnyttelseslisens for CO₂-lagring på norsk sokkel. Én av disse, første fase av Northern Lights, har allerede startet lagring av CO₂ fra Heidelberg i Brevik, mens én lisens er blitt returnert. Sökkeldirektoratet (2025) anslår at de eksisterende lisensene vil oppnå en samlet lagringskapasitet på 30,6 og 67,2 millioner tonn CO₂ per år i henholdsvis 2030 og 2035.

Utbygging av CO₂-lager krever store investeringer. Lisenshaverne trenger sikkerhet i avtaler med fangstaktører som til sammen utgjør relativt store volum. I denne analysen trengs det 3,1 millioner tonn lagringskapasitet for å dekke behovet for fanget CO₂ fra norsk industri i 2035. Lageroperatører er også avhengige av å sikre europeiske kunder for å få tilstrekkelige CO₂-volumer for å ta investeringsbeslutning.

For å sikre lagertilgang for norske CO₂-volum mener ZERO at staten bør reservere lager på vegne av utvalgte norske CCS-klynger. I tillegg til å sikre lagertilgang for CCS-aktører, vil dette også bidra til at lageraktører kan ta investeringsbeslutninger.

EUs klimapolitikk under press

Norge har vært en del av EUs kvotesystem siden innlemmelsen av kvotehandelsdirektivet (EU ETS) i EØS-avtalen i 2008. I 2019 ble markedsstabilitetsreserven (MSR) innført for å redusere kvotene og øke kvoteprisen. Norge har sammen med Island inngått det som omtales som «klimaavtalen med EU», som innebærer innlemmelse av innsatsfordelingsforordningen (ESR) og LULUCF-forordningen i EØS-avtalen for perioden 2021-2030.

Det nåværende kvotesystemet stimulerer til å redusere klimagassutslipp fra kraftproduksjon, industri, luftfart og maritim sektor. Et kvotesystem for veitransport, bygg og andre sektorer (ETS2) vil starte i 2028.

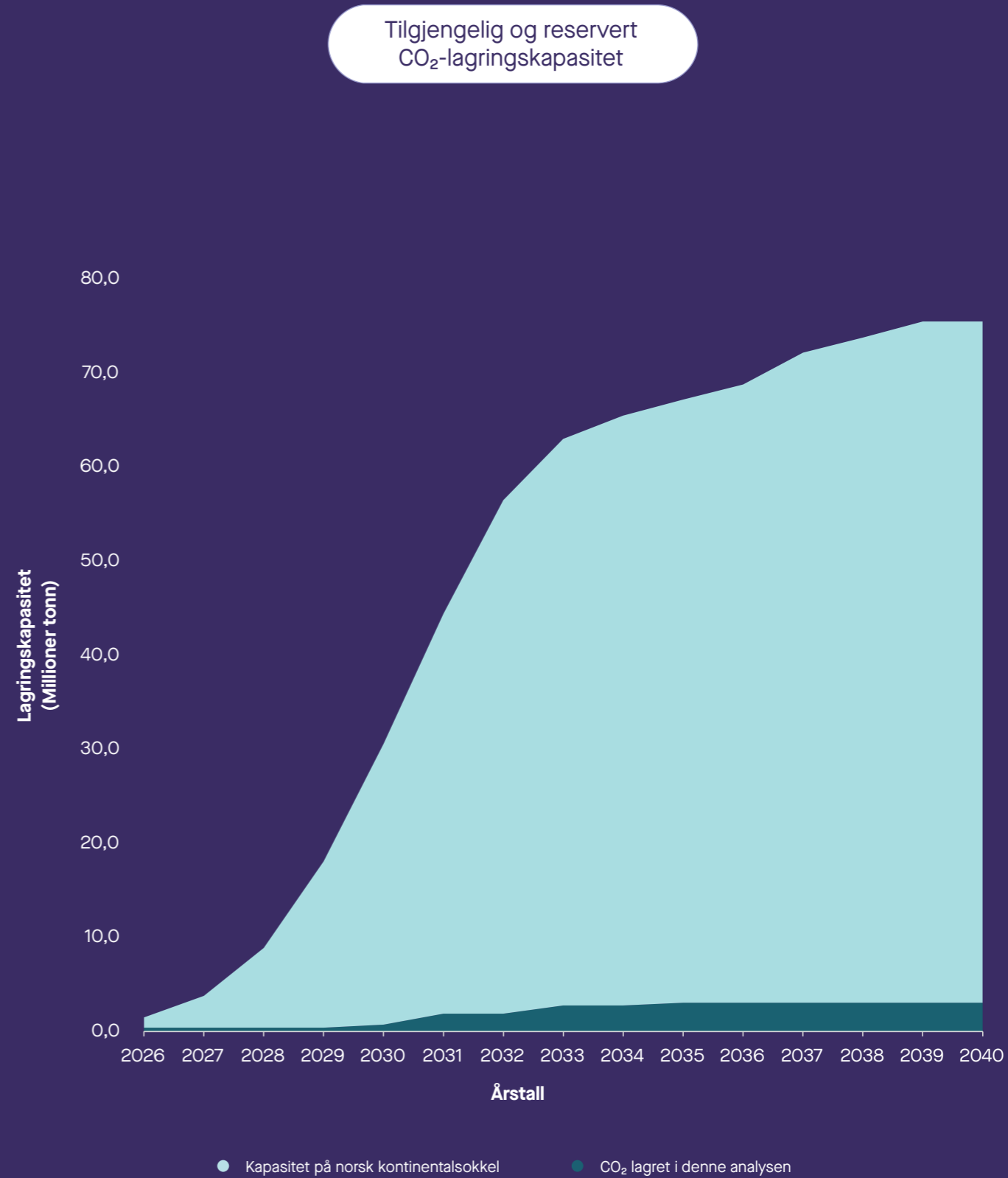
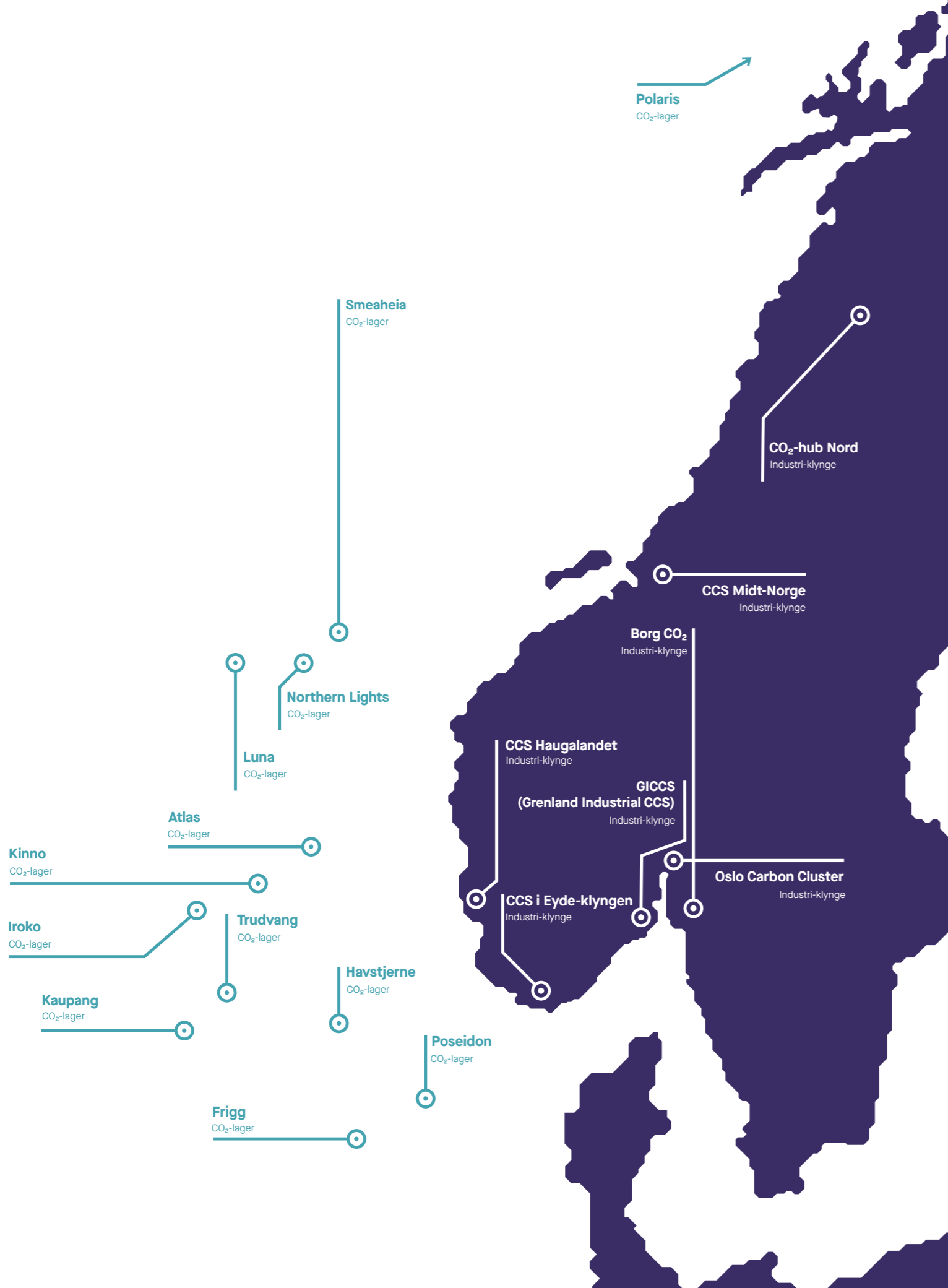
EU-kommisjonen skal i løpet av 2026 foreslå endringer til EU ETS. Revideringen vil ta for seg flere spørsmål, særlig rollen til CO₂-fjerning, en utvidelse til flere sektorer og klimagasser og risikoen for karbonlekkasje i sektorer som ikke omfattes av CBAM. Kommisjonen vil også gjennomgå markedsstabilitetsreserven og bruken av

inntekter fra salg av EU-kvoter, samt vurdere kriterier for å koble EUs kvotesystem til andre karbonmarkeder (EU-kommisjonen, 2025).

Høye energipriser har ført til uro rundt EU ETS. Flere land og industrier uttrykker bekymring for europeisk konkurransekraft. Noen foreslår å gi beskyttelse mot prissvingninger og forlenge gratiskvotene, mens andre har tatt til orde for å sette hele systemet på pause.

Etter planen skal gratiskvotene fases ut gradvis frem til 2034 og erstattes med CBAM. De nasjonale CO₂-kompensasjonsordningene vil også fases ut, men tidspunktet for dette er usikkert. EU har foreslått å opprette et midlertidig fond for dekarbonisering, samtidig som gratiskvoter etter planen fases ut.

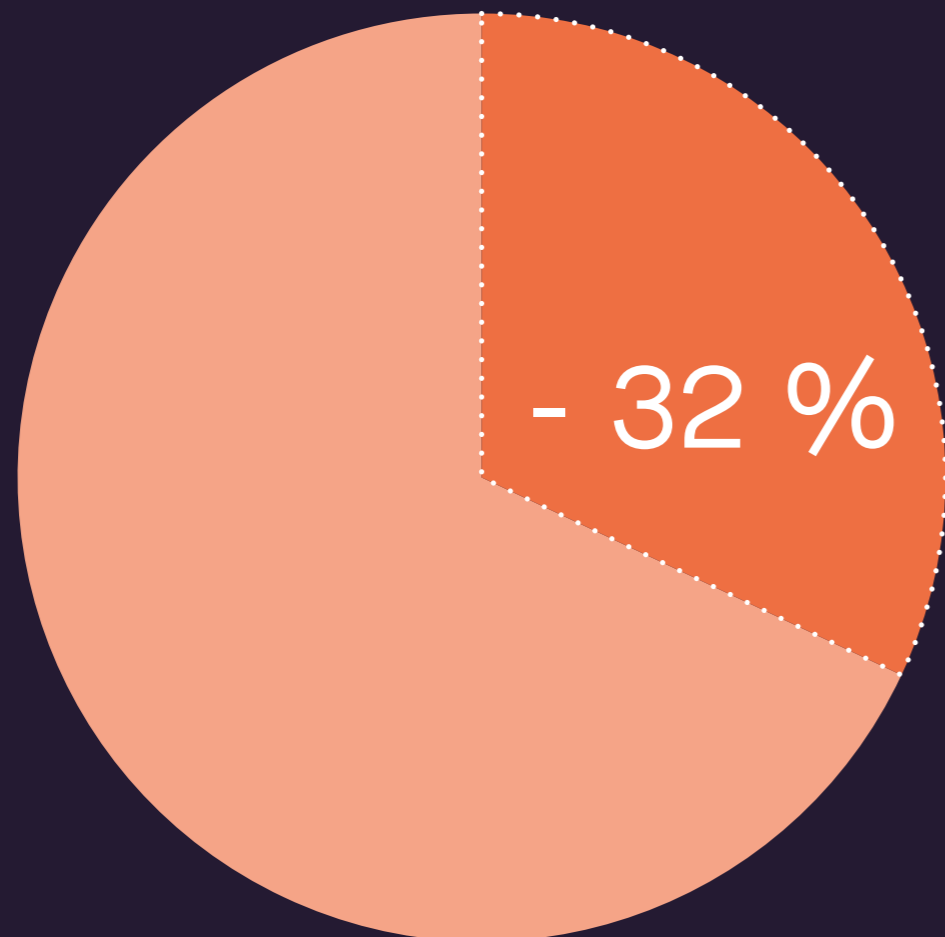
ZERO mener at Norge bør delta fullt ut i EUs klima- og industripolitikk, for å sikre utslippskutt og konkurransekraft. For å bygge opp under et fungerende felleseuropeisk kvotesystem er det behov for nasjonal politikk som gjør dette mulig.



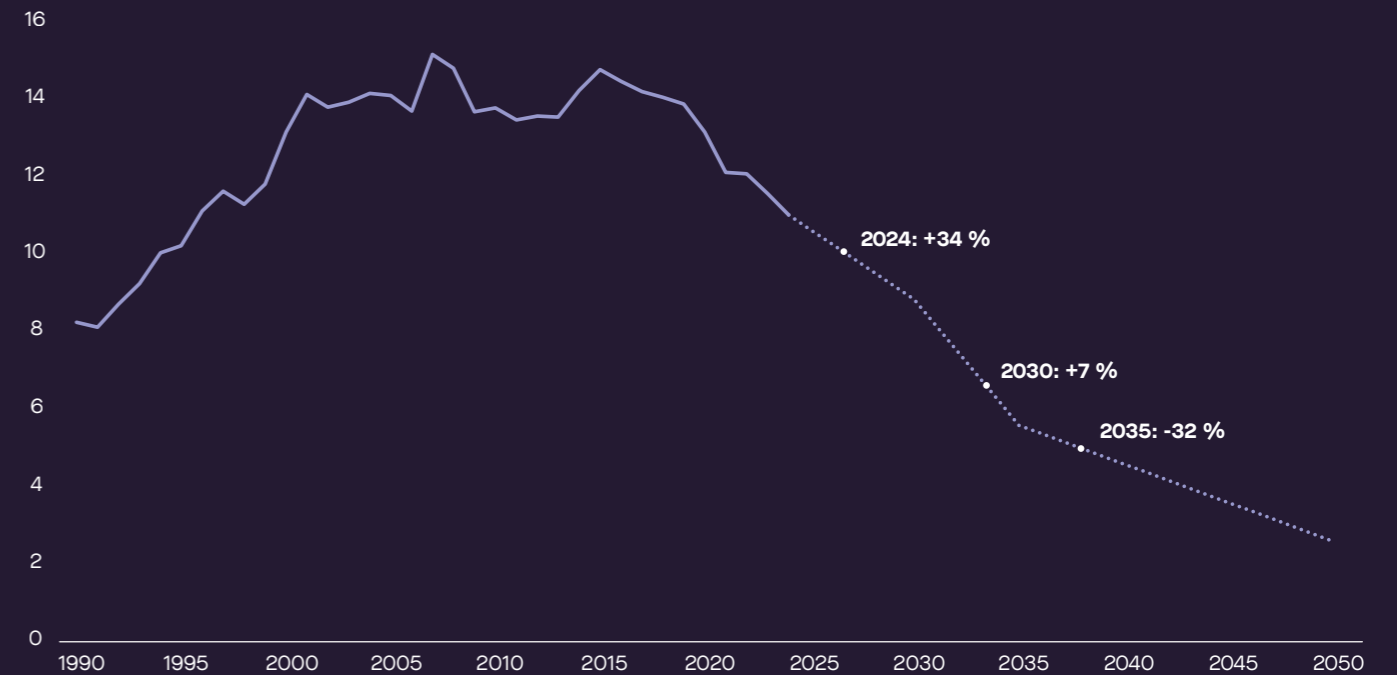
Olje og gass

11 millioner
tonn CO₂

Utslipp fra olje og gass i 2024



ZEROs klimapolitikk kutter utslippene med 32 % i 2035. Elektrifisering bør realiseres for både modne og umodne prosjekter på sokkelen. Staten må sørge for risikoavlastning til utbygging av havvind og legge til rette for CO₂-lagring.



Utslipp (millioner tonn CO₂) siden 1990 fra petroleumssektoren og mulige utslippskutt fremover. Utslippskuttene i 2030 og 2035 er estimert av ZERO. Utslippskuttet i 2050 er fra Miljødirektoratets hovedbane (2026a).

6,1 TWh

Kraftbehov i 2035

14,1 mrd.

Samfunnsøkonomiske
kostnader (kr) i 2035

Tiltak for utslippskutt

Elektrifisering

Effektivisering

Nedstenging av
gamle felt

ZEROs forslag til virkemidler

Økning av CO₂-avgiften

Videreføring av kvoteplikten

Begrenset ny leting

Krav om nær null utslipp på nye felt

Olje- og gassindustri

I 2024 lå utslippene fra olje- og gassproduksjon på 11 millioner tonn CO₂ og gikk ned for fjerde år på rad. Utslippskuttet på 0,5 millioner tonn CO₂ fra 2023 skyldes hovedsakelig elektrifisering av Troll Vest, Sleipner og Gina Krog, i tillegg til at Hywind Tampen hadde sitt første år i full drift. I prognosene til både Sokkeldirektoratet, Konkraft og Miljødirektoratet er utslippene derimot forventet å øke de neste tre årene (Sokkeldirektoratet, 2025a; Konkraft, 2025; Miljødirektoratet, 2026a). Dette skyldes hovedsakelig forventning om økt produksjon.

De viktigste løsningene for utslippskutt i petroleumssektoren er elektrifisering og nedstenging av gamle felt, utløst av en økende CO₂-pris. Vi anslår at utslippene fra olje- og gassektoren kan reduseres med 2,2 millioner tonn CO₂ i 2030 og 5,4 millioner tonn CO₂ i 2035.

Utslippskutt i 2035 avhenger av at umodne prosjekter realiseres

Det er ikke lenger mulig for olje- og gassektoren å nå målet om 50 prosent

utslippskutt i 2030, sammenlignet med 2005 (Offshore Norge, 2023). De planlagte og vedtatte elektrifiseringsprosjektene på Oseberg, Troll C, Njord, Draugen og Melkøya vil sammen bidra til å kutte 1,7 millioner tonn CO₂ mot 2030. Sammen med andre tiltak som bransjen har meldt inn, som energieffektivisering, fakkeltiltak og reduksjon i produksjon på noen felt, forventes de samlede utslippene i 2030 å være på 8,8 millioner tonn CO₂ (Miljødirektoratet, 2026a). Det vil gi en reduksjon på om lag 37,5 prosent fra 2005.

I løpet av 2025 har elektrifiseringsprosjektene på Haltenbanken, Tampen-området og Balder/Grane blitt stanset av operatørene. Prosjektet med tilknytning av Ekofisk til havvindparken i Sørlige Nordsjø II er tidligere blitt stanset på grunn av høye kostnader. Med forsterket politikk kan disse prosjektene tas opp igjen, men det er lite sannsynlig at de kan være i drift før 2030. Disse prosjektene anser vi derfor som mulige å gjennomføre, men kategoriserer dem som umodne tiltak som kan realiseres til 2035. De vil sammen gi utslippskutt på 1,6 millioner tonn CO₂ (Miljødirektoratet, 2026a). Det eneste prosjektet som var i



Hywind Tampen ved Snorre- og Gullfaks-feltene i Nordsjøen er verdens første fornybare kraftkilde som gir strøm til olje- og gassvirksomhet til havs. Foto: Karoline Rivero Bernacki/Equinor.

planleggingsfasen var Grane/Balder, som inkluderer produksjonsfeltene Grane, Jotun og Ringhorne. Prosjektet har reservert 120 MW kraft og vil kutte utslippene med 0,4 millioner tonn CO₂ (Equinor, 2026). Prosjektet er lagt bort, men er inkludert som et mulig umodent utslippskutt som kan realiseres mot 2035 i denne analysen.

Oppretthold en forutsigbar prising av utslipp

CO₂-avgift og kvoteplikt er de viktigste virkemidlene for å gjøre det lønnsomt å kutte utslipp på sokkelen. I 2025 var den samlede karbonprisen på om lag 1800 kroner per tonn CO₂ (Miljødirektoratet, 2026a). Stortinget

har besluttet en gradvis opptrapping av CO₂-avgiften slik at samlet kostnad i 2030 skal utgjøre 2400 2025-kroner per tonn CO₂ (Sokkeldirektoratet, 2025a). Den varslede økningen i CO₂-avgiften er noe selskapene legger til grunn i sine økonomiske forutsetninger og i planleggingen av prosjekter (Sokkeldirektoratet, 2025a).

I statsbudsjettet for 2026 varslet regjeringen at den vil «igangsette en ekstern utredning av effektene av den doble virkemiddelbruken (CO₂-avgift og kvoteplikt) på fremtidig ressursforvaltning og verdiskaping, på leveranser av olje og gass og på produksjonsutslippene på kontinental-sokkelen» (Finansdepartementet, 2025).

Fører utredningen til en avgiftsendring, vil det bidra til at planlagte elektrifiseringsprosjekter blir mindre lønnsomme og at petroleumssektoren havner enda lenger unna egne klimamål. Det vil både være svært negativt for norske utslippskutt og sende uheldige signaler. Bransjen har vært tydelig på at forutsigbarhet rundt rammevilkår er viktig.

Miljødirektoratet anslår at samfunnsøkonomisk tiltakskostnad for å kutte utslipp fra olje- og gassproduksjon varierer mellom 700 og 3500 kroner per tonn CO₂ (Miljødirektoratet, 2026a). ZERO mener at CO₂-avgiften for petroleum bør øke i takt med den generelle CO₂-avgiften og komme i tillegg til kvoteprisen (EU ETS). En slik opptrapping vil gi en samlet utslippskostnad på omtrent 2700 kroner per tonn CO₂ i 2030 og 3800 kroner i 2035, målt i faste 2025-kroner. Det kan bidra til at de umodne elektrifiseringsprosjektene mot 2035 kan bli lønnsomme. Det er også viktig for legitimiteten og forutsigbarheten til klima- og næringspolitikken at avgiften trappes videre opp i årene fremover, og at den omfatter Norges mest forurensende sektor.

Sokkelen inn i ny fase

Elektrifisering med kraft fra land har vært det viktigste tiltaket for å kutte utslipp på sokkelen (Sokkeldirektoratet, 2025a). CCS har i noen prosjekter blitt vurdert, men har vært mindre modent og lite lønnsomt. Nå er nær alle lønnsomme elektrifiseringsprosjekter bygget ut, og det er få igjen i planleggingsfasen. Sokkelen går dermed inn i en ny fase.

Utslippsframskrivningene fra Sokkeldirektoratet viser at av de planlagte og

modne utslippskuttene mot 2035, kommer de største kuttene fra reduksjon i produksjon og nedstenging av felt (Sokkeldirektoratet, 2026). I en slik ny fase er politisk forutsigbarhet viktig. Dette gjelder også for klimapolitikken og CO₂-prising, som omtalt over.

Fremover handler det i enda større grad enn tidligere om å unngå nye utslipp. ZERO mener det trengs forutsigbare rammer for leting etter olje og gass, og at dette begrenses til områder med eksisterende infrastruktur. Det bør også stilles krav om at alle nye felt skal ha nær null utslipp. Dette er i tråd med forslag fra Miljødirektoratet og anbefalinger fra Klimarådet (Miljødirektoratet, 2026a; Norsk klimastiftelse, 2026b).

Usannsynlig med blått hydrogen

De fleste prosjekter på blått hydrogen er nedskalert eller stanset de siste årene. Produksjon av blått hydrogen før 2030 er svært usannsynlig. Gjennom Konkraft har bransjen fremdeles mål om årlig produksjon på 2 millioner tonn fra 2035 (Konkraft, 2025), men det er foreløpig ingen prosjekter som tilsier at dette kommer til å gjennomføres. Produksjon av blått hydrogen er derfor ikke inkludert i denne analysen.

Omstilling av olje og gass

Norsk olje- og gassnæring står overfor strukturelle endringer. Etterspørselen i Europa vil avta som følge av klimapolitikk, teknologisk utvikling og økt fornybarandel. Samtidig blir nye funn mindre og mer kostbare, og risikoen i langsiktige investeringer øker.

Utviklingen skjer uavhengig av norsk politikk, men politiske valg vil påvirke endringstakten. Tidlig og forutsigbar omstilling reduserer risiko og gjør det mulig å håndtere endringene gradvis. Dette hindrer en for brå nedgang og økt usikkerhet, og kan legge grunnlag for nye næringer og styrket konkurransekraft. ZERO forventer at disse spørsmålene vil behandles grundig av regjeringens omstillingskommisjon.

ZERO jobber for omstilling av olje- og gassnæringen. Målet er å styrke Norges evne til å styre overgangen fra en oljeøkonomi til en mer diversifisert økonomi med lave utslipp. Dette må vi gjøre på en måte som ivaretar konkurransekraft og sysselsetting, og som har bred legitimitet i befolkningen.

Leverandørindustrien er sentral både i dagens

petroleumsaktivitet og i nye industrielle verdikjeder. Det er den som treffes først av en nedgang i olje- og gassaktiviteten. Omstilling her er derfor avgjørende. Barrierer for oppskalering i nye næringer handler i hovedsak om mangel på forutsigbarhet, svakt hjemmemarked, tilgang på kraft og nett og utilstrekkelig risikodeling i oppskaleringsfasen.

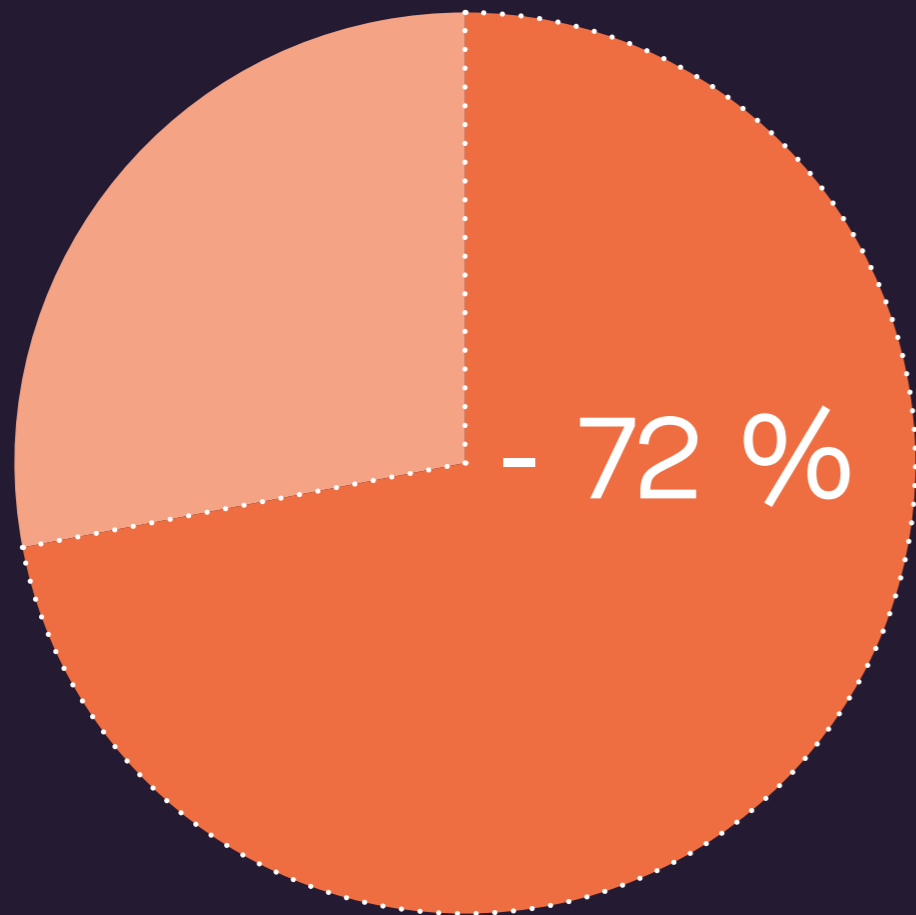
I markeder som havvind, hydrogen og karbonfangst og -lagring er betalingsviljen foreløpig avhengig av statlig støtte. Når investeringssignaler endres, øker risikoen og prosjekter flyttes til land med tydeligere retning enn Norge. Dette kan svekke norsk industris mulighet til å bygge volum og konkurransekraft.

Norge har betydelige fortrinn: offshore prosjektkompetanse, sterke industrimiljøer og høy digital modenhet. Dersom rammevilkårene er stabile og tempoet tilstrekkelig, kan disse fortrinnene danne grunnlag for ny, eksportrettet leverandørindustri.

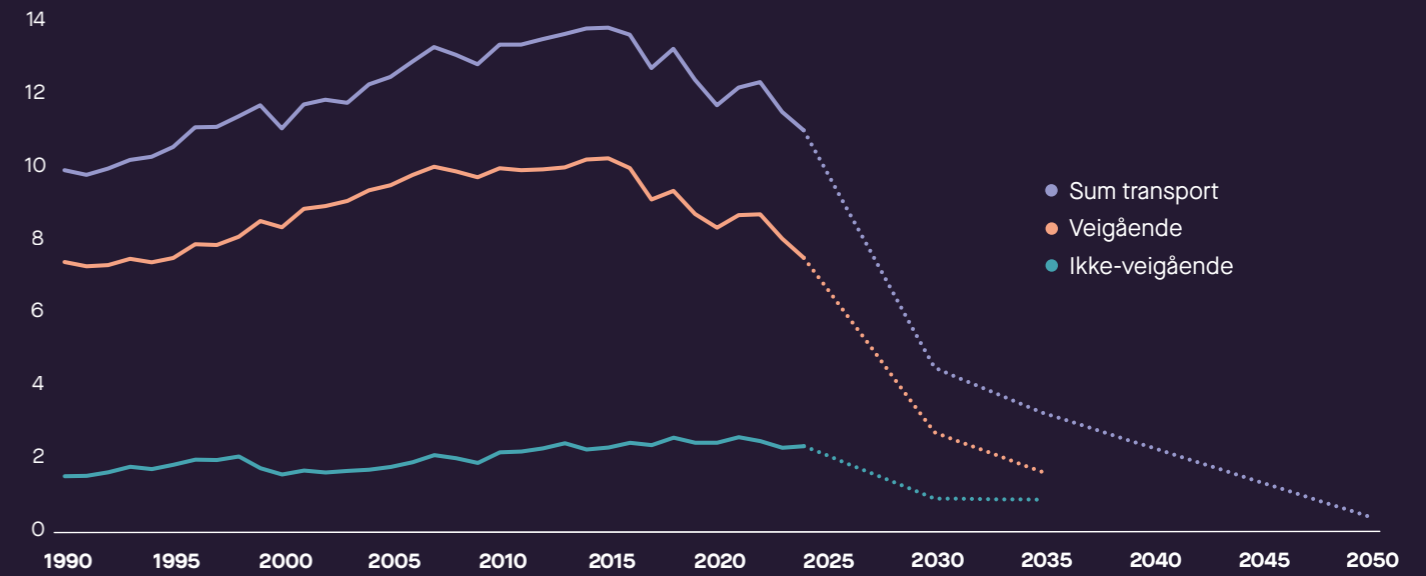
Landtransport

9,9 millioner
tonn CO₂

Utslipp fra landtransport i 2024



ZEROs klimapolitikk kutter utslippene med 72 % i 2035. Transportsektoren består av mange små aktører med lave marginer, og trenger virkemiddelpakker fremfor enkelttiltak. Politikken må være forutsigbar, og inneholde sterkere reguleringer gjennom løyver, påbud og forbud.



Figuren viser utslipp (millioner tonn CO₂) fra transport (veigående, ikke-veigående og luftfart) fra 1990 og mulighetene fremover. Utslippskuttene i 2030 og 2035 er estimert av ZERO. Utslippskuttet i 2050 er fra Miljødirektoratets hovedbane (2026a).

9,9 TWh

Kraftbehov i 2035

5,3 TWh

Biobehov i 2035

11,5 mrd.

Samfunnsøkonomiske
kostnader (kr) i 2035

2,8 mrd.

Unngått fossilt driv-
stoff (liter) i 2035

Tiltak for utslippskutt

Elektrifisering

Effektivisering

Bærekraftig biodrivstoff

Biogass

ZEROs forslag til virkemidler

Bruksfordeler på elbil

Økt omsetningskrav

Virkemiddelpakke: elektriske varebiler

Virkemiddelpakke: utslippsfritt lastebilsalg

Virkemiddelpakke: utslippsfrie maskiner

Landtransport

I veitransporten er utslippene tilbake til 1990-nivå, og elektrifisering gjør at utslippene kan kuttes raskt de neste ti årene. Dette krever støtte til investering i elektriske maskiner og kjøretøy for nyttetransporten, tilgang på infrastruktur og bruksfordeler, samt smart areal- og transportplanlegging der natur og klima setter rammene.

De viktigste tiltakene for utslippskutt i landtransport er elektrifisering, effektivisering og overgang til biogass og bærekraftig biodrivstoff. Vi anslår at utslippene fra veitransport kan reduseres med 4,8 millioner tonn CO₂ i 2030 og 5,9 millioner tonn i 2035. Fra ikke-veigående transport kan utslippene reduseres med 0,9 millioner tonn CO₂ i 2030 og 1,5 millioner tonn CO₂ i 2035.

Hvor raskt utslippskuttene i transport fortsetter, avhenger av hvor fort omstillingen av kjøretøy og maskiner går, og av nedgangen i kjørte kilometer på fossilt drivstoff.

Krigen i Midtøsten er en påminnelse om hvor sårbare vi er når vi er avhengige av fossil energi. Stortinget har vedtatt å kutte veibruksavgiften på diesel og bensin og redusere CO₂-avgifter for å bidra til reduserte drivstoffpriser på kort sikt. Dette er svært uheldig for forutsigbarheten i klimapolitikken

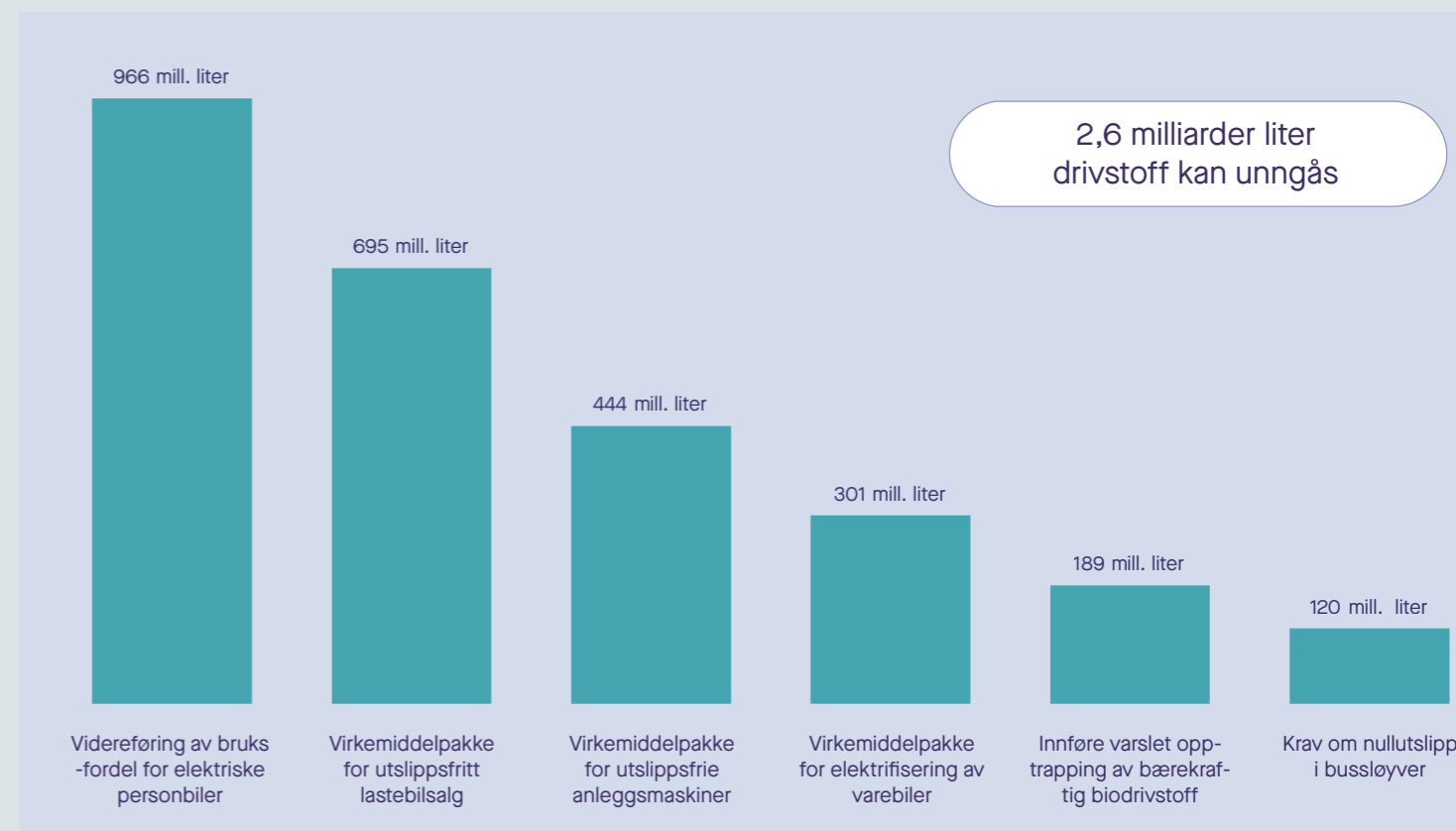
og et næringsliv i omstilling.

På sikt er løsningen på energikrisen å erstatte fossile drivstoff med fornybare alternativer. Denne omstillingen kan fremskyndes med forsterkede virkemidler. Større usikkerhet rundt drivstoffprisene gir insentiv for omstilling av anleggs- og næringstransporten. ZEROs forslag kutter 2,1 milliarder liter fossilt drivstoff i 2030 i landtransporten og 2,8 milliarder liter i 2035. Figuren viser hvor store volum fossilt drivstoff som kan unngås med ZEROs forslag til virkemidler.

Virkemiddelpakke for elektrifisering av varebiler

Salget av elektriske varebiler gjorde i 2025 et betydelig hopp fra 28 til 45 prosent av nybilsalget (Statens Vegvesen, 2026). Målet er et utslippsfritt varebilsalg i 2029. Det trengs både gulrøtter og pisk for å øke tempoet i omstillingen.

ZERO foreslår at bompengefritak for elvarebiler bør gjelde over hele landet ut 2030. Etter 2030 bør det være maks halv takst sammenlignet med fossile personbiler.



Erstattet fossilt drivstoff ved ZEROs forslag i veigående- og ikke-veigående transport.

takst sammenlignet med fossile personbiler. For å oppnå trafikkreduksjon må taksten justeres for fossile biler, men differansen må opprettholdes. Fra 1.1.2027 bør alle nye fossildrevne varebiler som registreres få tungbiltakst i bomringen. Dette vil gjøre det lønnsomt å investere i elektrisk fremfor fossil varebil. Det er lave avgifter på fossile varebiler. Avskrivingsraten for elvarebiler bør økes fra 24 til 40 prosent, noe som vil gi kortere tilbakebetalingstid på investeringen. Samtidig må CO₂-komponenten i engangsavgiften for varebiler økes. Den bør øke med 50 prosent fra neste år, og økningen må fortsette til den er lik for person- og varebiler.

Byene og staten må legge til rette for nattlading for de som ikke kan lade i egen garasje eller på arbeidsssted. ZERO foreslår at

offentlige aktører bygger ut ladestasjoner på ansatt- eller publikums plasser på offentlige tjenestetilbud og stiller disse til disposisjon for nattlading av elektriske varebiler. Det kan blant annet gjøres ved skoler, helsestasjoner, NAV-kontor og statlige arbeidsplasser. Dette må komme i tillegg til støtte for å etablere lading der sjåføren har tilgang på parkeringsplass. Inntil salgsmålet for varebiler er nådd, bør taksten for lading av elvarebiler på kommunale, fylkeskommunale og statlige parkeringsplasser være halv pris av elektrisk personbil.

De tyngste elvarebilene klassifiseres i dag som lastebiler. Dette skaper utfordringer med kjøre-/hviletid, løyvetilgang og restverdi, som i praksis gir en fordel for store fossile varebiler.

Denne regelen bør endres, slik at elvarebiler med en vekt opptil 4250 kilo klassifiseres som varebil.

Virkemiddelpakke for utslippsfritt lastebilsalg

Salget av el- og biogasslastebiler øker og utgjorde 28 prosent av nye kjøretøy i 2025 (Statens Vegvesen, 2026). Tilsagnslisten hos Enova viser at salget av el-lastebiler vil øke kraftig i 2026. Det er likevel fortsatt et stykke til målet om at alle nye lastebiler skal være utslippsfrie i 2030.

Enova støtter opptil 60 prosent av merkostnaden ved kjøp av elektriske lastebiler. For å sikre tempo i omstillingen bør støtten videreføres til 2030. Deretter kan den fases ut, gitt at andre virkemiddel er på plass.

Tilgang til kraft, behandlingstid for nettilknytning og en høy effekttariff, skaper utfordringer med å få på plass nok hurtiglading og depotlading til en pris som ikke gjør at utrulling av el-lastebiler stopper opp. Effektleddet i nettleien er ikke tilpasset bruken eller målene i transportsektoren, og bidrar heller ikke til utjevning av effekttopper i nettet. I et tidlig marked er det fortsatt få kunder på ladestasjonene. Den høye effekttariffen gir enten svært dyr lading eller dårlig lønnsomhet for ladeselskapene. Samtidig viser forbrukstallene fra flere ladeoperatører og transportselskaper at lading av el-lastebiler i all hovedsak foregår utenom effekttoppene i nettet.

ZEROs forslag for å løse utfordringen:

- Gi fritak for effektleddet utenfor døgntoppene med høy belastning i nettet.
- Fjern skillet mellom husholdningskunder og bedriftskunder over 100.000 kwh, eller øke grensen for hva som telles som bedriftskunde.
- Endre beregningen av effekttopper ved å gå fra én topp til snitt av flere, lengre topper.
- Senk effektleddet og finansier driftskostnadene for nettet med økt energiledd.
- Støtt installering av batterier på ladeplasser for tungbil. Det bidrar til effektutjevning og styrket beredskap ved kortvarige strømbrudd.

På steder med utbygd kapasitet i nettet og mye tungtransport, som ved fergekaier, bør kapasiteten utnyttes bedre. Alle statlige og fylkeskommunale fergekaier bør klargjøres også for lading av tungbil. Her vil tungbilene kunne lade mens fergene kjører og omvendt.

Bompengefritak er viktig for å gjøre el- og biogasslastebiler lønnsomme. Som en del av tungbilpakken i Nasjonal transportplan (NTP) ble det vedtatt at alle el-lastebiler skal ha bompengefritak til 2030 (Meld. St.14, 2023-2024). En lastebil har en avskrivningstid på 5–7 år. Derfor bør fritaket forlenges til 2035, slik at det gjelder i hele nedbetalingstiden til lastebiler som kjøpes frem mot 2030. Det er i dag flere regionale bompengefritak for biogasslastebiler. Et nasjonalt bompengefritak for biogass vil være mer geografisk rettferdig og gjøre biogass mer lønnsomt over hele landet. Biogass omtales videre i kapittel om behov for biomasse.

«Krigen i Midtøsten er en påminnelse om hvor sårbare vi er når vi er avhengige av fossil energi.»

Beredskap i transporten

Store deler av dagens kjøretøypark har gått fra fossilt drivstoff til elektrisitet og fornybare drivstoff. Dette gjør transporten mindre sårbar for svingninger i tilgang til og pris på fossilt drivstoff. Tilgang til strøm og biogass er avgjørende for at transportsektoren kan forbli operativ under uforutsette hendelser.

Beredskapsplanene må oppdateres slik at de bedre samsvarer med dagens situasjon. Samferdselsdepartementet må ta et overordnet ansvar for at sivil

transport har tydelige beredskapsplaner. Fylkesberedskapsrådene må få oppdaterte retningslinjer og veiledning for strøm og biogass til transportnæringen.

Samtidig må NVE og Kraftforsyningens beredskapsorganisasjon tydeliggjøre transportens kraftbehov og prioritering i ulike scenarier. Lokal produksjon av fornybare drivstoff vil sikre beredskap og gjøre transportsektoren mer robust.

Det må koste mer å kjøpe nye diesellastebiler. ZERO foreslår at det innføres engangsavgift på kjøretøy over 7,5 tonn. Innretningen bør differensieres mellom ulike størrelser og typer tunge kjøretøy. Avgiften bør starte lavt og på de letteste klassene fra og med budsjettåret 2027, og økes gradvis til full engangsavgift i 2032.

For å sikre en overgang til utslippsfrie lastebiler og varebiler i hele kjøretøyparken, bør regjeringen utrede hvordan klimakrav kan stilles i vare- og lastebilløynene. Man bør se på hvordan kravene kan trappes opp fra en mindre andel til å gjelde alle vare- og

lastebiler senest innen 2040. Dette vil øke investeringene i nye el- og biogasslastebiler og sikre utskiftning av tilnærmet hele bilparken over 2,5 tonn.

Gi kommuner lov til å innføre nullutslippssoner

Nullutslippssoner i sentrum av storbyene er først og fremst et virkemiddel for å kutte utslipp fra varebiler og lastebiler. Et av målene i Nasjonal transportplan er at «Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentra være tilnærmet nullutslipp» (Meld.St. 14 (2023-2024)). Veitrafikkloven, med tilhørende

forskrift, bør endres så raskt som mulig, slik at byene får etablere nullutslippssoner for nytte-transport. Næringslivet bør varsles i god tid før en nullutslippssone trer i kraft, slik at aktørene rekker å omstille seg. Samtidig må tilstrekkelig ladeinfrastruktur i og rundt sonene på plass.

Utslippsfrie vare- og lastebiler bør få tilgang til kollektivfeltene

Dette har vært på høring og er klart til implementering. ZERO støtter en nasjonal ordning hvor elvarebiler, el-lastebiler og biogasslastebiler har tilgang til kollektivfeltene

over hele landet. Dette vil gjøre utslippsfrie kjøretøy mer attraktive, og bøte på eventuelle tidsulemper på grunn av lading. Dersom kollektivfeltet blir fullt eller sikkerhetshensyn tilsier det, bør det åpnes for at kommuner eller fylker kan skille el-lastebiler og elvarebiler ut av kollektivfeltet.



Foto: CRS Elektro/ASKO

Klimakrav i offentlige anskaffelser

Krav om utslippsfri frakt av varer og tjenester nasjonalt vil skape et marked for utslippsfrie vare- og lastebiler og gi forutsigbarhet for omstillingen for både næringstransporten og anleggsvirksomheten. Oslo har gjort dette med god effekt. Et nasjonalt krav vil øke markedet for tjenester og varelevering uten utslipp landet rundt. I dag pålegges det offentlige å kjøpe inn utslippsfrie personbiler, varebiler og bybusser (Forskrift om utslippskrav til kjøretøy, 2022, §3). Forskriften bør utvides til også å gjelde kjøretøy som brukes til frakt av varer og tjenester, og inkludere lastebiler. For å sikre at kravet kan brukes i hele landet, bør det innføres et unntak for de stedene som har mindre enn to leverandører som kan tilby utslippsfrie alternativer. Etter hvert som markedet vokser, kan kravene også stilles for flere ledd av transporten, inkludert frakt til Norge.

Et mål for nullvekst i vare- og nyttetransport må inn i byvekstavgiftene

Nullvekstmålet og byvekstavgiftene har vært avgjørende for å holde transportveksten nede og unngå vekst. Samtidig vokser nyttetransporten i byene. Nyttetransporten er avhengig av andre virkemidler. Et mål om nullvekst i næringstransporten i byvekstavgiftene vil gi kommunene mulighet til å sette inn insentiver og virkemidler. Dette bør ses i sammenheng med det vedtatte målet om en tilnærmet utslippsfri bydistribusjon i 2030 (Meld. St. 33 (2016-2017)).

Videreføring av fordeler for utslippsfri persontransport

I 2025 ble målet om utslippsfritt personbilsalg i praksis nådd. I 2026 er så langt 98 prosent av nybilsalget utslippsfrie biler. Tverrpolitisk enighet og kraftfulle virkemidler har gjort dette mulig. Det som nå vil påvirke ytterligere utslippskutt for personbilene, er å redusere kjørte fossile kilometer og øke tempo i utskiftningen av bilparken.

Forutsigbar differensiering i brukskostnader, inkludert halv pris i bomringen og lavere parkeringsavgift, er viktige virkemidler for utslippskutt i personbilparken. For samtidig å sikre mindre bilkjøring, kan bompenger og parkeringsavgift økes, men som prinsipp bør fossilt alltid være dobbelt så dyrt. Det bør også være insentiver for delebiler i tettbygde strøk, samt tiltak som gjør at flere reiser kollektivt, sykler og går.

I tillegg til personbiler må også utslippene fra kollektivtransporten kuttes. Rørosbanen og Nordlandsbanen går fortsatt på diesel. Disse må over på fornybar energi. For busser er elektrifisering og biogass løsningen, og dette må etterspørres på alle ruter som ligger ute på anbud, ikke bare bybussene. Det må på plass krav til elektrifisering eller fornybare drivstoff i løyver for turbussene. Samtidig må infrastruktur bygges ut der bussene stopper, slik at det kan lades eller fylles biogass i hviletiden. Med en fornybar bussflåte vil alle tiltak som flytter passasjerer fra privatbil til buss kutte utslipp. I byene bør det vurderes lavere pris utenfor rushtidene for tog og buss for å flytte flere over til kollektivt og flate ut rushtidstoppene.

Mål for tilnærmet utslippsfri personbilpark?

Personbilene er nå utslippsfrie i salg, men det er mulig å sette nye mål for hele bilparken. Et mål om en tilnærmet utslippsfri bilflåte i 2035, med tilhørende virkemidler, kan kutte utslippene med 0,3 millioner tonn CO₂ ut over

dagens politikk. Forutsetningen for å oppnå utslippskuttet er en utskiftning fra fossile biler til elbiler uten vekst i antall biler totalt. Dette vil også gjøre bilister mindre sårbare for økt og varierende oljepris.

Unngå unødvendig transport

For å redusere den totale ressursbruken fra transportsektoren trengs en bedre samordnet transport- og arealplanlegging. Kortere reisevei reduserer energiforbruk og utslipp, og øker sannsynligheten for at folk velger kollektiv, sykkel og gange.

En helhetlig og arealeffektiv transportpolitikk bør bygge på følgende prinsipper:

- Infrastruktur bygges ut fra et helhetlig transportbilde, ikke ved å bygge alle transportformer overalt.
- Prosjekter i NTP prioriteres etter klima- og naturmål, ikke kun etter trafikkprognoser.

- Nullvekstmålet, med et eget mål for gods, og arealnøytralitet settes som førende prinsipper for alle transportinvesteringer.
- Det fastsettes et samlet utslippsbudsjett for NTP.
- Investeringer vris fra nybygging til drift, vedlikehold, oppgradering og klimatilpasning.
- Myndighetene jobber for samlokalisering av industri og næringsvirksomhet, og samlokalisering av boliger og tjenester, for å minske transport- og infrastrukturbehovet mest mulig.

Materialene står for mesteparten av utslippene

Det mest effektive klimatiltaket er å unngå å bygge nytt, gjennom bedre utnyttelse, rehabilitering og ombruk. Når nye bygg, veier, jernbane og anlegg likevel må bygges, må utslippene kuttes både på byggeplassen og i verdikjeden. Produksjon og transport av materialer står for rundt to tredeler av utslippene fra bygg- og anleggsprosjekter

(Grønn Byggallianse, 2025). Utslippene kan reduseres gjennom klima- og materialkrav og ombruk av byggematerialer og masser. Krav og bonus i offentlige anskaffelser har for eksempel vært avgjørende for nær halvering av utslippene per tonn asfalt fra 2020-2024, og Statens vegvesen har et mål om minst 70 prosent kutt i 2030 (Statens Vegvesen, 2024).

Virkemiddelpakke for utslippsfrie maskiner

Innen 2035 bør alle nye ikke-veigående maskiner være utslippsfrie. I dag er rundt 2 prosent av nye maskiner utslippsfrie (Miljødirektoratet, 2026b). I anleggsektoren er offentlige anskaffelser avgjørende for rask innfasing, og for elektriske anleggsmaskiner er nysalget om lag 8 prosent utslippsfritt (MGF, 2026). For at nysalget av maskiner skal være utslippsfritt innen 2035, kreves det en omfattende virkemiddelpakke:

- Det bør varsles at forbudet mot all fossil forbrenning på bygge- og anleggsplasser skal inkludere drivstoff fra 2030. Et slikt forbud kan raskt utredes og varsles,

og vil være et viktig styringssignal for næringen. For de fleste maskinkategorier finnes det elektriske alternativer, og for de resterende vil løsningen være bærekraftig biodrivstoff eller hydrogen.

- Det bør forskriftsfestes et minimumskrav til utslippsfri energibruk på bygge- og anleggsplasser i alle offentlige anbud. Tidlig varsling om forskriften, kombinert med tydelige og gradvis økende minimumskrav, gir forutsigbarhet for bransjen og innkjøpere. Forskriften bør innrettes som et minimumskrav til utslippsfri andel av energibruk på offentlige bygge- og anleggsplasser. Kravet kan for eksempel være at minimum 15 prosent av energiforbruket på bygge- og anleggsplasser skal være utslippsfritt ved

innføring i 2027, 50 prosent i 2030 og 95 prosent i 2035. Det bør i forskriften også sikres at resterende energibruk er fossilfri (bærekraftig biogass og biodrivstoff) frem til et eventuelt forbud trer i kraft. En slik forskrift er allerede utredet og anbefalt av Miljødirektoratet, og bør innføres med krav fra 2027.

- Enovas støtteordning for innkjøp av utslippsfrie maskiner fungerer godt og bør utvides til å gjelde flere maskintyper og tilhørende ladeinfrastruktur. For å oppnå rask nok innfasing og for å premiere gjenbruk bør støtten også gjelde

ombygging av brukte fossile maskiner.

- Forskriften om utslippskrav til offentlig anskaffelse av kjøretøy bør utvides til å også omfatte innkjøp av alle nye offentlige maskiner. Dette inkluderer kjøretøy som er produsert og konstruert for bruk hovedsakelig på bygge- og anleggsplasser, steinbrudd, havnearlegg og flyplasser.
- Regjeringen bør utrede hvordan det kan stilles klimakrav til konsesjoner ved gruvetillatelse.

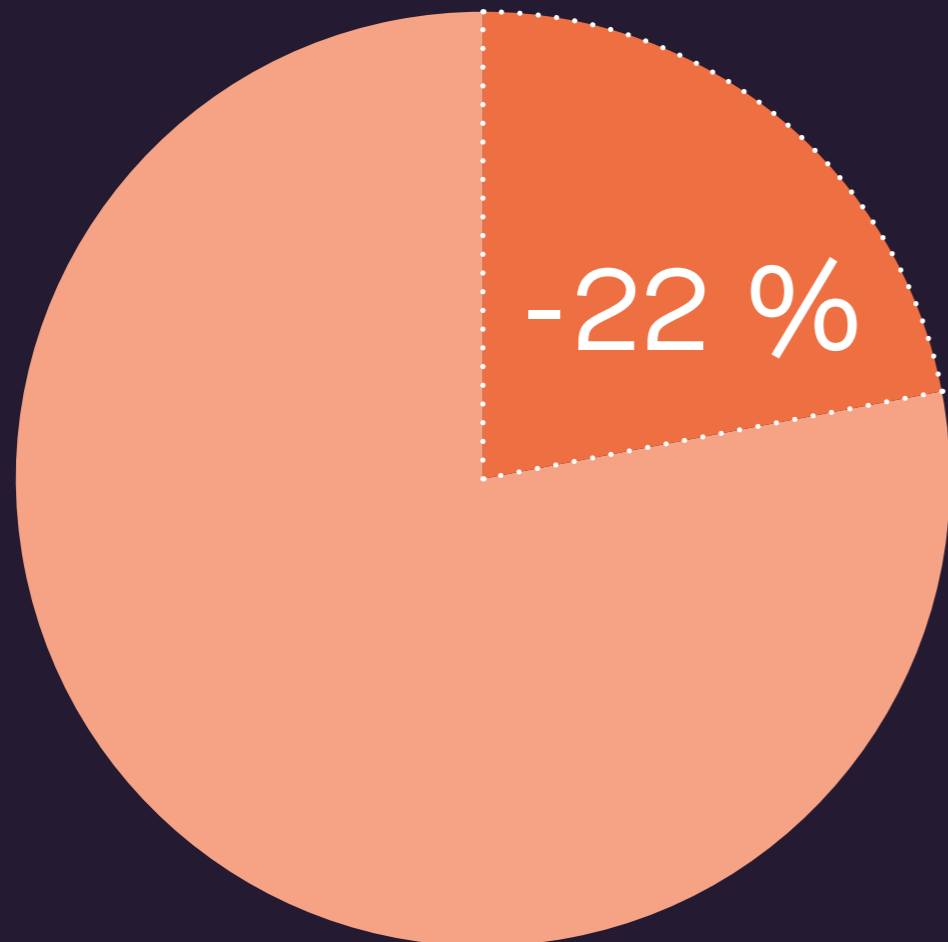


Foto: Wordup/Uno X

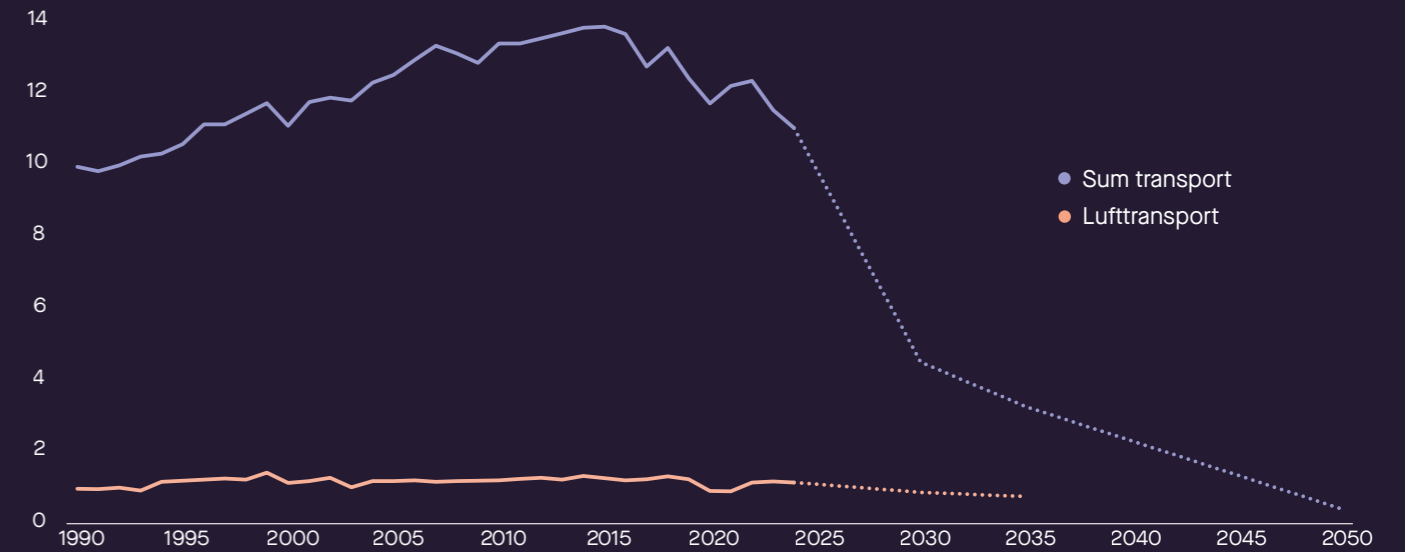
Lufttransport

1,1 millioner tonn CO₂

Utslipp fra lufttransport i 2024



ZEROs klimapolitikk kutter utslippene med 22 % i 2035. El- og hydrogenfly vil ikke være klare for kommersiell drift før 2030. Norsk produksjon og bruk av SAF vil bidra til utslippskutt til 2035, men er samtidig en begrenset ressurs. Trafikkmengden må holdes nede.



Utslipp (millioner tonn CO₂) siden 1990 fra luftfarten og transporten samlet på land og i luft, og mulige utslippskutt fremover. Utslippskuttene i 2030 og 2035 er estimert av ZERO. Utslippskuttet i 2050 er fra Miljødirektoratets hovedbane (2026a).

1,4 TWh

Biobehov i 2035

1,2 mrd.

Samfunnsøkonomiske kostnader (kr) i 2035

250 mill.

Unngått fossilt drivstoff (liter) i 2035

Tiltak for utslippskutt

SAF

Elfly

Stans i trafikkvekst

ZEROs forslag til virkemidler

Utviklingskontrakter

Krav i FOT-rutene

EUs ReFuelEU Aviation

SAF-fritak for flypassasjeravgiften

Krav i offentlige anskaffelser

Lufttransport

Luftfarten står for de minste utslippene fra transportsektoren. Utslippene gikk kraftig ned under koronapandemien, men var i 2024 nesten tilbake på 2019-nivå. I 2024 var utslippene 2,8 millioner tonn CO₂ totalt, hvorav 1,1 millioner tonn er fra innenriks luftfart og tellende på det norske utslippsregnskapet.

De viktigste løsningene for å redusere utslipp i lufttransport er bruk av bærekraftig flydrivstoff (SAF), videre teknologiutvikling og sertifisering for elfly, og å sikre at trafikken i luftfarten ikke vokser ytterligere. Vi anslår at utslippene kan reduseres med 0,3 millioner tonn CO₂ i 2030 og 0,4 millioner tonn CO₂ i 2035.

Teknologiutvikling og sertifisering i luftfarten tar lang tid. El- og hydrogenfly vil ikke være klare for kommersielle ruter før 2030. Å bytte ut fossilt flydrivstoff med fornybart (SAF) er derfor et avgjørende tiltak for utslippskutt, sammen med tiltak som sikrer at luftfarten ikke vokser ytterligere. Det er særlig utenlandstrafikken som vokser.

Luftfarten er mer regulert enn andre deler av transportsektoren. Introduksjon

av ny teknologi trenger derfor en helhetlig tilnærming, hvor regelverk, sikkerhet, infrastruktur, ruteplanlegging og teknologiutvikling flytter seg parallelt, slik at alt er klart når flyene er klare. For å sikre teknologiutvikling og at flyene som utvikles egner seg for norske forhold, er det viktig at Norge fortsetter innsatsen for teknologiutvikling og testing gjennom testarena for null- og lavutslippsluftfart og forsterker denne gjennom utviklingskontrakter.

Selv med rask teknologiutvikling vil de fleste flyene gå på flytende drivstoff i lang tid. Produksjon og bruk av bærekraftig flydrivstoff (SAF) er det tiltaket som kan bidra til størst utslippskutt frem mot 2035. Innblanding av SAF vil også kutte utslipp som ikke telles på det norske klimagassregnskapet. Kun 41 prosent av det som fylles på norske flyplasser bokføres som utslipp i Norge (Avinor, 2026).

Samtidig er det for luftfarten, som for annen transport, avgjørende å omstille fremfor å vokse. SAF er en begrenset ressurs. Tiltak som bidrar til å flytte reiser over til tog og elbuss, eller som gjør det attraktivt å reise kortere og ha færre, men fullere fly, er viktige for å holde trafikkmengden nede.

Hva er SAF?

SAF står for *Sustainable Aviation Fuel*. Dette er en samlebetegnelse for bærekraftig biodrivstoff, laget av avfall og rester, og e-fuels, laget av fanget CO₂ og hydrogen.

For å kunne kalles SAF må klimanytten være minst 70 prosent i livsløpet, sammenlignet med fossilt drivstoff.

Avinor bør ikke være en pådriver for trafikkvekst

Regjeringen bør gjennom Samferdselsdepartementet og Næringsdepartementet gi føringer om at Avinor ikke lenger skal legge til rette for trafikkvekst, men heller øke innsatsen for omstilling av luftfarten. I 2026 ble CO₂-avgiften for luftfarten kuttet, og de siste årene er flypassasjeravgiften redusert mens flyplassavgiftene er økt. En differensiert flyplassavgift med mål om å oppnå omstilling bør være blant virkemidlene regjeringen ber Avinor bruke, sammen med utbygging av lade- og fylleinfrastruktur.

Tydelige klimakrav til statens reiser

Det må stilles utslippskrav til alle offentlige tjenestereiser gjennom rammeavtaler og reisepolicy. Forsvaret har allerede gjennomført dette. Målet må være å begrense antall reiser, øke antall videomøter, ta tog og buss der det er mulig, samt stille utslippskrav til nødvendige reiser. ZERO anbefaler å stille krav om CO₂-reduksjon eller krav om innblanding av 15

prosent SAF, ut over omsetningskravet. Slike krav bør gjelde for alle avtaler, særlig statens fellesavtaler for flyreiser (et anbud Direktoratet for forvaltning og økonomistyring har ansvaret for). Statlig eide selskaper bør ha tilsvarende retningslinjer.

Forsterking av Grønt luftfartsprogram

Grønt luftfartsprogram samler private og offentlige aktører og bør forsterkes og finansieres opp, slik at det kan være en pådriver for omstilling av luftfarten. NHO og LO bør delta, sammen med Luftfartstilsynet og Avinor, slik at alle krefter i luftfarten kan koordinere innsatsen rundt teknologiskift og økt bruk og produksjon av SAF.

Testarena for null- og lavutslippsluftfart

Den etablerte testarenaen for null- og lavutslippsluftfart gjennomførte sin første omfattende testflygning i 2025. Det var et

første skritt for Norge som en pådriver for testing og teknologiutvikling for utslippsfri luftfart.

Testarenaen må styrkes ytterligere med årlige tilskudd fra milliarder som er satt av i NTP, samtidig som virkemiddelapparatet for teknologiutvikling kobles på. Det må også etableres konkrete markedsmuligheter for operatører og teknologileverandører i luftfarten, gjennom utlysning av utviklingskontrakter.

Med korte avstander og mange lokasjoner er det norske kortbanenettet særlig egnet for innfasing av elektrifiserte fly. Dette vil også kunne gi helt nye mobilitetsmuligheter på Vestlandet og i Nord-Norge. Det viktigste og mest styringseffektive virkemiddelet for kortbanenettet er å stille krav til innføring av og overgang til utslippsfrie fly i alle FOT-anbud. Dette kan kombineres med nye måter å fly på og en annen type ruteplanlegging som sikrer utslippsfri mobilitet.

Det neste anbudet på FOT-rutene skal gjelde fra 2028. Det må stilles krav om gradvis elektrifisering, med hel-elektrisk, hybrid og

brenselcelle, i løpet av anbudsperioden. For å klargjøre hele verdikjeden med flyoperatører, teknologi, lade- og fyllinfrastruktur og drift til innfasing av lav- og nullutslippsfly, må det lyses ut utviklingskontrakter på flere pilotstrekninger i løpet av 2026. Dette vil også gi en mulighet til samarbeid på tvers av verdikjeden og må skje i tett samspill med testarena for null- og lavutslippsluftfart. Utviklingskontraktene må åpne for andre ruteløsninger og nye måter å løse utslippsfri mobilitet på langs en strekning eller i et område.

Unntak for flypassasjeravgift ved innblanding av SAF

Omsetningskravet for luftfarten økte til 2 prosent fra 2026 og skal følge EUs ReFuelEU Aviation videre. Det betyr et krav på 6 prosent i 2030, 20 prosent i 2035 og 70 prosent i 2050 (fra 2030 er e-fuels inkludert som et eget delkrav). ZERO mener bærekraftig biodrivstoff bør prioriteres til formål som ikke er egnet for like rask elektrifisering. Dette er luftfart og sjøfarten de beste eksemplene på.

ReFuelEU Aviation setter ikke kun et nedre,

men også et øvre tak på hva land kan kreve av innblanding. Økt innblanding eller bruk ut over dette må være basert på en frivillig ordning. For å kutte utslipp og fossil avhengighet i luftfarten er det behov for virkemidler i tillegg til omsetningskravet. Dette kan også bidra til å få opp produksjon av fornybare drivstoff i Norge.

SAF er dyrere enn konvensjonell, fossil jetfuel og det er behov for økonomiske insentiver

for å få opp bruken. Derfor foreslår ZERO at flypassasjeravgiften endres og at det gis unntak fra flypassasjeravgiften for alle billetter kjøpt med 25 prosent eller mer innblandet SAF, der dette brukes ut over omsetningskravet. Alt SAF i ordningen må følge bærekraftskriteriene i ReFuelEU Aviation og meldes inn til EUs unionsdatabase. Dette bør gjelde fra 2027. På denne måten kan det sikres mer treffsikre utslippskutt enn gjennom dagens flypassasjeravgift.

Forsvaret skal kutte sine utslipp

Skal Forsvaret klare å kutte utslipp samtidig som de ruster opp, blir det avgjørende å bruke SAF på kampflyene, samt øke bruken av simulator. Forsvaret har prøvflydd med SAF og ser på norsk produksjon av SAF som et

viktig tiltak for økt beredskap. Vi har ikke tatt med tiltakene for Forsvaret i vår rapport, men det er mulig for Forsvaret å bruke 130 millioner liter SAF fra 2030.

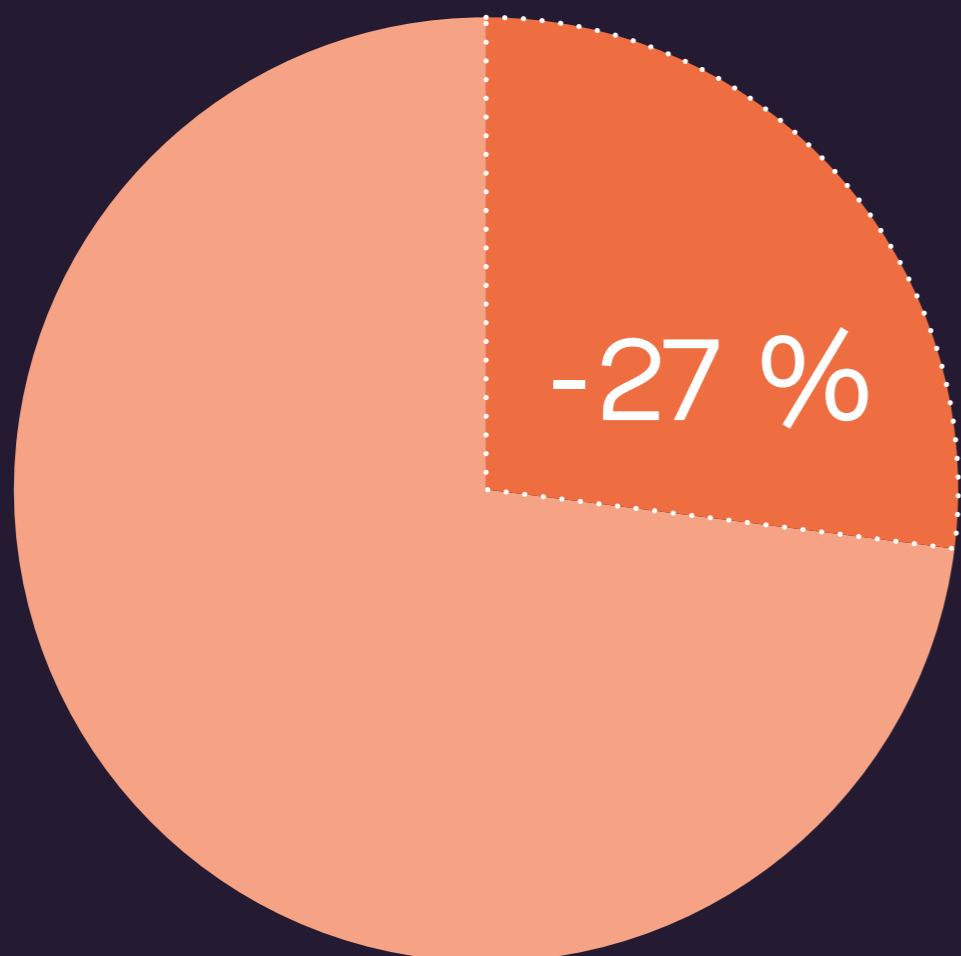


I 2025 ble det for første gang testet elektrisk fly mellom Stavanger og Bergen. Ruta er det første testprosjektet i Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfart. Foto: Avinor/Margareth Aske

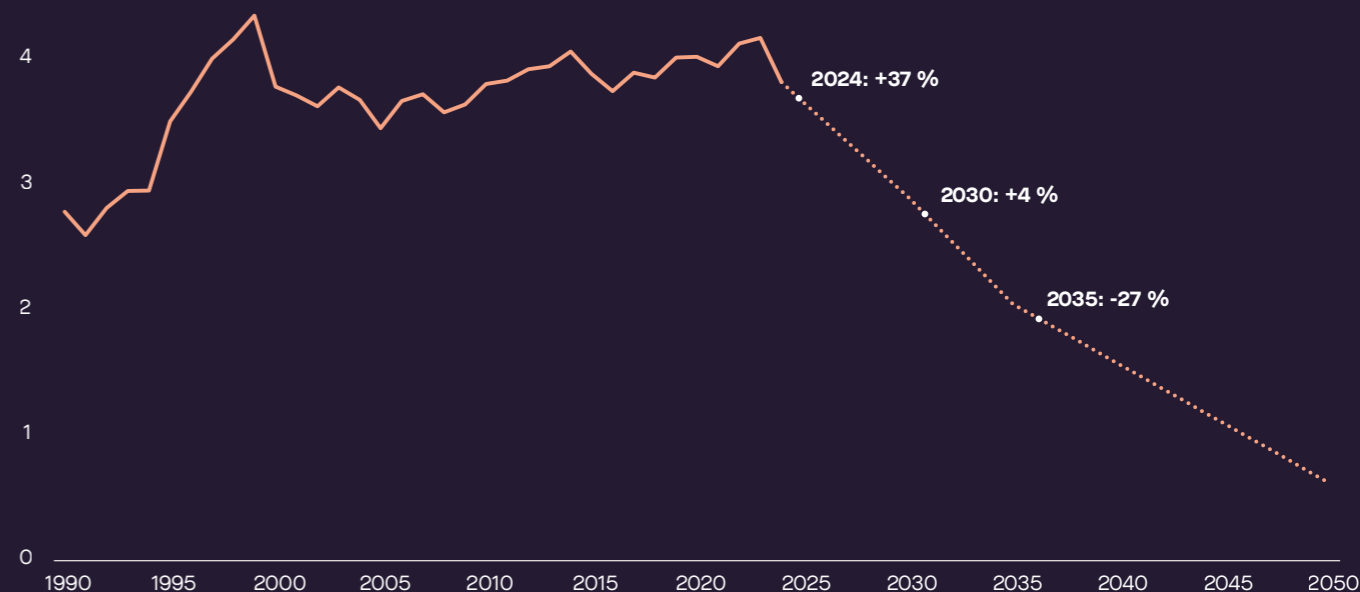
Maritim og havbruk

3,8 millioner tonn CO₂

← Utslipp fra maritim og havbruk i 2024



ZEROs klimapolitikk kutter utslippene med 27 % i 2035. Flere maritime aktører tar i bruk fornybare drivstoff, hjulpet av eksisterende virkemidler. Investeringer i grønne skip og infrastruktur går likevel for sakte. Forsterket politikk kan få fart på omstillingen.



Utslipp (millioner tonn CO₂) siden 1990 fra maritim transport og havbruk og mulige utslippskutt fremover. Utslippskuttene i 2030 og 2035 er i hovedsak basert på tiltakene til Miljødirektoratet (2026a). Utslippskuttet i 2050 er fra Miljødirektoratets hovedbane (2026a).

1,3 TWh

Kraftbehov i 2035

0,9 TWh

Biobehov i 2035

1,3 TWh

Hydrogenbaserte drivstoff i 2035

560 mill.

Unngått fossilt drivstoff (liter) i 2035

5,1 mrd.

Samfunnsøkonomiske kostnader (kr) i 2035

Tiltak for utslippskutt

Elektrifisering

Lav- og nullutslippsdrivstoff

Energieffektivisering

Økt bruk av landstrøm

ZEROs forslag til virkemidler

Innfør varslede klimakrav

Offentlig innkjøpsmakt

Ny infrastruktur

Virkemiddelpakke for fiskeflåten

Maritim transport og havbruk

Næringen er langt unna målet om å halvere utslippene fra skipsfart innen 2030. Regjeringen har inngått et maritimt klimapartnerskap med næringen og skal i løpet av 2026 legge frem en maritim strategi, der grønn omstilling er et av flere tema (Nærings- og fiskeridepartementet, 2026).

De viktigste løsningene for utslippskutt i maritim transport er elektrifisering og overgang til lav- og nullutslippsdrivstoff. Det er også potensial for energieffektivisering og økt bruk av landstrøm. Med målrettede virkemidler som tar ned kostnader og risiko anslår vi at utslippene kan reduseres med 0,9 millioner tonn CO₂ i 2030 og 1,8 millioner tonn CO₂ i 2035.

Utslippsstatistikken for sjøfart inkluderer ikke utslipp fra norske rederier i internasjonale farvann. Disse er betydelige, og Rederiforbundets medlemsflåte alene rapporterte om et utslipp på nær 25 millioner tonn CO₂ i 2025. Kun 1,6 millioner tonn rapporteres i norsk utslippsstatistikk (Norges Rederiforbund, 2026 s. 4).

Innfør varslede klimakrav i offentlige anskaffelser

Offentlig innkjøpsmakt er viktig for omstilling og utslippskutt i sjøtransporten. Fergeskip er fra januar 2025 omfattet av et nullutslippskrav. Fylkene kompenseres for kravet over et rammetilskudd, som i 2026 er budsjettert til 132,5 millioner kroner (Prop. 1 S (2025–2026), 2025c). Dette dekker imidlertid ikke investeringsbehovet som utløses av kravet (Menon Economics, 2025, s. 14).

ZERO foreslår at rammetilskuddet for fergeskip økes til 250 millioner kroner per år frem til 2030, for at fylkeskommunene kan oppgradere kai, ladeanlegg og nettkapasitet. For å redusere usikkerhet og bidra til gjennomføringen av nullutslippskravet utvikler ZERO i samarbeid med DFØ og Kollektivtrafikkforeningen en veileder for klimavennlige anbudsprosesser for fergeskip.

På grunn av usikkerhet rundt teknologi og kostnader, har klimakravet til hurtigbåter

Norge trenger et havneløft

Havner er bindeleddet mellom transporten på land og til sjøs, og avgjørende for fremkommelighet, industri- og næringsutvikling, grønn omstilling, forsvar og beredskap. Likevel er styringen av norske havner fragmentert og uten tydelig nasjonal samordning. Det er behov for tydeligere politikk og handling:

1. Den nasjonale maritime strategien bør inkludere en nasjonal prioritering av hvilke havner som skal investere i beredskap, forsyningssikkerhet, grønn omstilling og være knutepunkt i et helhetlig transportsystem.
2. Nasjonalt prioriterte havner må sikres tilstrekkelig areal, kraft og investeringsstøtte til å gjennomføre sine oppgaver.
3. Regjeringen må lage en plan for et offentlig tilgjengelig lade- og fyllenettverk for lav- og nullutslippsdrivstoff i havn etter modell fra Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei (Statens vegvesen og Nye veier, 2023). Planen må ta høyde for areal-, kraft og nettbehov, og ses i sammenheng med økonomiske støtteordninger.
4. Regelverket for nettilknytning bør sikre at havner kan avregnes og faktureres som et område, ikke utelukkende per forbrukspunkt.
5. Regjeringen må innføre det varslede kravet til landstrøm i havn.

fra 2025 ikke blitt fulgt opp som varslet. Miljødirektoratet foreslår at nullutslippsløsninger fases inn i nye hurtigbåtkontrakter i drift fra 2030 (Miljødirektoratet, 2026b, tiltak S01). For at dette skal være gjennomførbart, må staten bidra til å redusere risikoen i kontraktene som fornyes før 2030.

Hurtigbåtprogrammet er et viktig virkemiddel, men behovet overgår dagens ramme

med stor margin. I 2025 fikk programmet søknader for over 2 milliarder kroner (Miljødirektoratet, 2025). Miljødirektoratet anslår en gjennomsnittlig merkostnad på 6.300 kroner per tonn CO₂ og en samlet årlig merkostnad på rundt 700 millioner kroner for nullutslippsløsninger i alle hurtigbåtsamband (Miljødirektoratet, 2026b, tiltak S01; Miljødirektoratet, 2026c, s. 16).



Foto: Torghatten

Hurtigbåtprogrammet bør derfor trappes opp til minst 500 millioner kroner årlig fram mot 2030 og forbeholdes prosjekter som utløser utslippsfri drift, med prioritering av samband der fylkeskommunen kan dokumentere utslippskutt og en troverdig plan for fartøy, lading og nettilknytning.

Konkurransen om neste kontraktperiode (2031-2040) for Kystruten Bergen-Kirkenes må lyses ut i 2026 og stille krav om innfasing av utslippsfri drift tidlig i kontraktperioden, med krav om fornybare drivstoff fra start. I mellomtiden må klimakravene i inneværende kontraktperiode overholdes, blant annet ved overgang til biogass på Havila Kystrutens LNG-

skip. Staten bør etterspørre biogass i øvrige LNG-fartøy på oppdrag for det offentlige, herunder i Kystvakten og ferger. Offentlig innkjøpsmakt bør også brukes til å sikre lav- og nullutslippsteknologi i anskaffelsen av 28 standardiserte fartøy til Sjøforsvaret.

Innfør klimakrav til offshorefartøy snarest

Forskrift til klimakrav for offshorefartøy var på høring i 2025 og ligger nå til behandling i regjeringen. Kravet er utformet for å modne markedet for fornybare drivstoff og langsiktige løsninger som karbonfangst og -lagring på skip, samt øke etterspørselen etter kjente

teknologier som biogass og landstrøm. Selv om utslippskutt fra energieffektivisering og operasjonelle tiltak bør gis bedre uttelling i forskriften, bør kravet innføres i sin helhet så raskt som mulig.

Still krav til utslippskutt og oppsamling av slam fra havbruksnæringen

Et klimakrav for havbruksfartøy under 24 meter var på høring med frist i januar 2026. Kravet er planlagt faset inn fra 2028. Når det er fullt innført, vil minst 90 prosent av energibruken komme fra utslippsfrie energikilder og utløse utslippskutt på 0,2 millioner tonn CO₂ (Klima- og miljødepartementet, 2025b). Kravet er et viktig første steg, men må følges opp med trinnsvis innføring av krav for havbruksfartøy over 24 meter, og oppfølging av Stortingets vedtak om å vurdere hvordan slam og andre avfallsstrømmer fra havbruk kan inngå i en mer sirkulær økonomi (Innst. 525 S (2024–2025), 2025).

En virkemiddelpakke for fiskeflåten

Fiske- og fangstfartøy opererer uforutsigbart og går over lange distanser, gjerne langt til havs. Dette gjør omstillingen til fornybare drivstoff krevende. Flåten er underlagt både CO₂-avgift og omsetningskrav for biodrivstoff, men næringen rapporterer om at dette fører til karbonlekkasje heller enn klimakutt. Et felles avgiftssystem med EU vil kunne motvirke dette, men det er uansett behov for nasjonal politikk som omstiller flåten. Fiskefartøy kan elektrifiseres. Miljødirektoratet (2026b, tiltak S02 og S03) viser at 500

nye kystfiskefartøy under 28 meter kan delelektrifiseres frem til 2035, og at det for havfiskefartøy over 28 meter er realistisk å fase inn 15 nye lav- eller nullutslippsfartøy. I tillegg vurderer ZERO at det er potensial for utslippskutt ved økt bruk av landstrøm i fiskerihavner, samt energieffektivisering. Vi foreslår en virkemiddelpakke der fiskeflåten og fiskerihavner inkluderes i regjeringens varslede krav om bruk av landstrøm (Klima- og miljødepartementet, 2025b), og at det i tillegg etableres et fireårig støtteprogram i Enova der inntil 1 milliard kroner brukes til energieffektivisering i fiskeflåten, samt en egen satsing på innovasjon og pilotprosjekter for nullutslippsløsninger i den havgående flåten. I tillegg må regelverket rundt fiske tilpasses slik at det gir insentiver til å fiske med lavt energiforbruk.

Elektriske fritidsbåter kan være et synlig uttrykk for omstillingen på sjøen

I marinaer og båthavner kan elektriske fritidsbåter bidra til å bygge marked, erfaring og ladeinfrastruktur, selv om klimaeffekten per støttekrone er begrenset fordi båtene brukes lite i løpet av året (Miljødirektoratet, 2026b). Derfor bør elektrifisering av fritidsbåter først og fremst ses som et synlig og lokalt supplement, og det bør gis støtte til lading og tas i bruk miljødifferensierte havneavgifter.

Risikodeling og støtte til energieffektivisering

Enova bør innrette støtteprogram til maritim transport slik at også store og komplekse prosjekter får nødvendig innovasjonsstøtte. I tillegg bør støtten til utrulling av kjent teknologi i umodne marked prioriteres, slik det åpnes for i Enovas mandat for 2025-2028. NOx-avtalen bør også forlenges.

Det trengs en satsing på energieffektivisering, noe også partene i det maritime klimapartnerskapet har foreslått (Maritimt Forum, 2025). Energieffektivisering kutter utslipp raskt, forenkler overgangen til mer plasskrevende og kostbare drivstoff og er ofte billigere og enklere å gjennomføre enn andre klimatiltak. DNV (2025a) beregner at skipsfarten kan kutte 16 prosent av utslippene med energieffektivisering. For norsk innenriks sjøfart (uten fiske) tilsvarer dette nær 0,5 millioner tonn CO₂. Noen prosjekter forventes utløst av CO₂-avgift og kvotepris (Miljødirektoratet 2026), mens andre ikke realiseres på grunn av mangel på blant annet kunnskap eller høye kostnader (DNV, 2025a).

Regjeringen bør be Enova opprette et program for faglig og finansiell støtte til energieffektiviseringsprosjekter, med mål om å utløse prosjekter som til sammen kutter 0,2 millioner tonn CO₂ i perioden fra 2027 til 2030. For prosjekter som er lønnsomme (med karbonpris) kan programmet tilby veiledning eller forprosjektstøtte, mens ulønnsomme prosjekter kan få støtte til den delen av tiltakskostnaden som overstiger karbonprisen. Innretningen bør være teknologinøytral, men med en forutsigbarhet rundt hvilke tiltak som kvalifiserer til støtte.

En internasjonal næring

Deler av innenriks sjøfart omfattes av EUs kvotesystem og skal innlemmes i FuelEU Maritime. Klimapolitikk i EU kommer i tillegg til norske virkemidler. Kostnadsulempen i konkurransen mot internasjonale aktører som er underlagt en svakere klimapolitikk, kan føre til karbonlekkasje. For å bøte på dette har regjeringen redusert CO₂-avgiften for kvotepliktig skipsfart slik at innenriks sjøfart har tilnærmet lik karbonpris, uavhengig av om den har kvoteplikt eller ikke (Finansdepartementet, 2026; Klima- og miljødepartementet, 2024 s. 50). Denne utfordringen gjelder også for fiske.

At sjøfarten er internasjonal, kompliserer arbeidet med omstilling, en utfordring som Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) forsøker å løse. IMO har vedtatt at internasjonal skipsfart skal oppnå netto nullutslipp innen 2050 og utvikler tekniske reguleringer og økonomiske mekanismer for å nå målet (IMO, 2023). Rammeverket skulle vedtas i 2025 og tre i kraft i 2027/2028, men er utsatt etter sterkt press fra særlig USA. Det er uklart om og når det eventuelt vedtas.

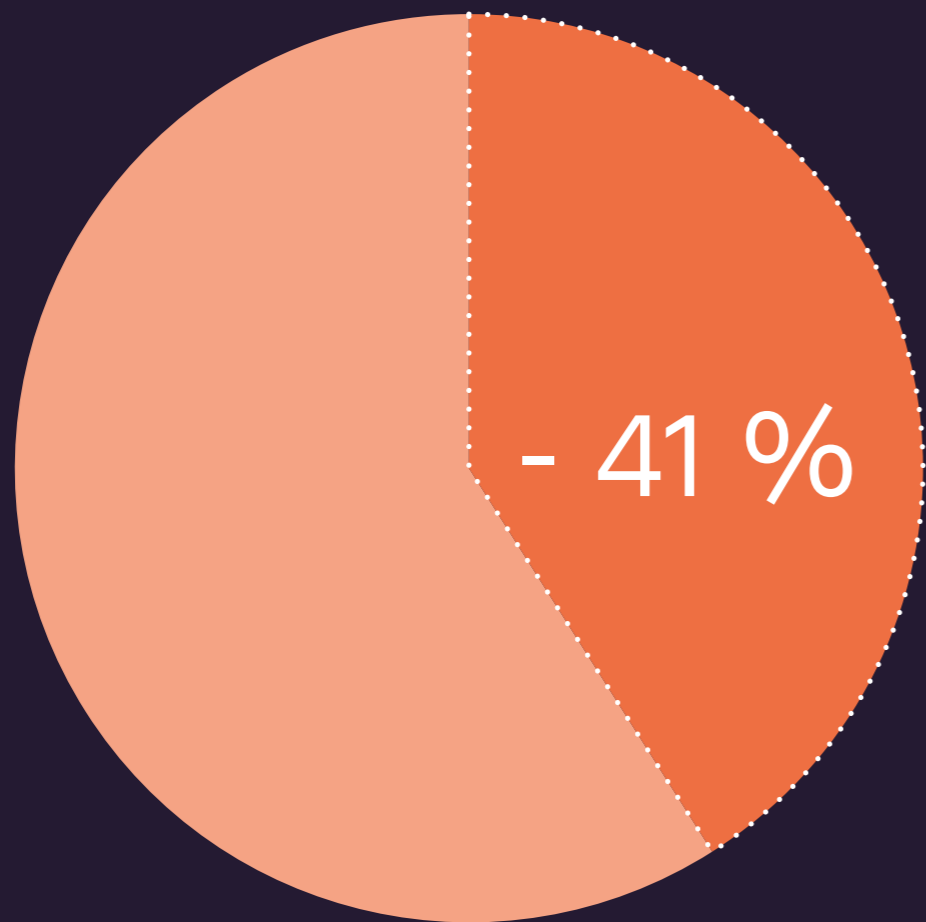
Miljødirektoratet (2026 s.13) poengterer at internasjonale klimavirkemidler ikke er nok til å omstille Norge til et lavutslippssamfunn, og peker på behovet for et bredt spekter av nasjonale virkemidler som kan supplere de internasjonale reguleringene.

«Maritimnæringen er langt unna målet om å halvere utslippene fra skipsfart innen 2030.»

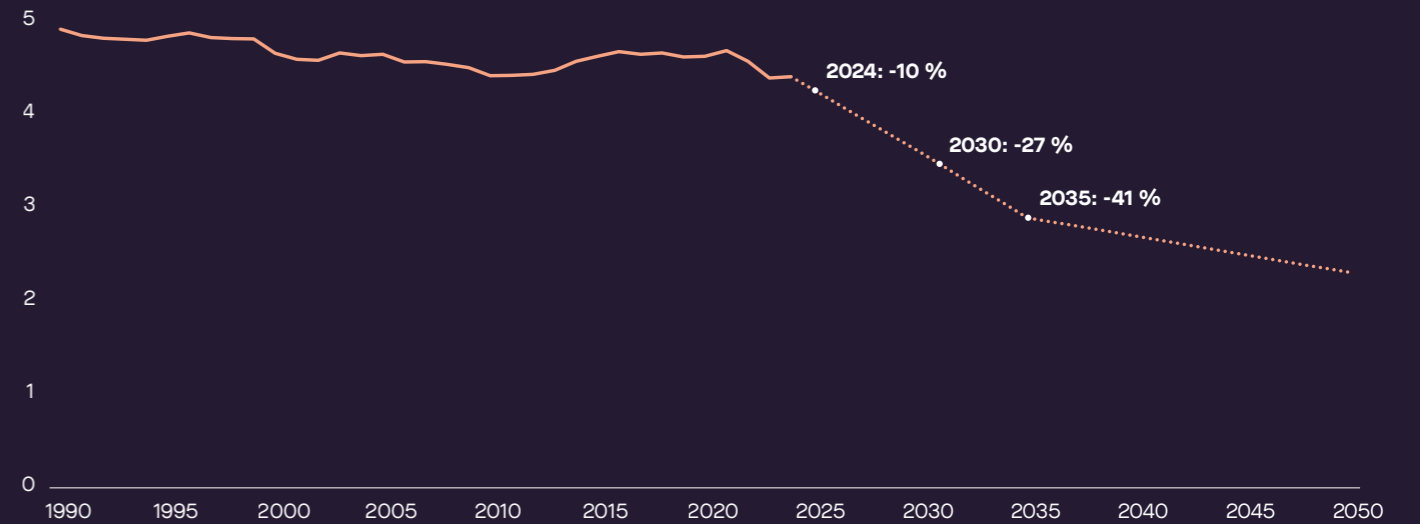
Jordbruk

4,4 millioner tonn CO₂

Utslipp fra jordbruk og matproduksjon i 2024



ZEROs klimapolitikk kutter utslippene med 41 % i 2035. Det er en ubalanse mellom hvordan midlene i jordbruksavtalen fordeles og de landbrukspolitiske målene. Det trengs helhetlig politikk, som ser kosthold, matproduksjon, beredskap, selvforsyning og klima i sammenheng.



Utslipp (millioner tonn CO₂) siden 1990 fra jordbruk og matproduksjon og mulige utslippskutt fremover. Utslippskuttene i 2030 og 2035 er estimert av ZERO. Utslippskuttet i 2050 er fra Miljødirektoratets hovedbane (2026a).



Biobehov i 2035



Samfunnsøkonomiske kostnader (kr) i 2035

Tiltak for utslippskutt

Omlagging av kosthold

Gjødsel med lavere utslipp

Redusert matsvinn

ZEROs forslag til virkemidler

Endret tilskuddsbruk i jordbruksavtalen

Grønn skatteveksling

Krav i offentlige anskaffelser

Arealtilskudd

Jordbruk og matproduksjon

Jordbrukssektoren står for nær 10 prosent av norske utslipp, og utslippene er forventet å øke frem til 2030 (Miljødirektoratet 2026a). Utslippene kommer fra flere ulike kilder og har både fossil og biologisk opprinnelse. De inkluderer metanutslipp fra husdyrhold, CO₂- og lystgassutslipp fra matproduksjon og bruk av mineralgjødsel og utslipp fra drenering av myr.

De viktigste løsningene for å kutte utslipp fra jordbruk og matproduksjon er å øke etterspørselen etter mat vi skal spise mer av, sørge for at virkemidlene i jordbruksavtalen belønner utslippskutt, samt å redusere matsvinn og mer bruk av gjødsel med lavere utslipp. ZERO foreslår politikk som kan kutte utslipp fra jordbruk på 0,8 millioner tonn i 2030 og 1,5 millioner tonn i 2035.

Det er utfordrende å omstille matsystemet, fordi politiske valg må ivareta flere hensyn samtidig, som kosthold, klima, beredskap og selvforsyning. Disse målene trekker ofte i ulike retninger. Utslippskuttene avhenger også i stor grad av endrede forbruksvaner og er derfor krevende å oppnå.

I 2019 inngikk staten og landbruket en klimaavtale med mål om å redusere utslippene og øke opptaket av karbon tilsvarende 5 millioner tonn CO₂ samlet i perioden 2021–2030. Riksrevisjonen la i 2025 frem sin vurdering av klimapolitikken i landbruket, og konkluderte med at målkonflikter, urealistiske forutsetninger i klimaavtalen og manglende virkemidler gjør målet urealistisk å nå (Riksrevisjonen, 2025b). Det er behov for en helt annen politikk for å realisere utslippskutt.

For å redusere utslippene fra matproduksjonen har ZERO fordelt tiltak og virkemidler inn i tre hovedkategorier: 1) virkemiddelpakke for mer korn, frukt og grønt, 2) virkemidler som omstiller matsystemet, og 3) virkemidler som reduserer utslipp per produserte enhet.

Virkemiddelpakke for mer korn, frukt og grønt

De største utslippsreduksjonene fra matsystemet kan tas av forbrukere gjennom endret kosthold og redusert matsvinn (Miljødirektoratet 2026a).



Den norskutviklede landbruksroboten Thorvald er eksempel på teknologi som kan effektivisere grønnsaksproduksjon og kutte utslipp ved å erstatte dieseldrevne maskiner. Foto: Håkon Sparre/NMBU

Disse tiltakene er krevende fordi de handler om personlige preferanser, kultur og vaner. Det trengs positive virkemidler som påvirker forbrukere. De viktigste barrierene for endring er vaner, tilgjengelighet og pris, kunnskap, og påvirkning i kjøpsøyeblikket. For å få til den nødvendige omstillingen må økt etterspørsel etter mer korn, frukt og grønt komme først. Deretter må jordbruksvirksomhetene justere produksjonen etter endrede forbruksvaner.

Samtidig er det nødvendig med støtte til endret produksjon.

ZERO anser det ikke som realistisk å endre forbruksvaner i tråd med kostrådene innen 2030. For å bevege forbrukerne i riktig retning, foreslår ZERO en serie av virkemidler for at flere skal velge mer frukt, grønnsaker og fisk.

Det bør stilles krav om at alle måltider i offentlig regi skal være i tråd med kostrådene. Det bør innføres et forbud mot salg av både rødt og bearbeidet kjøtt med tap. Det bør innføres en lovfestet rett til gratis skolefrukt til alle barn gjennom hele skolealderen, hvor det fortrinnsvis skal velges norske varer i sesong. Det vil bidra til å stimulere markedet og øke etterspørselen etter frukt og grønt, samtidig som det sikrer tilgang til sunn og næringsrik mat. I tillegg trengs det virkemidler som påvirker forbrukere i kjøpsøyeblikket. Sunn skatteveksling, der frukt, grønt og grove kornprodukter blir billigere, og rødt kjøtt og usunne varer blir dyrere, er viktig for å redusere prisen på korn, frukt og grønt. Klimamerking, hylleplassering og markedsføring av mat har også betydning for opplevelse av tilgjengelighet og gir synlighet i klimaavtrykket av ulike matvarer.

Virkemiddelpakke for omstilling av matsystemet

Jordbruket er svært regulert, og de viktigste føringene for jordbruket skjer i årlige forhandlinger mellom staten og jordbruksorganisasjonene. I 2025 hadde jordbruksavtalen en kostnad på 29,7 milliarder kroner (Regjeringen, 2025c). Dette er en økning på 75 prosent siden 2021 (Regjeringen, 2025c). Over halvparten av midlene, om lag 16 milliarder, går direkte til produksjon av melk og kjøtt. Også andre ordninger støtter indirekte mer kjøtt- og melkeproduksjon.

Omstilling av matsystemet krever en matpolitikk som styrer etter mål om både helse, beredskap og klima, og en

virkemiddelbruk i jordbruksavtalen som gjenspeiler dette. Det må dyrkes mer menneskemat i Norge, på bekostning av dyrefor. Samtidig som forbrukere gradvis endrer sine vaner, må også virkemiddelbruken i jordbruksavtalen tilpasses endret etterspørsel og matproduksjon.

ZERO foreslår å endre hvordan midlene i jordbruksavtalen fordeles. Avtalen må i større grad støtte opp under de landbrukspolitiske målene som er satt om et bærekraftig landbruk over hele landet, med lave utslipp av klimagasser og styrket beredskap og verdiskaping.

Arealtilskudd er en tilskuddsordning som gis basert på areal i drift, og på type vekst eller dyr som holdes på et areal. ZERO foreslår økt bruk av arealtilskudd fremfor tilskudd som favoriserer kjøtt- og melkeproduksjon, slik som for eksempel pristilskudd og husdyrtilskudd gjør. Dette kan bidra til å kutte utslippene fra matproduksjonen i tråd med målsetningen i klimaavtalen, fordi areal opprettholdes, men produksjonen legges om til andre driftsformer som korn, frukt, og grønt (Mittenzwei, 2021).

Virkemiddelpakke for utslippskutt på gårdsnivå

Tiltak som gjøres på gårdsnivå reduserer utslipp per produsert enhet og styrker den enkelte bondes eierskap til klimakutt. Slike tiltak krever at den enkelte bonde gjør kostbare investeringer. Dette er kostnader som bøndene ikke har mulighet til å velte videre i verdikjeden. Klima- og miljøvennlige valg må være den foretrukne løsningen for en bonde, og derfor må det lønne seg å ta disse

valgene. ZERO foreslår en kombinasjon av virkemidler som styrker lønnsomheten i gårdsinvesteringer, øker tilskudd til klimatiltak på gårder, og belønner mat produsert bærekraftig og med lave utslipp fra bruk av gjødsel. Produksjon av kunstgjødsel er betydelig avhengig av fossil energi. I tillegg er bruk av kunstgjødsel også en kilde til klimagassutslipp i landbruket.

Hele verdikjeden for produksjon og bruk av mineral- og husdyrgjødsel i Norge slipper ut 2,3 millioner tonn CO₂ (SSB, 2025b). Disse utslippene kan kuttes ved å erstatte mineralgjødsel med biobaserte gjødselprodukter, og ved utslippskutt i gjødselproduksjonen. Sistnevnte er en del av utslippene i industrien.

Det er stort potensial for bruk av biobaserte gjødselprodukter fra biorest fra biogassproduksjon. Dersom alle planlagte biogassanlegg blir satt i drift, vil et stort behov for avsetning av biorest oppstå. Under foreslår ZERO virkemidler som synliggjør og skaper insentiver for produksjon og bruk av gjødsel med lavere utslipp i verdikjeden.

ZERO foreslår at aktører som kjøper råvarer fra bønder som produserer bærekraftig, må belønne disse ved å betale en høyere pris. Dette vil bidra til at investeringene og risikoen bonden må ta, i større grad lønner seg. Et eksempel på hvordan dette kan gjøres i praksis er Rema 1000s kyllingleverandør, Norsk Kylling, som har et poengsystem der bonden får bedre betalt i et trappetrinnsystem. Jo flere dyrevelferd- og bærekraftstiltak som gjennomføres, jo bedre betalt får bonden.

Bruk av slike system kan tas i bruk av både private og offentlige aktører, og i flere ledd i verdikjeden.

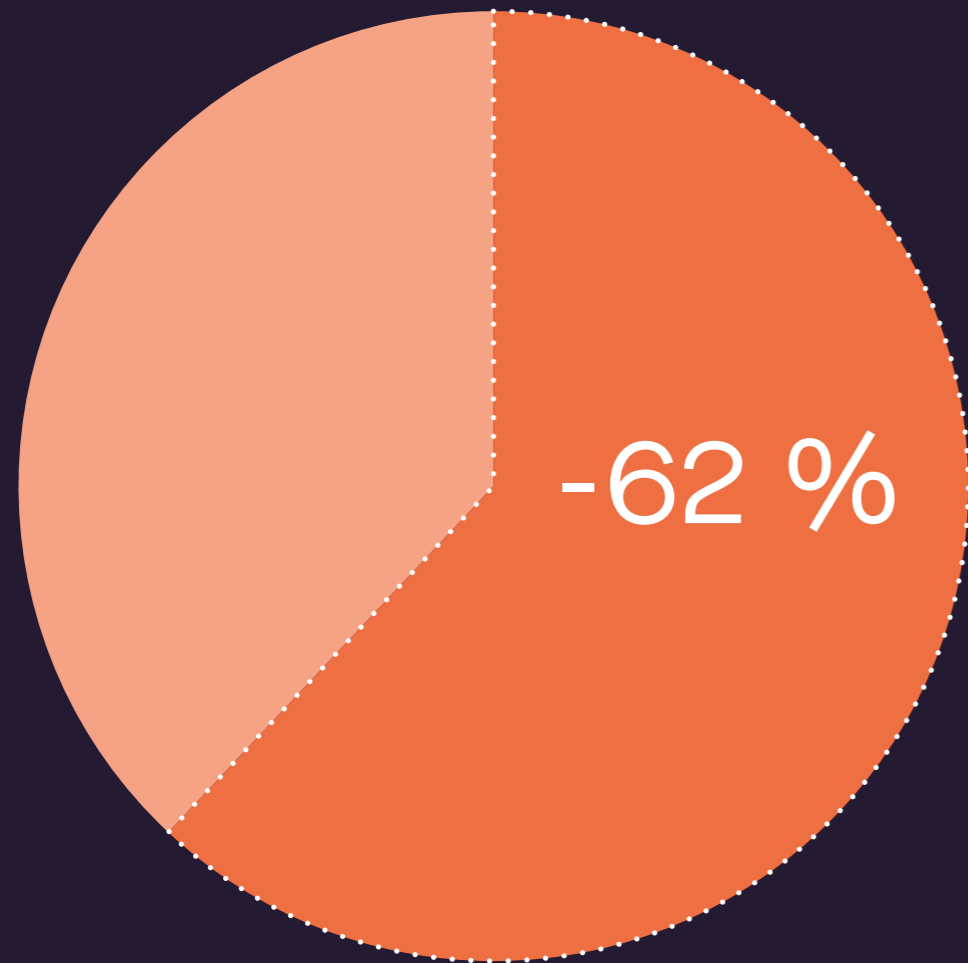
ZERO foreslår:

- Innfør krav om miljødokumentasjon for all gjødsel. Dette synliggjør utslipp i verdikjeden og kan gi insentiver til å velge gjødsel med lavere klimagassutslipp.
- Utred et krav om innføring av en klimareduksjonsplikt for salg av gjødsel.
- Innfør krav om bruk av resirkulert fosfor i gjødsel.
- Styrk Bionova for en satsing på biogass, resirkulering av næringsstoffer i gjødselprodukter, og utslippskutt på gårdsnivå.
- Styrk tilskuddsordningene i jordbruksavtalen som bidrar til klimakutt, gjennom tilskudd til Spesielle miljøtiltak i landbruket (SMIL) og Regionalt miljøtilskudd i jordbruket (RMP). ZERO foreslår en økning på 1,5 milliarder kroner gjennom omfordeling under jordbruksavtalen.

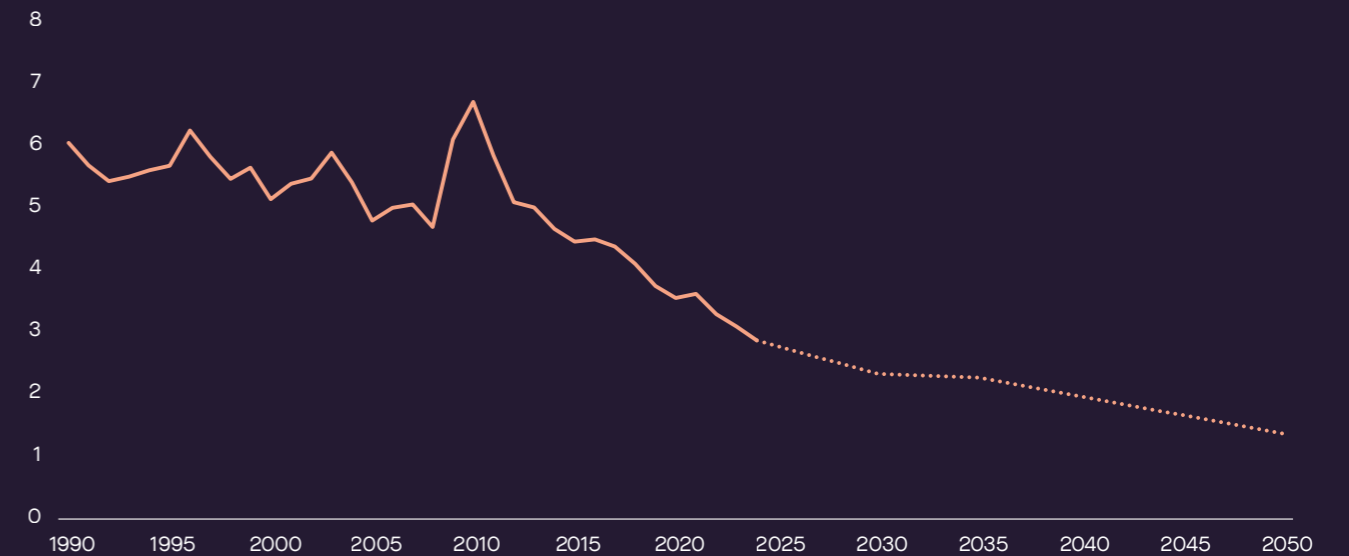
Andre utslipp

2,9 millioner
tonn CO₂

Utslipp fra oppvarming,
avfallsdeponier og fluorgasser i 2024



ZEROs klimapolitikk kutter utslippene med 62 % i 2035 gjennom økt CO₂-avgift til 2035, forbud mot fossil oppvarming i eksisterende bygg, fjernvarme og landbruk, krav til uttak av metan fra avfallsdeponier, og støtte gjennom Klimasats. ZERO foreslår 500 mill. kr til Klimasats årlig.



Andre utslipp (millioner tonn CO₂) siden 1990 fra oppvarming, avfallsdeponier og fluorgasser og mulige utslippskutt fremover. Utslippskuttene i 2030 og 2035 er estimert av ZERO. Utslippskuttet i 2050 er fra Miljødirektoratets hovedbane (2026a).

0,3 TWh

Kraftbehov i 2035

0,1 TWh

Biobehov i 2035

1 mrd.

Samfunnsøkonomiske
kostnader (kr) i 2035

Tiltak for utslippskutt

Utfasing av fossil varme

Økt uttak av metan fra
avfallsdeponier

Økt innsamling av HFK

ZEROs forslag til virkemidler

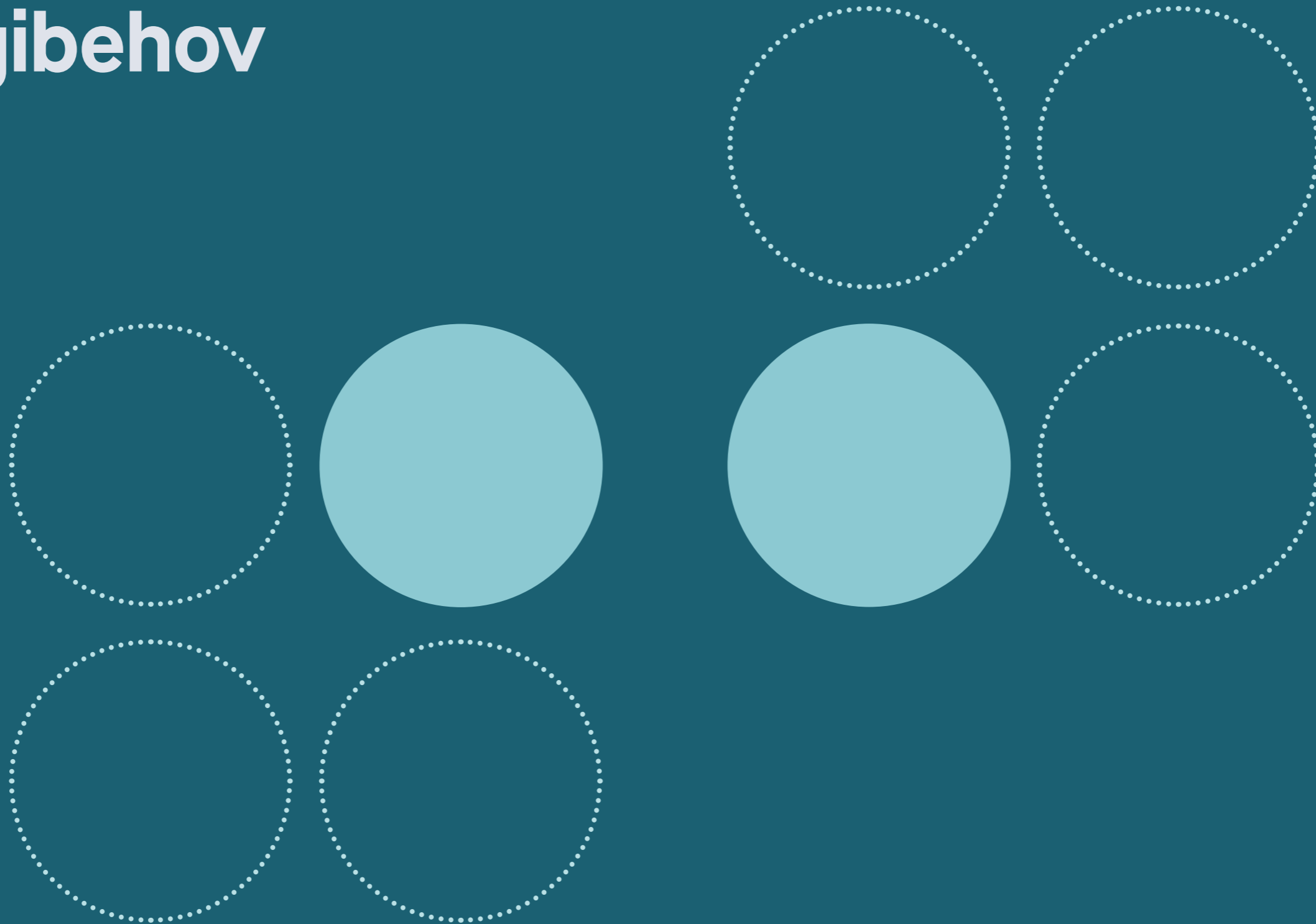
Økning i CO₂-avgiften til 2035

Forbud mot fossil oppvarming

Krav til uttak av metan

Støtte gjennom Klimasats

Del 2: Energibehov



Energi og kraft

25 TWh

Kraftbehov
i 2035

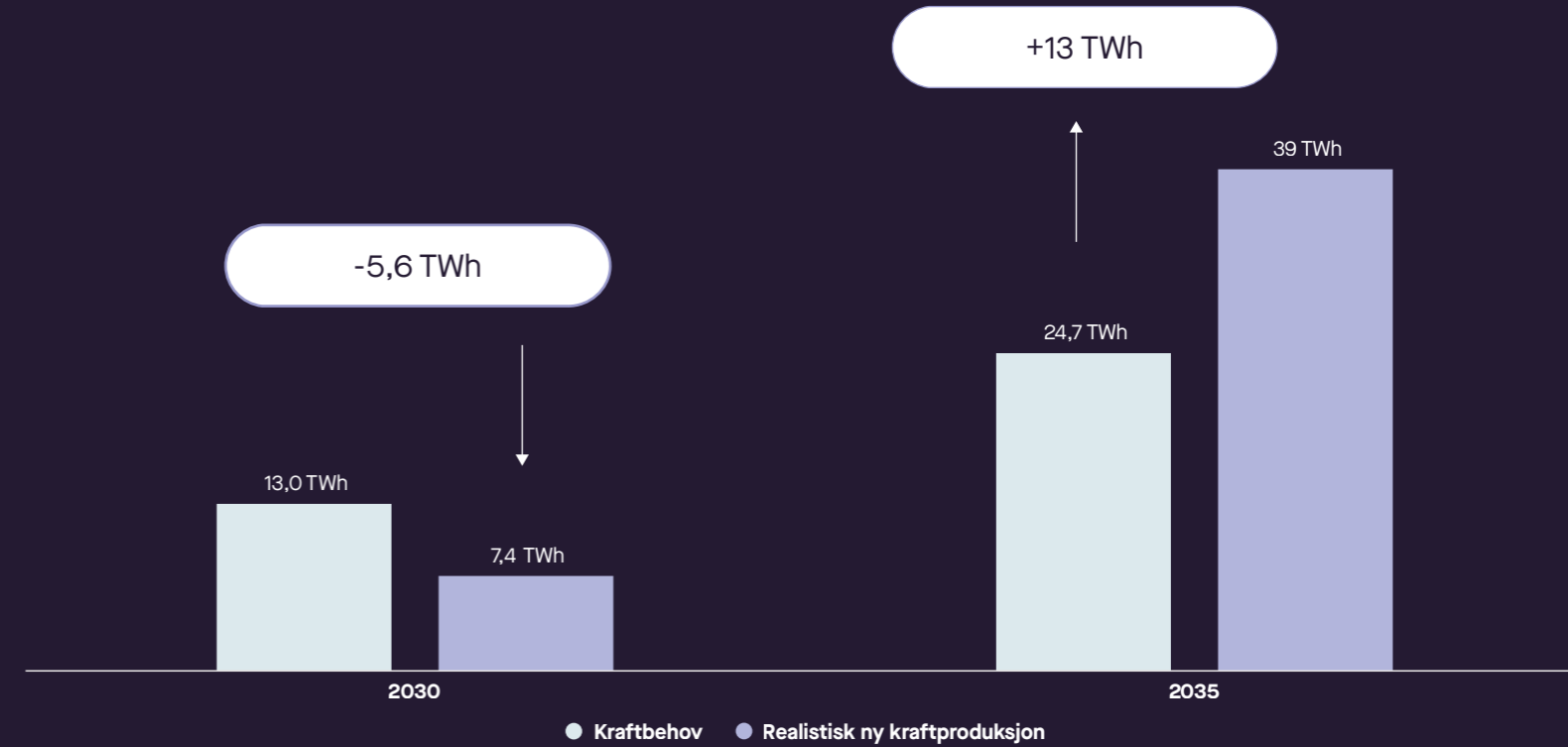
39 TWh

Mulig kraftproduksjon
i 2035



Kraftproduksjon siden 1990 (SSB 2026c) og ZEROs anslag for økt kraftproduksjon til 2030 og 2035.

Fornybar kraft bygges ikke raskt nok. Nettet mangler kapasitet og må både bygges ut og utnyttes mer effektivt. Det er for få insentiver til energieffektivisering, og potensialet for utnyttelse av varmeresurser må tas i bruk.



Estimert kraftbehov for utslippskutt og mulig ny kraftproduksjon til 2030 og 2035.

ZERO anslår at kraftforbruket til utslippskutt vil øke raskere enn utbyggingen til 2030. Dette skyldes særlig at det ikke vurderes som realistisk å få på plass ny vindkraft innen 2030. Til 2035 er det derimot realistisk å øke kraftproduksjonen ut over behovet for ny kraft til utslippskutt.

ZEROs forslag til virkemidler:

Pre-produksjonsavgift for vindkraft

Hybridprosjekter for havvind

Økt utnyttelse av vannkraft

Virkemiddelpakke for solkraft

Pakke for økt nettkapasitet

Evaluer norgespris

Arealnøytralitet

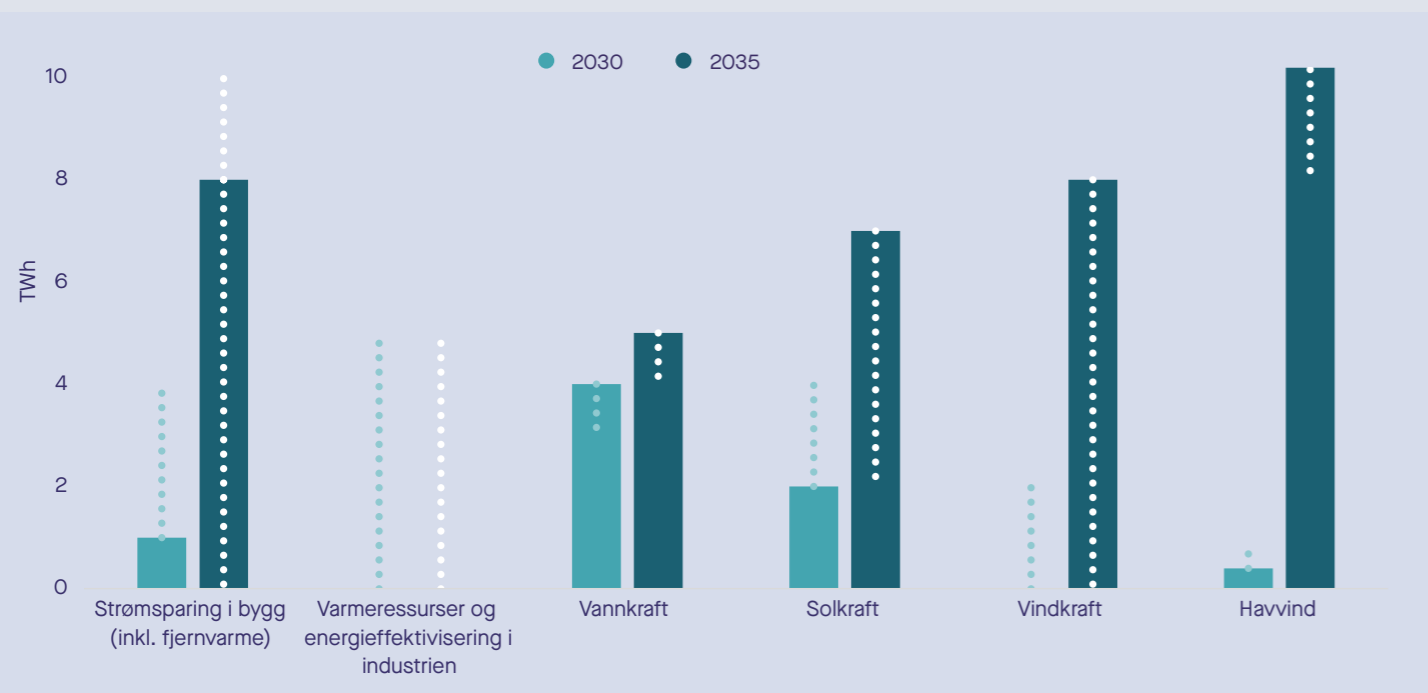
Energi og kraft

Tilgang på nok kraft og nok nett er en forutsetning for å utløse klimatiltakene i Zerorapporten. Når kraftforbruket øker raskere enn kraftproduksjonen, øker risikoen for høyere priser. Det gjør elektrifisering dyrere, svekker lønnsomheten i utslippsfrie løsninger og kan forsinke investeringer.

Etterspørselen etter kraft øker ikke bare fra klimatiltak, men også fra annen ny næring.

Zerorapporten vurderer kun kraftbehovet som trengs for å kutte utslipp.

ZERO anslår at opprustning og utvidelse av eksisterende vannkraftverk kan utløse det største potensialet for ny kraftproduksjon til 2030, sammen med solkraft og strømsparing. Til 2035 kan landvind og havvind bidra med ny produksjon.



ZEROs vurdering av realistisk ny kraftproduksjon til 2030 og 2035, med forsterket politikk. De smale søylene anslår usikkerhet og illustrerer mulighetsrommet.

Får vi nok kraft til utslippskutt til 2030?

ZERO forventer at behovet for ny kraft til utslippskutt til 2030 overstiger ny produksjon. Det er full stans i vindkraftutbyggingen, og vi anser det ikke lenger som realistisk å bygge ny vindkraft til 2030.

Det betyr likevel ikke at det ikke blir tilgjengelig kraft for utslippskutt. Norge er del av et felles nordisk og europeisk kraftmarked, med omfattende eksport og import.

Netto eksport har de siste årene vært drøye 7 TWh i snitt (SSB 2026c). I 2024 var netto

eksport drøye 18 TWh. Det er betydelige sesongvariasjoner, særlig på grunn av varierende produksjon fra vannkraft. Median sesongvariasjon har de siste ti årene vært snaue 4 TWh.

En mer anstrengt kraftsituasjon, der forbruket øker raskere enn produksjonen, kan på kort sikt bety lavere netto eksport. Til 2035 forventer ZERO at ny produksjon kan overstige nytt kraftbehov. En viktig grunn er at ny politikk trenger tid for å virke.

Utslippskuttene i Zerorapporten krever i snitt 1 TWh kraft for hver million tonn utslippskutt. Variasjonene er store, og snittet inkluderer også effektiviseringstiltak, som ikke krever kraft. Av kraftkrevende tiltak er det karbonfangst og -lagring og direkte elektrifisering i industri og bygg som krever minst. Mest kraftkrevende er hydrogen, direktefangst av CO₂ fra luft (DACCS) og deler av elektrifisering offshore og i transport.

Langt unna målet om strømsparing i bygg

Den mest konfliktfrie energien er den som ikke brukes. Stortinget har vedtatt et mål

om 10 TWh strømsparing i bygg fra 2015 til 2030. Dette målet er vi langt unna å nå.

I 2024 var kraftforbruket i bygg på 64,3 TWh. Dette tilsvarer en reduksjon på cirka 1 TWh siden 2015 (NVE, 2025a).

Strømforbruket i bygg påvirkes i størst grad av utetemperatur, men både kortsiktig og langsiktig respons på strømprisen har også mye å si. Når kraftprisen stiger kraftig, reduseres strømforbruket betydelig (NVE, 2025d).

Historisk har vi sett at investeringer i energieffektivisering avhenger av

● Kraft ● Energi totalt

Gjennomsnittlig kraft- og energiforbruk



Gjennomsnittlig kraft- og energiforbruk for utslippskutt i ulike sektorer (TWh/million tonn CO₂). Kraftforbruket for hydrogen og e-fuels er inkludert i industri.

forventningene til fremtidige energipriser. Både norgespris og kutt i elavgiften svekker incentivene til å spare strøm i bygningsmassen.

Betydelig bedre virkemidler for energieffektivisering, sammen med en alternativ innretning på strømstøtteordningen og norgespris, kan redusere levert energi til bygg med 1 TWh i året (Sintef, 2023). Dette kan gi

4 TWh energieffektivisering ved utgangen av 2030, og mellom 8 og 10 TWh i 2035. Uten nye virkemidler for energieffektivisering vil sannsynligvis ikke forbruket reduseres. Tvert imot kan forbruket øke i årene fremover (Sintef, 2023).

Rundt 80 prosent av strømforbruket i bygg går til oppvarming og varmtvann (NVE, 2024a). Å utnytte varmeressurser til oppvarming i stedet

for strøm bidrar til å redusere forbrukstoppene og frigjøre kraft og plass i nettet. Det kan redusere behovet for kostbare investeringer i strømmettet. Dagens nettregulering hindrer gunstig samarbeid og samordning mellom nett- og fjernvarmeselskap, selv om de er eid av samme konsern. Nettselskapene bør få et utvidet mandat for å investere i løsninger som reduserer belastningen på strømmettet.

Både bergvarme og fjernvarme har et stort teoretisk potensial for økt produksjon. I dag er det omtrent 3 TWh bergvarme i Norge (Midttømme et al., 2020), og det ble i 2024 levert om lag 7 TWh fjernvarme (SSB, 2025). Det er et teoretisk potensial for at det totale oppvarmingsbehovet i Norge kan dekkes fra bergvarme, samt en dobling av dagens produksjon av fjernvarme (Norsk fjernvarme, 2023; NVE, 2011). Potensialet er likevel begrenset. For bergvarme skyldes dette faktorer som geologi og høye investeringskostnader.

Fjernvarmen har de siste årene møtt flere uforutsette endringer i rammevilkår, noe som har utfordret lønnsomheten i bransjen. Forutsigbare rammevilkår er nødvendig for å utløse nye investeringer. I dag er tapte inntekter grunnet den reduserte elavgiften det mest kritiske for bransjen. Regjeringen har meldt at Energidepartementet jobber med en kompensasjonsordning som skal være på plass før sommeren.

Med forsterkede virkemidler er potensialet stort for utnyttelse av varmeressurser. ZERO mener det er mulig å utløse minst 6 TWh fra

fjernvarme og bergvarme innen 2035. Dette ligger inne som en del av det samlede potensialet for strømsparing i bygg, og vil bidra inn mot strømsparingsmålet.

For mer energieffektivisering og fjernvarme foreslår ZERO:

- en evaluering og bedre innretning av strømstøtteordningen og norgespris
- bedre, større og mer målrettede støtteordninger for energieffektivisering og fjernvarme gjennom Enova og Husbanken
- det bør gradvis innføres krav om at det offentlige kun kan leie A-bygg
- forbud mot å indeksregulere husleie for bygg med energimerking G eller F for kommersielle utleiere
- kompensasjon for redusert elavgift for fjernvarmen
- en prisregulering på fjernvarme som sikrer lønnsomhet for bransjen og gir incentiver for bruk av fjernvarme fremfor strøm
- sikre at det samlede avgiftsnivået for avfallsforbrenning holdes på nivå med nabolandene våre
- forutsigbare rammevilkår for fjernvarme fremover
- støtte til investeringer i karbonfangst og -lagring på avfallsforbrenningsanlegg

Overskuddsvarmen i industrien bør tas i bruk

Det er 20 TWh overskuddsvarme i eksisterende industri (Sintef, 2022), noe som kan redusere press på kraft og nett om det tas i bruk. Lokalisering, infrastruktur og temperatur på overskuddsvarmen begrenser utnyttelsespotensialet. ZERO anslår at med forsterkede krav og smartere lokalisering er det mulig å bruke 5 TWh av denne overskuddsvarmen til å kutte eksisterende elforbruk innen 2035.

I 2023 ble det innført krav i energiloven om gjennomføring av kost-nytteanalyse av mulighetene for å utnytte overskuddsvarme for aktører som bygger eller oppgraderer anlegg med høyt energibehov. Regjeringen

foreslår i mars 2026 å skjerpe disse kravene ytterligere.

Det bør stilles tydeligere krav om bruk av overskuddsvarme for etablering av nye industrianlegg, og særlig datasentre. Kostnytteanalysen bør vris slik at utnyttelse av overskuddsvarme er hovedregelen og aktører må søke om eller begrunne unntak fra dette, med krav om tredjepartsvurdering. ZERO anbefaler at det stilles krav om at datasentre også må tilrettelegge for bruk av overskuddsvarme, slik at det ikke er mulig å lokalisere seg ut av vurderingen. Videre bør kommunene tenke helhetlig for samlokalisering av næring og industri i sine reguleringsplaner.

Norgespris bør evalueres

Hvor mye strømsparing vi får til i bygg avhenger av hvordan strømstøtte og norgespris innrettes. Tall fra flere ulike nettselskaper viser at kunder med norgespris øker strømforbruket 4-6 prosent sammenlignet med de som får ordinær strømstøtte (Sandvik, 2026a). I tillegg er det tendenser til at husholdningene flytter forbruk fra natt til dag, og dermed bidrar

med mindre fleksibilitet til energisystemet. ZERO anerkjenner forbrukernes behov for en forutsigbar kraftpris, men det er svært uheldig at støtteordningene svekker insentivene for sparing og fleksibilitet. ZERO anbefaler en evaluering av disse ordningene for å finne en innretning som gjør det mer gunstig å gjennomføre energieffektiviserings tiltak, spare strøm og flytte forbruk.

«Nok kraft og nett er en forutsetning for å utløse klimaatiltakene i Zerorapporten.»



Foto: Å Energi

Vannkraft forblir bærebjelken i kraftsystemet

For å sikre mer kraftproduksjon fra regulerbar kraft, trengs forutsigbarhet i rammevilkårene for vannkraft i årene som kommer. Forslaget i statsbudsjettet 2026 om å innføre grunnrenteskatt på småkraft med tilbakevirkende kraft, bidro snarere til økt usikkerhet (Prop. 1 S (2025-

2026), s. 15). Forslaget er nå nedstemt, men slike endringer kan svekke tilliten til rammevilkårene for kraftproduksjon og redusere investeringene i ny fornybar kraft.

De fleste prosjektene som nå er til behandling, er småkraft, opprustning og utvidelse av eksisterende anlegg, samt noen pumpekraftverk (NVE, 2021). Dagens skatteregime gir uheldige insentiver til å

redusere produksjonspotensialet i nye kraftverk. Sett i lys av naturhensyn bør det være mål om å utnytte potentialet i hvert kraftverk mest mulig effektivt for å unngå nye naturinngrep andre steder. Det trengs også insentiver for å begrense marginalt lønnsomme småkraftprosjekter med stor naturpåvirkning og lav energieffektivitet. Hvorvidt dette ivaretas gjennom skatte- og avgiftssystemet, er usikkert.

Per mars 2026 utgjør prosjekter til behandling cirka 2 TWh. Dette er en nedgang fra 5,6 TWh i fjor (NVE, 2021; ZERO, 2025). Færre saker er til behandling, blant annet fordi noen prosjekter har blitt vedtatt konsesjonsfritt og andre har fått avslag. I tillegg er det 196 prosjekter med konsesjon som ennå ikke er bygget, og 77 prosjekter under bygging. Disse utgjør til sammen 2,9 TWh (NVE, 2021).

Det er lite sannsynlig at alle prosjektene blir realisert. NVE har i sin langsiktige kraftmarkedsanalyse lagt til grunn en forventet gjennomføringsandel på 50 prosent (NVE, 2025b).

ZERO anslår at det er mulig å realisere opptil 4 TWh mer vannkraft i 2030. Dette estimatet tar utgangspunkt i at det ikke blir ny produksjon i vernede vassdrag.

Det er krevende å anslå vannkraftpotensialet frem mot 2035. Selv om det kan komme nye konsesjonsøknader, er det et begrenset potensial for ny vannkraft (Statnett, 2025a). Det er et betydelig potensial for effekttoppgraderinger i eksisterende

vannkraftverk, men dette gir kun en liten økning i selve produksjonen (NVE, 2025b; Statnett, 2025a). Flere av turbinene i mange vannkraftverk må skiftes ut grunnet slitasje. Det muliggjør noe produksjonsøkning fordi nye turbiner har høyere virkningsgrad (NVE, 2025b). På bakgrunn av dette estimerer ZERO at det er mulig å øke produksjonen med ytterligere 1 TWh mot 2035.

En solmilliard kan få fart på solkraft igjen

Solkraft, spesielt på bygg, er en av de raskest voksende, mest arealeffektive og konfliktfrie alternativene for ny fornybar produksjon (Ember, 2025). Likevel bygges det ut veldig lite. I dag er det cirka 0,45 TWh solkraft i Norge, mens Stortingets vedtatte mål er 8 TWh innen 2030.

Solkraft trengs i kombinasjon med fleksibelt forbruk, energilagringssystemer, utnyttelse av varmeressurser, og effektutvidelser i vannkraften for å sikre et velfungerende kraftsystem (NVE, 2024c).

Det har vært flere konkurser og nedbemanning i solbransjen de siste årene. Varierende strømpriser, norgespris og endringer i Enova-støtte har dempet interessen for solkraft for husholdninger. Ustabile rammevilkår og manglende lønnsomhet gjør også solkraft mindre attraktivt for næringsbygg og energiselskaper.

Med forsterkede virkemidler mener ZERO det er mulig å realisere 8 TWh solkraft i 2035 og beholde kompetansen som er opparbeidet i næringen. Vi ber også om at regjeringen

bruker én milliard årlig, over fire, år på virkemidler for å få markedet i gang igjen. Virkemiddelpakken innebærer blant annet en pilotutlysning for sol på grå arealer. For å ivareta naturhensyn og unngå konflikt, bør større bakkemonterte solkraftanlegg plasseres på allerede nedbygde områder. Utdfordringen i dag er at grå arealer ofte er dyrere å bygge på enn urørte eller mindre påvirkede områder.

ZEROs forslag til en virkemiddelpakke for solkraft:

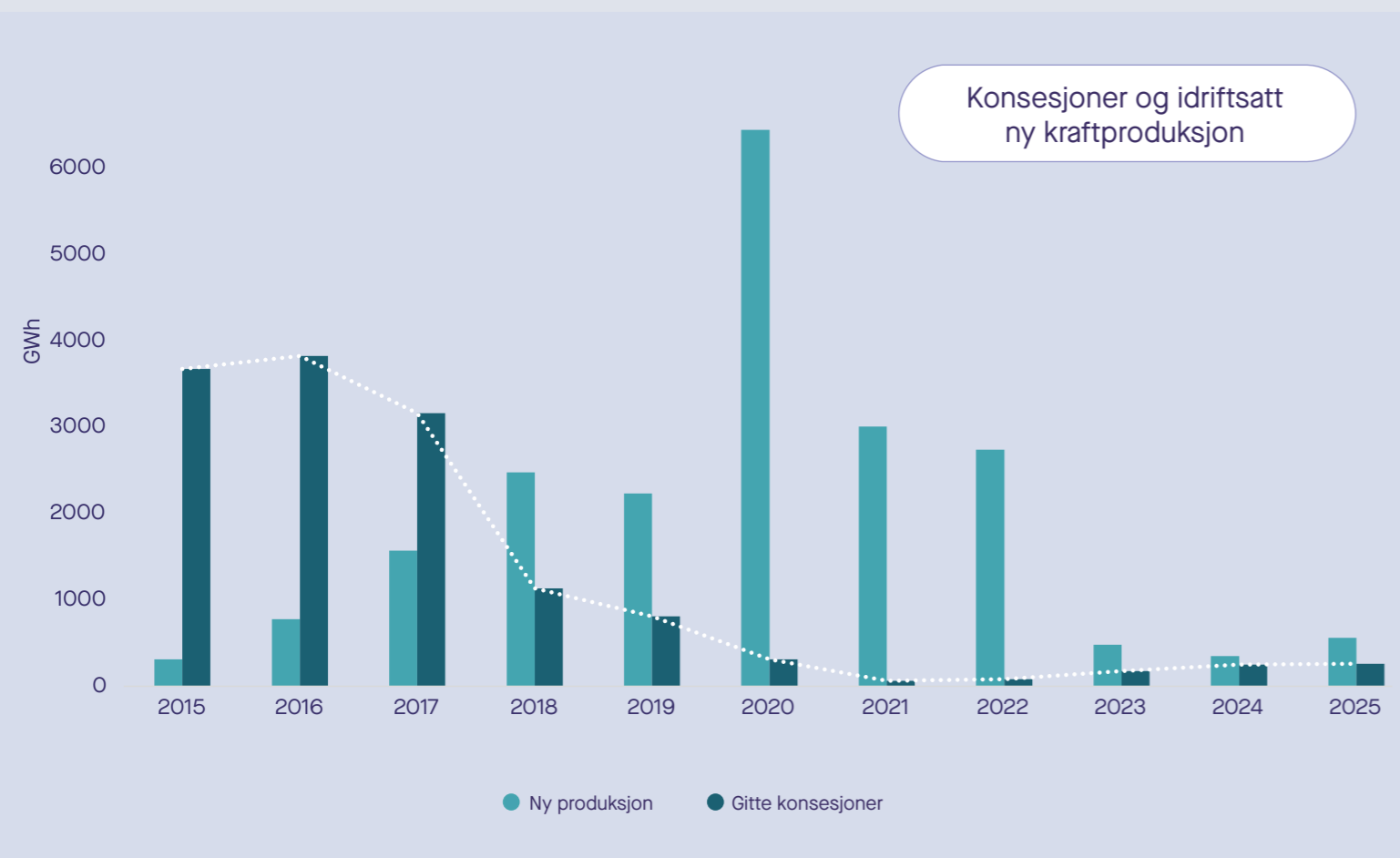
- Støtte for prioritering av sol på grå arealer, der aktuelle områder pekes ut på forhånd av myndighetene. Kan løses som en auksjonsordning eller forvaltes av Enova.
- Støtteordning for solceller og batterilagring kombinert, med 20 prosent støtte for næringsbygg og 30 prosent for husholdninger, borettslag og sameier, forvaltet av Enova.
- Krav om sol på offentlige bygg og næringsbygg over 250 m², forankret i TEK, med relevante unntak og tydelig veiledning

til utbyggere og kommuner. Innføringen bør koordineres tett med tilsvarende prosess i EU og erfaringene fra kommende endringer i TEK, slik at implementeringen blir effektiv, forutsigbar og godt forankret i byggenæringen.

- Fastprisordning på salg av overskuddsstrøm. Ordningen kan administreres av Enova i samarbeid med kraftmarkedets aktører, bygge på eksisterende oppgjørsmønstre og evalueres jevnlig i takt med teknologi- og markedsutviklingen.
- En konkurransebasert støtteordning for solkraft på takarealer i landbruket, forvaltet av Enova. Ordningen kan innrettes med et øvre støttetak og planlagt nedtrapping for å sikre kostnadseffektivitet.
- En todelt støtteordning for solkraft på idrettsanlegg: en rettighetsbasert støtte for mindre prosjekter, og en konkurransebasert ordning for større prosjekter.



Engene Solkraftverk. Foto: Kjell Løyland/Skagerak Energi



Konsesjoner og idriftsatt ny kraftproduksjon siden 2015 for alle kraftkilder. Figuren viser at økningen i ny produksjon stoppet i 2020 og er i dag svært lav. Gitte konsesjoner har hatt en jevn nedgang de siste ti årene og er nå på et veldig lavt nivå (NVE, 2025c).

Full stopp i vindkraftutbyggingen

De siste to årene har det ikke blitt satt i drift ny vindkraft i Norge. Samtidig viser tall fra NVE sine kvartalsrapporter at det ikke har blitt gitt konsesjon til ny vindkraft siden andre kvartal 2019 (NVE, 2025c). Konsesjoner til ny kraft totalt er svært lav og har hatt en betydelig nedgang siden 2015. Se figur over. Dette har ført til at svært lite ny produksjon er blitt satt

i drift. I fjor var det cirka 40 TWh ny vindkraft til behandling hos NVE (ZERO, 2025). Per mars 2026 er 26,7 TWh ny vindkraft til behandling. Nedgangen skyldes i stor grad at NVE har avsluttet prosjekter der kommunene ikke har avklart om de vil ha vindkraft eller ikke. Som en del av regjeringens Kraft og industriløft for Finnmark, har NVE fastsatt utredningsprogram for 11 vindkraftprosjekter (NVE, 2024d). Disse er fortsatt i en tidlig

fase og utbyggerne må sende inn søknad om konsesjon før prosjektene kan vurderes videre. Energiminister Terje Aasland har uttalt at det er realistisk med 670 MW ny kraftproduksjon i Finnmark innen 2030 (Sandvik, 2026b). Det tilsvarer i underkant av 2 TWh.

Samtidig har ingen vindkraftsaker fått konsesjon i dag og prosessene er tidkrevende. Først må prosjektet få konsesjon, noe som kan ta fire til fem år. Deretter følger klageadgang, detaljplanlegging og faktisk utbygging, noe som kan ta tre til fire år til. Dermed er det lite sannsynlig at det blir produsert ny vindkraft innen 2030.

Historisk har om lag en tredel av vindkraftprosjekter fått konsesjon. Med utgangspunkt i prosjektene som i dag er til behandling hos NVE, tilsier dette et potensial på cirka 8 TWh ny produksjon. ZERO anslår at det kan bygges opptil 8 TWh vindkraft i 2035 med nye virkemidler. Men gitt dagens politiske landskap, kan det heller ikke utelukkes at det vil bli svært lite ny vindkraft også fram mot 2035.

Innfør en pre-produksjonsavgift på vindkraft

Høyt konfliktnivå er i dag en betydelig barriere, og mer vindkraftutbygging forutsetter at kommuner ønsker å være vertskommune. For å øke lokal aksept og gjøre det mer attraktivt for kommuner å åpne for utredning av vindkraft, foreslår ZERO å innføre en pre-produksjonsavgift på 0,7 øre per kWh forventet kraftproduksjon. En pre-produksjonsavgift vil gi inntekter til kommunen

i perioden mellom godkjent konsesjon og produksjonsstart. På grunn av den allerede høye risikoen for utbyggere i vindkraftprosjekter, bør det vurderes om pre-produksjonsavgiften først skal påløpe etter at myndighetenes behandling er fullført og prosjektet er byggeklart. Dette vil i praksis si etter at detaljplan er godkjent. Det forutsettes at ordningen ikke svekker lønnsomheten i prosjektene.

Utbygger må kompenseres for pre-produksjonsavgiften på et senere tidspunkt. Dette kan for eksempel skje gjennom fradrag i grunnrenteskatten, redusert selskapsskatt, eller en statlig forskutteringsordning som tilbakebetales gjennom grunnrenteskatten over tid. I statsbudsjettet for 2026 varslet regjeringen at den vil utrede en ordning for forskuttering av inntekter fra vindkraftavgifter til vertskommunene (Prop. 1 S (2025-2026), s. 15). Dette er svært positivt.

Usikkerhet rundt nytt forbruk

Datasentre er ventet å bidra til en økning i kraftforbruk fremover (DNV, 2025b). For datasentre går en tydelig økende andel av strømforbruket til KI-tjenester. Samtidig er omfanget av veksten usikker.

NVE anslår at kraftforbruket til datasentre kan vokse til 6 TWh i 2030, basert på kjente planer med investeringsbeslutning og reservert nettkapasitet (NVE, 2025a). DNV anslår at datasentre vil forbruke 7 TWh i 2030 (DNV, 2025b).

THEMA Consulting anslår 9 TWh i 2030 (THEMA, 2025).

Utbyggingen av digital infrastruktur og annen ny industri må samsvare med kraft og nett slik at det ikke fortrenger elektrifisering og utslippskutt. ZERO foreslår å stille krav om langsiktige kraftavtaler og fleksibilitet ved etablering av nye datasentre, samt krav om utnyttelse og tilrettelegging for bruk av overskuddsvarme som tidligere beskrevet.

Havvind kan styrke kraftbalansen etter 2030

Havvind bygges ut i høyt tempo globalt. Kina leder an med nær 42 GW installert kapasitet, etterfulgt av Storbritannia med i underkant av 16 GW og Tyskland med 9 GW (GWEC, 2025, s. 85). Dette gjelder i hovedsak bunnfast havvind, som er en mer moden teknologi enn flytende havvind.

Norske leverandørbedrifter har stor suksess innen det voksende internasjonale havvindmarkedet. I 2023 omsatte norske leverandører innen havvind for

44,6 milliarder kroner (Regjeringen, 2025a). Suksessen bygger på erfaringene fra olje- og gassektoren, der leverandørindustrien leverer offshore-tjenester med norske skip til internasjonale havvindprosjekter. Det er et stort potensial for ytterligere vekst innen eksport, men fraværet av et større hjemmemarked er en barriere for videre utvikling.

Innen flytende havvind er Norge verdensledende. Hywind Tampen, et flytende demonstrasjonsprosjekt, leverte et rekordår i fjor med 412 GWh. Anlegget hadde en svært høy kapasitetsfaktor (58 prosent) og

en oppetid på 95 prosent (Amdal, 2026a). Kraftverkets kapasitetsfaktor forteller hvor mye strøm som produseres, relativt til hva det kunne produsert hvis vinden alltid blåste og anlegget var i kontinuerlig drift. Dette viser at flytende havvind fungerer, og at teknologien kutter utslipp allerede i dag.

Flere analysemiljøer har observert en betydelig kostnadsreduksjon i løpet av det siste tiåret (Aulie et al. 2024, s 3). Energikostnaden for bunnfast havvind (LCOE) har gått ned med cirka 47 prosent fra 2013 til 2023. Dette til tross for en kostnadsøkning fra 2021 til 2023 grunnet økning i inflasjon (Aulie et al. 2024, s. 6).

Blant faktorene som bidrar til reduksjon i kostnader, er teknologiutvikling, demonstrasjonsprosjekter for modning av leverandørindustrien, økt konkurranse, og hybride forbindelser. Havvind med radiale kabel frakter kun strøm til Norge, mens en hybridkabel kan sende strøm både mellom Norge og Europa, i én eller begge retninger. Statnett har i sin nettoutredning for Sørvest F vurdert at havvind på hybridforbindelser er det mest samfunnsøkonomisk rasjonelle (Statnett, 2025b). Havvind med radiell forbindelse vil ha større støttebehov, men samtidig gi mer kraft og prisreduksjon i Norge.

ZERO mener at det bør åpnes for prosjekter med hybridkabler. Fremover vil det være viktig med åpning av nye havområder for utbygging slik at det kommer flere prosjekter og kostnadene over tid reduseres. Regjeringens plan for videre utvikling av havvind lanseres i løpet av 2026. Den må gi mer forutsigbarhet rundt åpning av arealer for

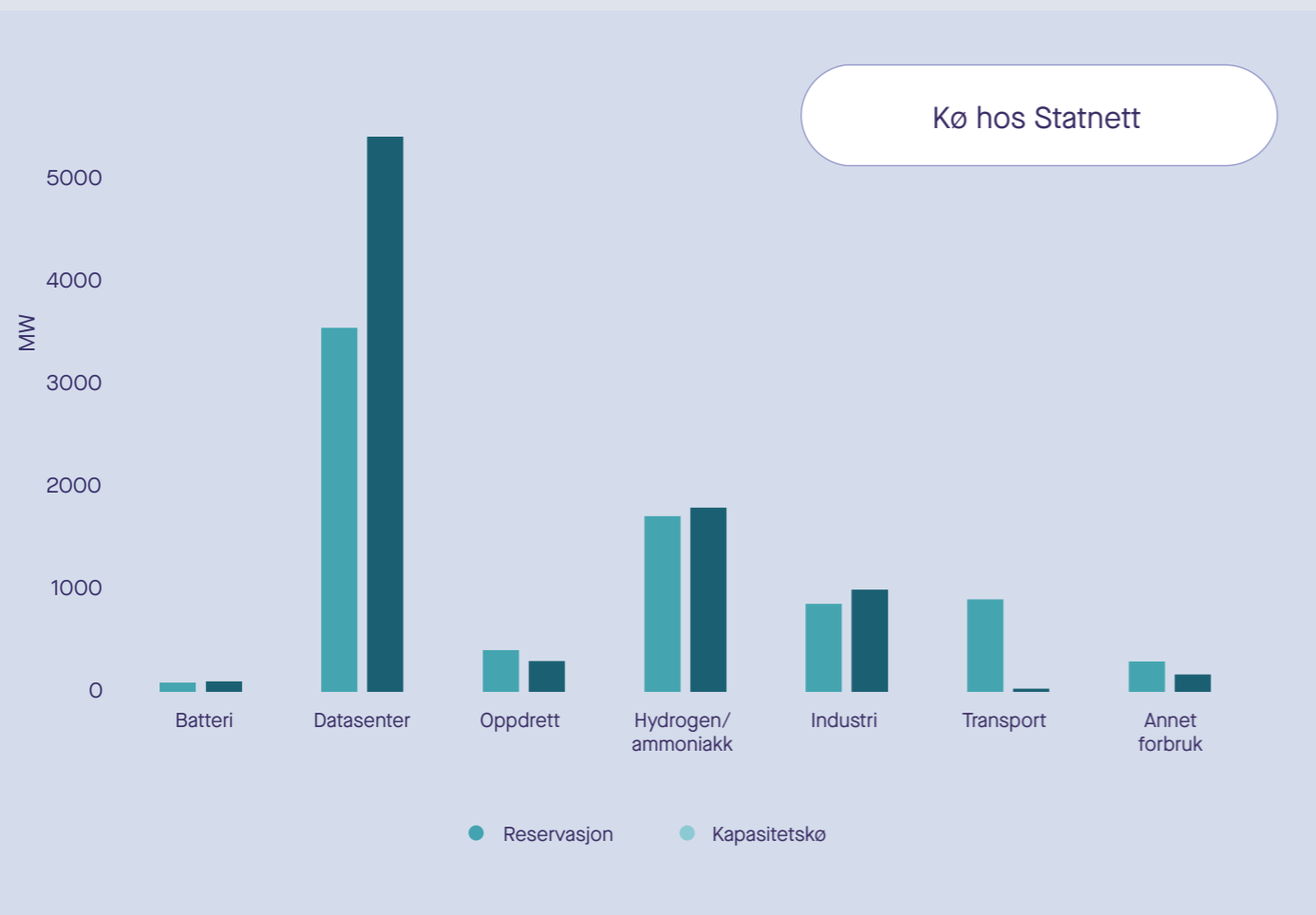
å sikre mer havvind i fremtiden.

Nylig trakk Enova tilbake støtten som var tildelt GoliatVIND-prosjektet, ettersom det ikke kan realiseres innen fristen på fem år (Amdal, 2026b). Med dette anslår ZERO at kraftproduksjon fra havvind mot 2030 er 0,4 TWh. Gitt at Sørlege Nordsjø II og Utsira Nord realiseres, vil havvind kunne produsere 8-11 TWh innen 2035. Fordi havvindbransjen i det siste har vært utsatt for stor uforutsigbarhet knyttet til regulatoriske endringer og høye kostnader, er det usikkert hvorvidt prosjektene faktisk gjennomføres. Det er en risiko for at det forblir 0,4 TWh havvind i 2035.

Usannsynlig med kjernekraft før 2050

Kjernekraftutvalget leverte nylig sin rapport, og konkluderer med at det vil ta minst 20 år å etablere kjernekraft i Norge (NOU 2026:4). Det vil kreve omfattende myndighetsprosesser og statlige subsidier. Utvalget anbefaler at Norge etablerer et kompetanseprosjekt for kjernekraft, men ikke en storstilt satsning nå (NOU 2026:4). Det er ulønnsomt og Norge mangler lover, tilsyn og erfaring,

ZERO har en kunnskapsbasert tilnærming til kjernekraft. Våre vurderinger baserer seg på tilgjengelig forskning. I dag finnes det flere modne teknologier som kan bygges ut raskere og til en lavere kostnad. Kraftbehovet fram mot 2050 må dekkes av annen fornybar energi i Norge.



Kø av nytt forbruk, fordelt på ulike næringer (Statnett, u.å.).

Mer og effektiv bruk av kraftnettet

I dag er manglende kapasitet i transmisjons- og regionalnettet en barriere for utslippskutt, omstilling og ny næringsutvikling i Norge (Riksrevisjonen, 2025). Kraftnettet bygges ikke ut i samme tempo som behovet øker. Dette har ført til lange nettkøer. I dag har nytt forbruk reservert i underkant av 8000 MW og står i kø for ytterligere 11.000

MW hos Statnett (Statnett, u.å.).

Siden det er fullt flere steder i nettet og det er tidkrevende å øke kapasiteten, skal modne prosjekter prioriteres (Forskrift om netregulering og energimarkedet, 2019). Nettselskaper er bundet av tilknytningsplikten, og dagens regelverk åpner ikke opp for prioritering mellom ulike kundegrupper. Unntaket er modne prosjekter

og prosjekter som er viktige for nasjonale sikkerhetsinteresser (Regjeringen, 2024; Regjeringen, 2026).

Med dagens modenheitskriterier blir datasentre vurdert som modne og sikrer seg kapasitet, fordi de har langt bedre betalingsvilje og kan etableres raskt, sammenlignet med prosjekter knyttet til tradisjonell industri. I tillegg tolkes og praktiseres kriteriene ulikt, både internt i samme nettselskap og på tvers av nettselskaper. Modenheitskriteriene oppfattes derfor som lite objektive, urettferdige og utilstrekkelige.

Utbygging av nytt nett er tidkrevende og kostbart. Ledetiden for store nettanlegg er i dag mellom syv og 14 år (NOU 2022:6). Saksbehandlingstiden er lang. Prosessene forsinkes ytterligere av behov for tilleggsutredninger og lokale omkamper grunnet manglende aksept for nye nettutbygginger. Konesjonsprosessene bør forenkles, særlig knyttet til mindre tiltak i nettanleggene.

Samtidig gir dagens regulering svake insentiver til å bygge nett i forkant av etterspørsel, noe som er uheldig i en tid der flere sektorer skal elektrifiseres. Inntektsrammen belønner effektivitet og det å være reaktiv.

Ved å fjerne hensynet til effektivitet i en periode, kan nettselskapene få trygghet for at kostnadene dekkes, og dermed bygge mer nett i forkant av at etterspørselen kommer. Tiltaket kan øke nettleien. Staten bør derfor vurdere å ta en større rolle i finansieringen av nettutbygging, fordi dette er i samfunnets interesser.

Det er i tillegg et betydelig potensial for å utnytte dagens nett bedre, og det anslås at mellom 2000 og 5.900 MW kan frigjøres i en topplasttime (NOU 2022:6). Dette tilsvarer om lag kapasiteten datasentre har reservert og står i kø for i dag. Imidlertid har eksisterende nettkunder få insentiver til å dele på tildelt nettkapasitet for å frigjøre effekt til andre kunder. Av den grunn forblir mye tilgjengelig fleksibilitet ubrukt.

ZEROs anbefalinger for økt nettkapasitet:

Et bedre køsystem:

1. Justere kriteriene i modenheitsvurderingen og innføre en ny vurdering kalt «nyttevurdering».
2. Energiløsninger med lagringskapasitet, enten termisk eller elektrisk, med muligheter for tilknytning på vilkår (TPV) bør omfattes av ny §3-8 Nasjonale sikkerhetsinteresser.

Raskere nettutbygging:

3. Prioritering av nettutbygging til utvalgte industri-parker og større industri- og næringsområder.
4. Krav til at kommuner som tilbyr arealer til nytt forbruk tilrettelegger for ny produksjon.

5. NVE bør få en tidsfrist på ti dager til å finne en saksbehandler til konsesjonssaker.
6. Sette kostnadsnormen på pause i noen år – for eksempel til 2035.

Økt utnyttelse av nettet:

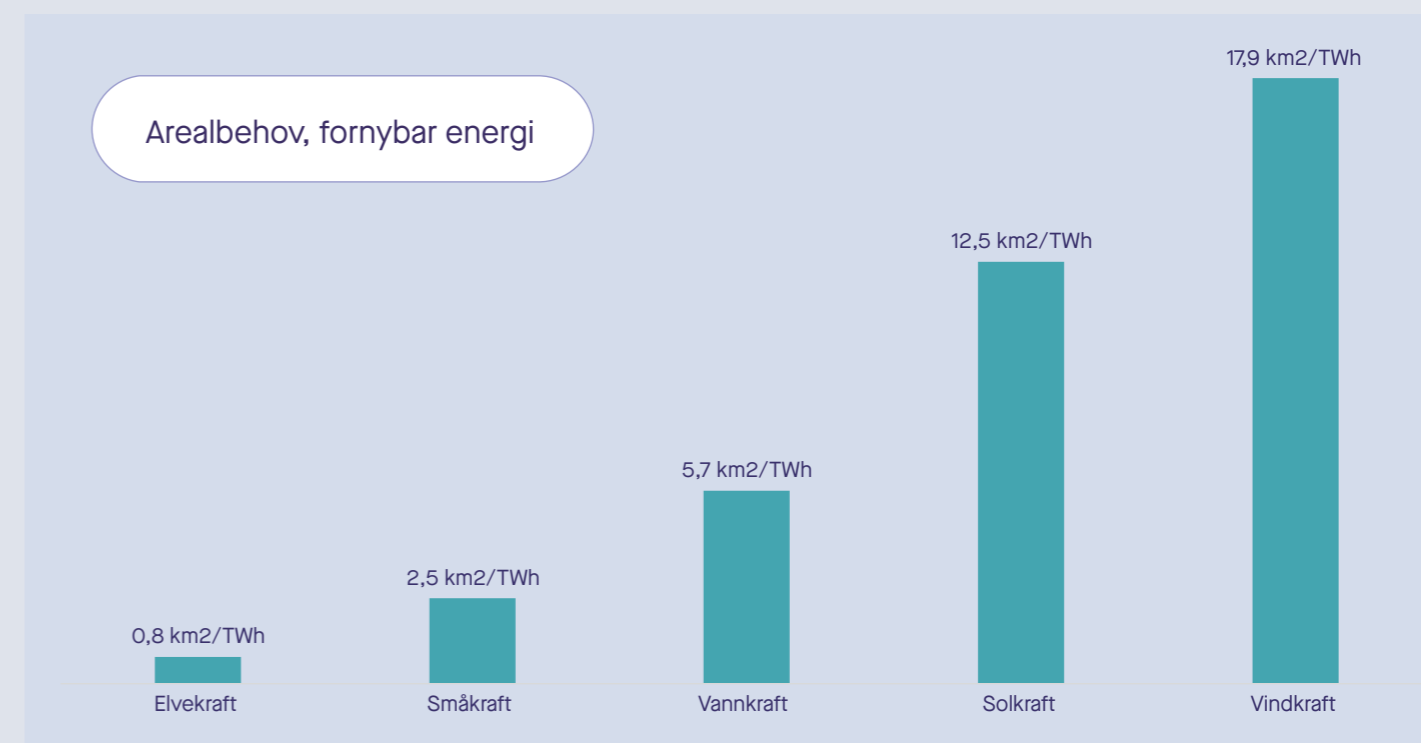
7. Innføre 5-10 års bindende avtaler for fleksibel nettleie.
8. Det trengs en utredning av finansieringsordninger for digitale verktøy.
9. Unntak fra forbud mot fossil fyring for fossil avlastning (back-up) i topplasttimene.
10. Nettselskaper bør få bruke batterier ut over kun nettformål.

Arealnøytral utbygging av fornybar kraft

Natur- og klimakrisen må løses samtidig. Det innebærer å øke karbonopptak, høste fornybare ressurser, bedre den økologiske tilstanden, og gjøre at natur og skog tåler klimaendringer bedre, samtidig som mer fornybar kraft bygges ut og ny grønn industri realiseres.

Av planlagt utbygging i Norge er kun 4 prosent av nye utbygginger på grå arealer (Miljødirektoratet 2024). Det vil si at 96 prosent av alle planlagte utbygginger skal være nye naturinngrep. Det er satt av mest areal til hyttebygging. For å få bedre kontroll over arealforvaltningen og bedre ivareta og restaurere natur foreslår ZERO å:

- Utrede innføring av arealnøytralitet som styrende prinsipp for all arealpolitikk i Norge.
- Prioritere arealbruk til fornybar kraft, som regjeringen foreslo i Naturmeldingen (Meld. St. 35 (2023-2024)).
- Stille krav til økologisk kompensasjon som en indirekte prising av naturinngrep. Aktører som vil benytte nye arealer, må betale for, og sørge for gjennomføring av kompenserende tiltak etter at øvrige tiltak i tiltakshierarkiet er fulgt. Dette er en mer styringseffektiv mekanisme enn en fiskal naturavgift.
- Videreføre Miljødirektoratets tilskuddsordning, Natursats, som gir tilskudd til kommuner som ønsker å gjennomføre planvask og revidering av kommuneplaner.



Gjennomsnittlig arealbehov for ulike energiløsninger. Resultater tilgjengelige på forskningsprosjektet FIREPLUGs nettsider.



Verdens første CCS-anlegg på biogass. Foto: Jonas Tvedt

Behov for biomasse

I Zerorapporten kutter bruk av bærekraftig biomasse 7 prosent av utslippene i 2035, sammenlignet med 2024. Dette vil kreve 12 TWh bærekraftig biomasse i 2030 og 2035. Av dette utgjør bærekraftig biodrivstoff og biogass rundt 5 TWh hver, og biokull i industri og landbruk rundt 2 TWh. Dette estimatet inkluderer kun biomasse til utslippskutt, og ikke dagens bruk i eksempelvis energisektoren og til materialproduksjon.

ZERO mener det er et særlig potensial for økt bruk av biogass. Dagens produksjon av biogass i Norge er 0,8 TWh (Biogass Norge 2026), og brukes i landtransport og noe industri. I dag er etterspørselen etter biogass større enn tilbudet. Stortinget vedtok i 2025 et mål om årlig økt biogassproduksjon på 1 TWh. For å nå dette målet er det behov for ny politikk som styrker både etterspørselen og støtter produksjon.

ZERO foreslår en rekke virkemidler som øker

etterspørselen etter biogass: forbud mot fossil fyring i industrien, redusert bompengavgift for biogass i hele landet, fortsatt fritak for veibruksavgiften ved bruk av biogass, klimakrav til offshorefartøy, og krav om bruk av biogass i dagens LNG-skip på oppdrag for det offentlige. Dette bidrar samlet til en etterspørsel på nær 5 TWh i både 2030 og 2035.

I tillegg må investeringsstøtten til biogassanlegg opprettholdes og skaleres i tråd med målsetningen om årlig økning på 1 TWh. Enova bevilget 550 millioner i investeringsstøtte til åtte nye prosjekter i

2024. Dette tilsvarer ny produksjon på 1,1 TWh. I motsetning til i Norge, gis det i Danmark og Sverige produksjonsstøtte. Det fører til sterk konkurranse fra våre naboland og at norske ressurser eksporteres til Danmark.

Økt bruk av biodrivstoff i Zerorapporten er i tråd med varslet opptopping av omsetningskravet til 17 prosent i veitransport i 2030 og 15 prosent for ikke-veigående transport. Det er ikke inkludert en økning ut over 2030, noe som resulterer i redusert bruk av bærekraftig biodrivstoff i landtransporten til 2035. I luftfarten følger opptoppingen EU-nivået fastsatt i ReFuelEU Aviation, og i maritim



Behov for 12 TWh bærekraftig biomasse for utslippskutt i Zerorapporten, fordelt på biodrivstoff, biogass og biokull.

sektor er omsetningskravet holdt på dagens nivå (8 prosent). Samlet bruk i 2035 er 530 millioner liter.

Bruk av biokull er omtalt i kapitlene om jordbruk og industri og avfallsforbrenning. Rundt 90 prosent av biokull brukes i industri. De resterende 10 prosent brukes i jordbruket, og bidrar til både CO₂-fjerning og jordforbedring. Det er ikke realisert nye produksjonsanlegg for biodrivstoff i Norge. Ressursbehovet til biodrivstoff og biokull overstiger dessuten et nasjonalt potensial for økt produksjon. Det betyr at en andel av biodrivstoff og biokull fortsatt vil være importavhengig til 2035. Importen kan likevel baseres på nordisk og europeisk produksjon, og det bør legges til rette for økt produksjon også i Norge.

ZERO mener det må stilles bærekraftskrav til all bruk av biomasse. I dag stilles slike krav til biodrivstoff under omsetningskravene i transport, og til biomasse som brukes i kvotepliktige anlegg. Bruken av biomasse bør prioriteres der andre fornybare alternativer ikke er tilgjengelig, og der klimanytten er størst. Det betyr til den tyngste og lengste transporten, og til industri som ikke kan elektrifiseres. Det betyr også at bruk av biomasse bør kombineres med karbonfangst og -lagring der det er mulig, for å realisere CO₂-fjerning (negative utslipp).

Hydrogen og hydrogenbaserte drivstoff

I Zerorapporten 2026 kutter bruk av hydrogen og hydrogenbaserte drivstoff 1,5 prosent av utslippene i 2035, sammenlignet med 2024.

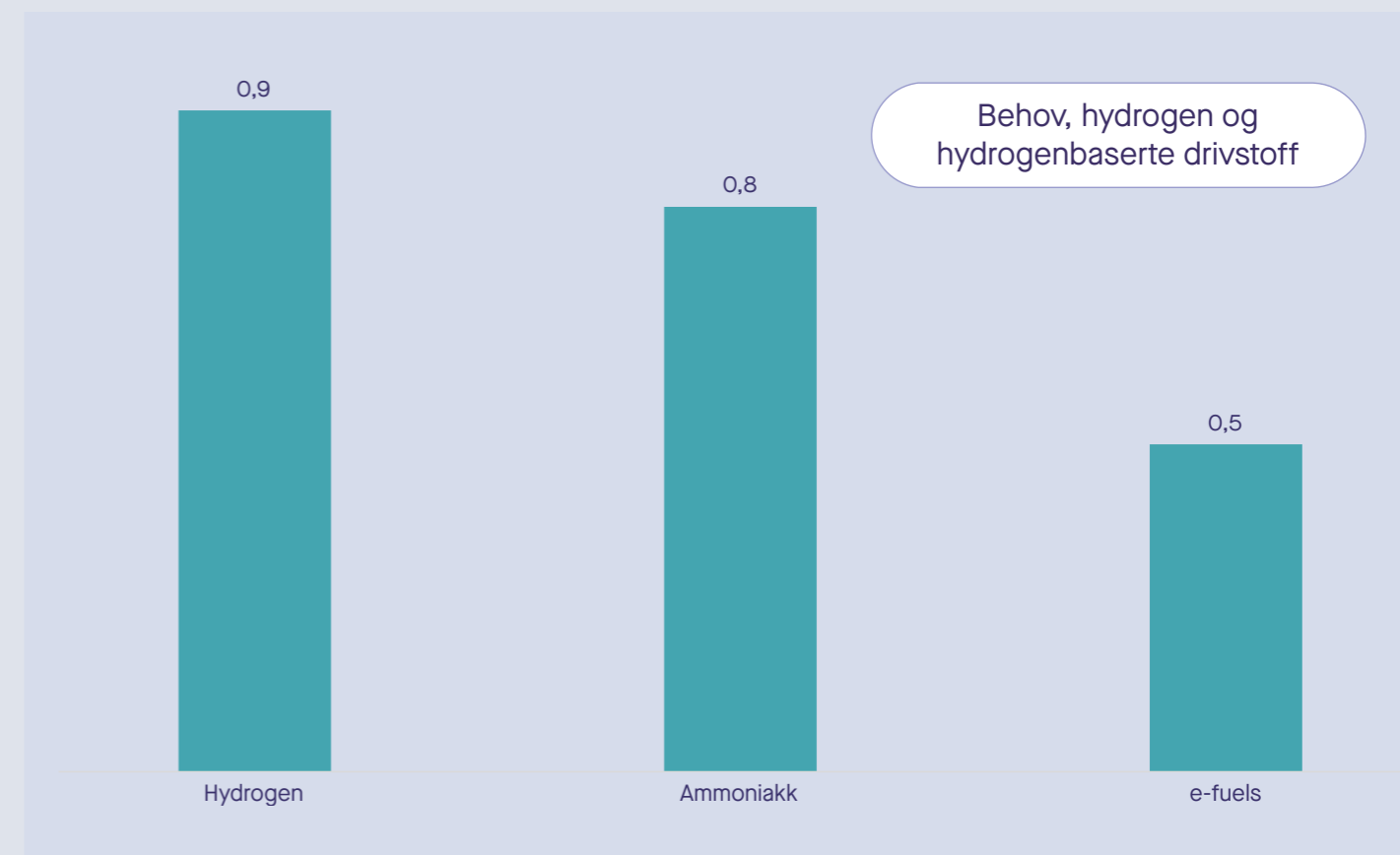
Dette krever 2,2 TWh hydrogen, ammoniakk og e-fuels.

Halvparten av hydrogen brukes i to industriprosjekter (delelektrifisering hos Yara på Herøya og Ineos Tyssedal), og den andre halvparten i maritim transport, som drivstoff. Ammoniakk brukes utelukkende i maritim næring som drivstoff. E-fuels brukes i hovedsak i luftfarten, og en mindre andel (20 prosent) i maritim næring.

De viktigste virkemidlene for å utløse økt bruk av hydrogen er klimakrav til offshorefartøy, nullutslippskrav til hurtigbåter og økt ramme til hurtigbåtprogrammet, samt Enovas punktutslippsprogram for industrien.

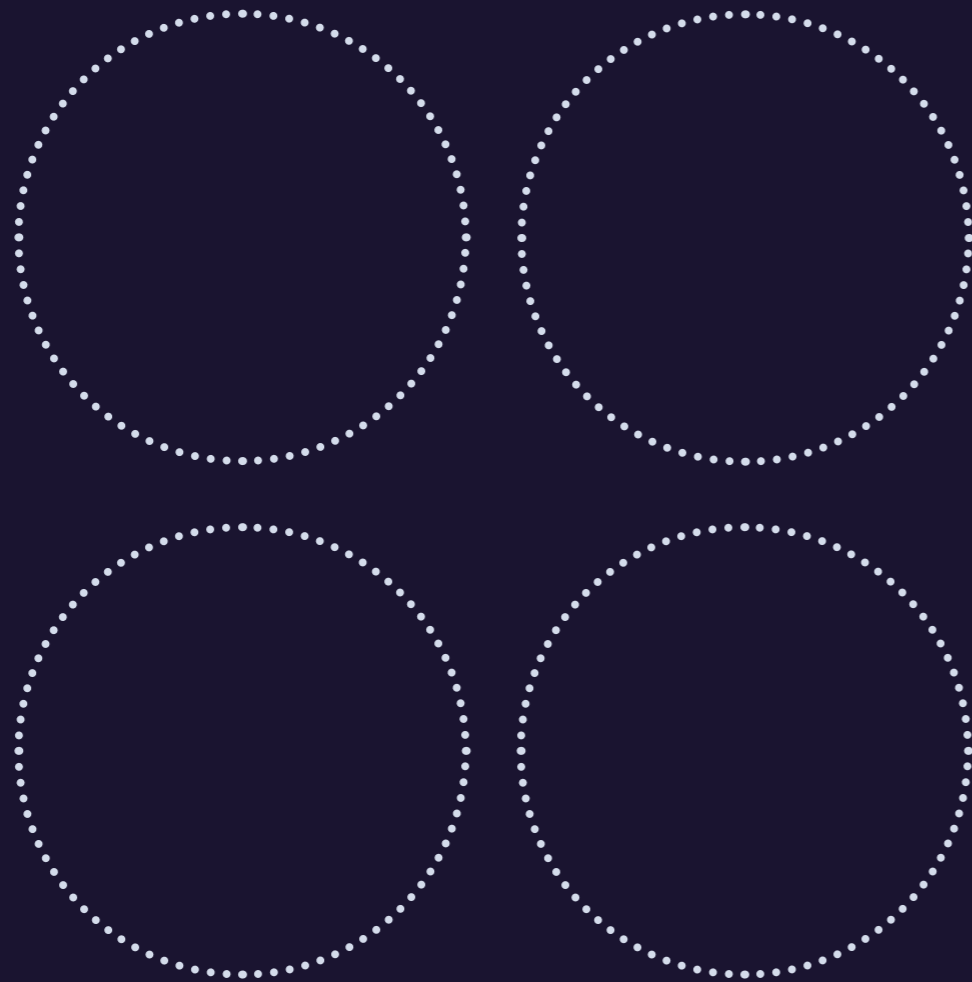
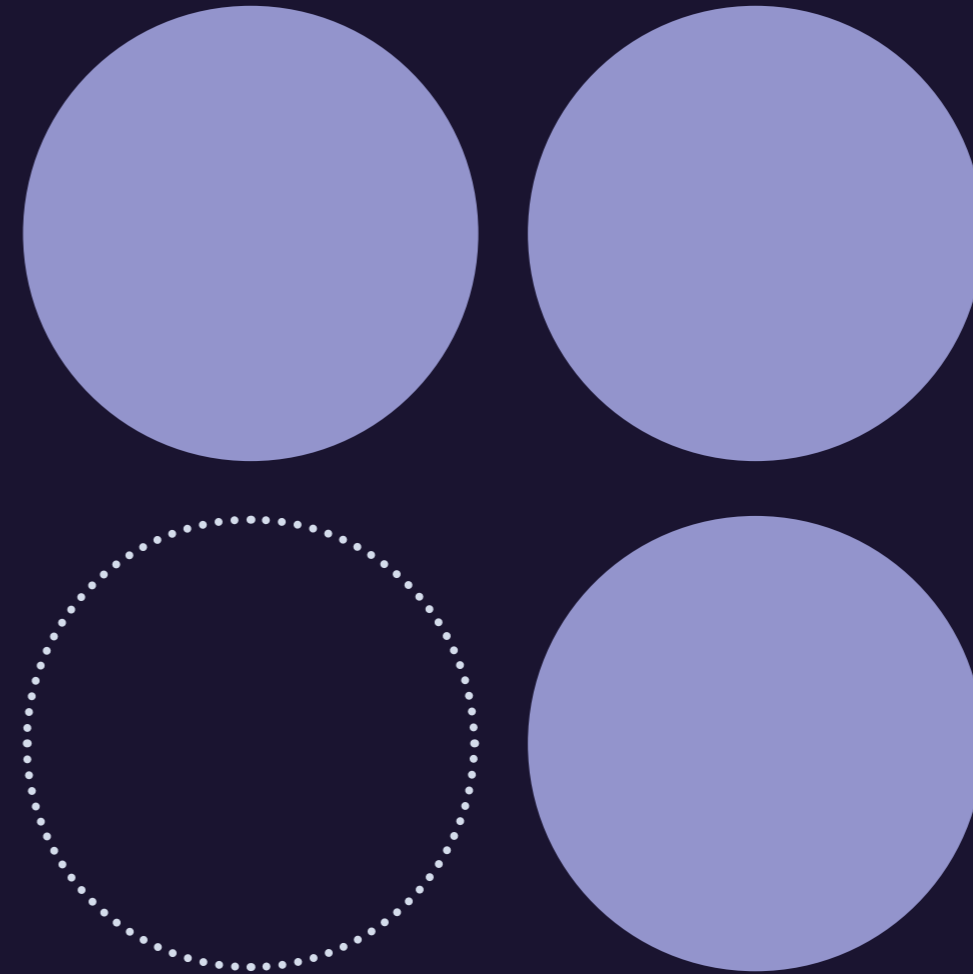
Kraftbehovet for produksjon av hydrogen og hydrogenbaserte drivstoff er inkludert i sektoren industri og avfallsforbrenning, og utgjør 3,7 TWh samlet. Det er antatt at hydrogen produseres fra fornybar kraft (grønt hydrogen).

Hydrogen bidrar til lavere utslippskutt i årets Zerorapport enn tidligere. Hovedforklaringen til dette er færre prosjekter, saktere fremgang enn tidligere forventet, og rask utvikling i batterielektriske løsninger.



Behov for 2,3 TWh hydrogen og hydrogenbaserte drivstoff for utslippskutt i Zerorapporten.

Del 3: Kostnader



Kostnader for å kutte utslipp

Klimapolitikken koster penger, men den gir også store inntekter til fellesskapet. I Zerorapporten 2026 anslår vi både en samfunnsøkonomisk kostnad for foreslåtte utslippskutt til 2035, og forventede inntekter og kostnader på statsbudsjettet.

Det er vanskelig å estimere kostnadene ved utslippskutt. Anslagene avhenger av antagelser og metodevalg, og det vil uansett være stor usikkerhet. Det er flere måter å regne på kostnadene for å kutte utslipp:

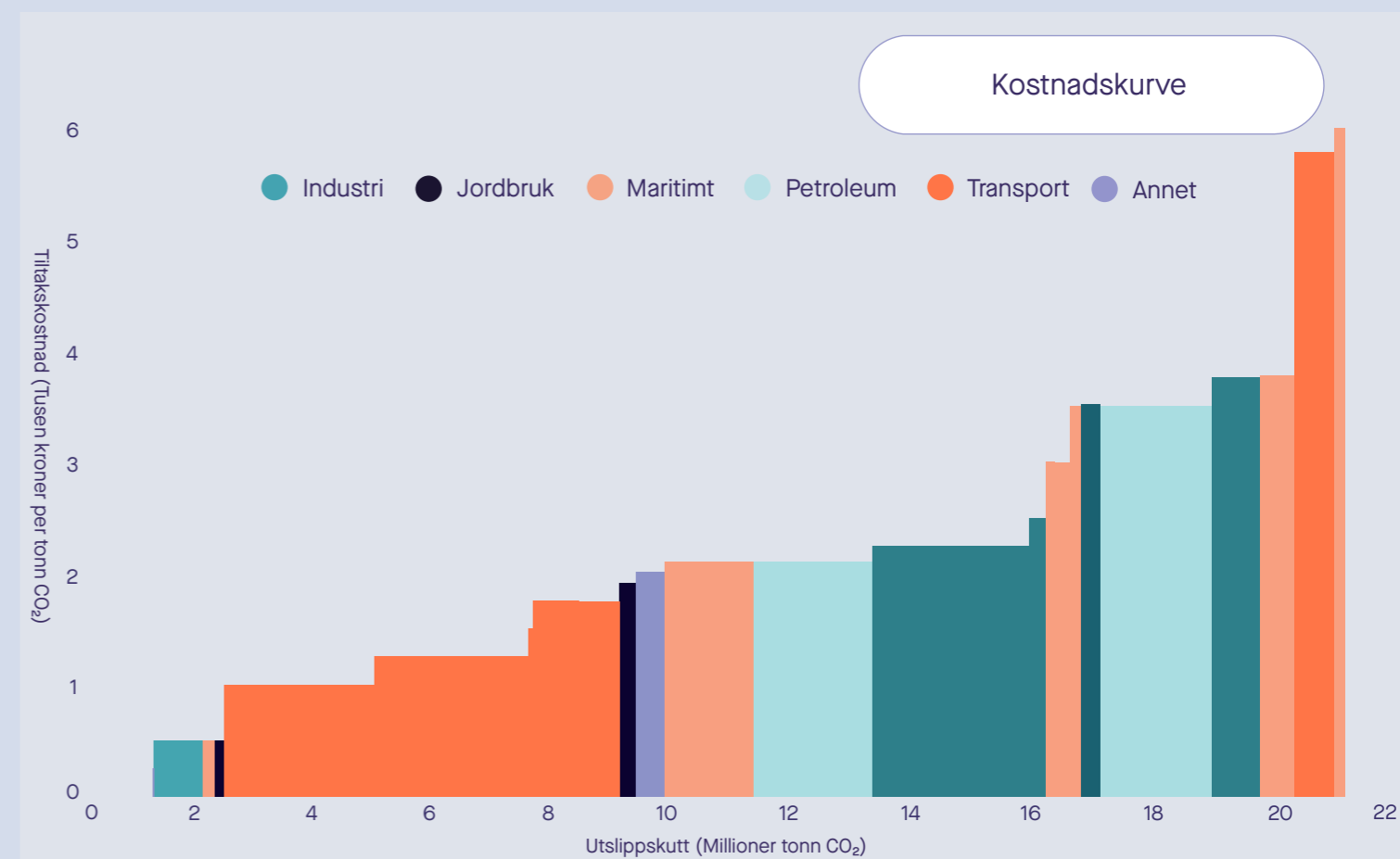
- Samfunnets kostnad ved utslippskutt (samfunnsøkonomisk perspektiv)
- Inntekter og utgifter over statsbudsjettet (endringer i proveny)
- Investeringsbehov ved å kutte utslipp (bedriftsøkonomisk perspektiv)
- Alternativkostnaden ved å utsette eller ikke gjennomføre utslippskutt
- Makroøkonomiske virkninger for aktivitet og sysselsetting i norsk økonomi

I Zerorapporten har vi laget anslag for de to første kostnadene. Menon Economics (2024) har på oppdrag for ZERO og NHO tidligere estimert den bedriftsøkonomiske kostnaden for utslippskutt.

Samfunnets kostnad for utslippskutt i 2035

Kostnadene for å kutte utslipp avhenger av hvor store kuttene er og kostnadene ved å gjennomføre disse. Hvor store kuttene er, avhenger igjen av om kuttene gjøres i Norge eller ved kjøp av kvoter fra andre land. ZERO anslår her kostnaden basert på de foreslåtte kuttene i 2035, som samlet reduserer norske utslipp med drøye 55 prosent, sammenlignet med 1990. Norge har meldt inn et mål til FN om 70–75 prosent kutt i 2035. Differansen mellom dette målet og kuttene som gjennomføres i Norge må dekkes med kjøp av internasjonale kvoter. Kostnader for kvotekjøp omtales mot slutten av dette kapitlet.

Det er stor usikkerhet i kostnadsanslaget. ZERO mener likevel resultatet har en verdi, fordi ingen andre har laget et anslag basert på



En kostnadskurve som anslår samfunnsøkonomisk tiltakskostnader ved foreslåtte kutt.

faktiske tiltak og kostnaden for dem. Gjennomsnittlig kostnad for utslippskuttene i Zerorapporten er anslått til omtrent 1900 kroner per tonn CO₂. Dette er basert på samfunnsøkonomiske tiltakskostnader, estimert av Miljødirektoratet (2026a). Disse viser kostnadene for utslippskutt over tiltakets levetid, og er brukt for å anslå samfunnets kostnader i 2035.

De samfunnsøkonomiske kostnadene inkluderer kostnader til investering, drift og andre virkninger som luftkvalitet/helse og

tidsbruk. Se Miljødirektoratets oversikt over ulike tiltak, som viser hvilke virkninger som er prissatt og ikke (Miljødirektoratet 2026d). Der det ikke er oppgitt tiltakskostnad i tabell, er kostnadene hentet fra tiltaksarkene (Miljødirektoratet 2026b).

Dette er de viktigste antagelsene og usikkerhetene knyttet til kostnadsanslaget:

- De samfunnsøkonomiske tiltakskostnadene er ikke direkte overførbare fra Miljødirektoratets analyse. En særlig stor usikkerhet er at vi ikke benytter en referansebane, slik Miljødirektoratet gjør. Det betyr at Miljødirektoratets tiltakskostnader er for kuttene som gjøres utover referansebanen. I denne analysen er tiltakskostnadene brukt for utslippskutt som både er innenfor og utenfor Miljødirektoratets referansebane. Noen tiltak som ligger i Miljødirektoratets referansebane kan derfor ha lavere kostnader, som elektrifisering. Men

også bruk av biodrivstoff ligger i referansebanen, og har en høy kostnad. Et av de største tiltakene som ligger i referansebanen, er elbiler. Her har vi antatt at tiltakskostnaden ligger i det nederste sjiktet av tiltakskostnaden for elvarebiler og el-lastebiler. Samlet kan dette bety at ZEROs antatte tiltakskostnad kan være satt for høyt.

- Tiltakskostnader fra Miljødirektoratet er kombinert med ZEROs anslag for utslippskutt. ZEROs antagelser om når ulike tiltak gjennomføres, stemmer ikke nødvendigvis med det som ligger til grunn i Miljødirektoratets analyse. Dette vil ha betydning for kostnadsestimatene.

- Alle kostnader er hentet fra Miljødirektoratet (2026c). Der det er oppgitt et spenn i tiltakskostnad, er det brukt et gjennomsnitt av disse. For 3 prosent av kuttene i Zerorapporten mangler det kostnadsanslag, og disse er ikke inkludert. Dersom de 3 prosentene av utslippskuttene som mangler kostnadsanslag holdes utenfor, øker gjennomsnittlig tiltakskostnad til om lag 2100 kroner per tonn CO₂
- Det er ikke alle kostnader eller nytteverdier som er inkludert, se Miljødirektoratet (2026c). Et eksempel er helsegevinsten av økt forbruk av korn, frukt og grønt. Basert på de forrige kostrådene viser Miljødirektoratet (2026c) at den samfunnsøkonomiske gevinsten er 250-300 milliarder kroner (i 2023-kroner), og trolig enda høyere med nye kostråd. Denne økonomiske gevinsten er ikke inkludert i kostnadene ZERO viser for å kutte utslipp.

tråd med regjeringens anslag vil gi inntekter på over 41 milliarder kroner i 2035.

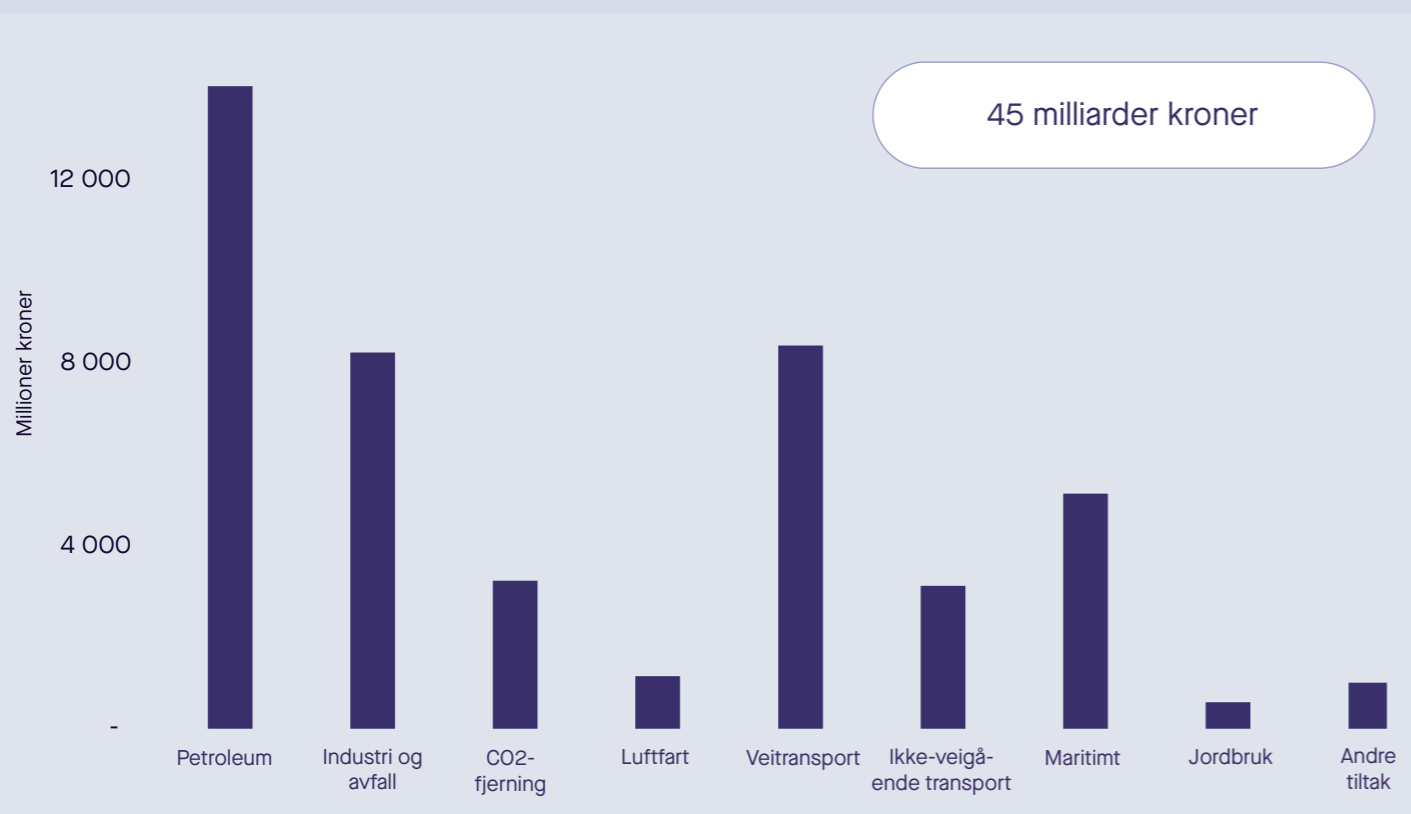
Figuren på neste side viser både inntekter og utgifter, akkumulert over analyseperioden fra 2024-2035. Vi har inkludert kostnader over statsbudsjettet for forslagene i denne rapporten. Samlet er det en betydelig netto inntekt på 180 milliarder kroner akkumulert til 2035.

Statens inntekter fra klimapolitikken er midlertidige. Målet er at inntektene skal falle med reduserte utslipp. Det vil derfor være uheldig om statsbudsjettet i økende grad gjør seg avhengig av denne inntekten.

Det er også en tiltagende utfordring i klimapolitikken at mens inntektene til fellesskapet øker, er det folk og næringsliv som bærer kostnadene for omstilling.

De siste årene har vist at klimapolitikken taper for andre mer akutte kriser. ZERO mener klimapolitikken både bør skjermes, styrkes og forankres bedre i befolkningen. De estimerte inntektene og utgiftene som er vist over, viser den økonomiske effekten av å styrke klimapolitikken frem til 2035.

ZERO foreslår i tillegg at regjeringen utreder innføring av en klimabelønning. Målet er en bedre fordeling av inntektene i klimapolitikken. Dette er ikke inkludert i kostnadsberegningene, men ZERO mener at handlingsrommet for en slik klimabelønning ligger et sted mellom inntekter og utgifter i klimapolitikken. Det betyr at handlingsrommet er størst i perioden når inntektene fortsatt er store. Dette er også perioden når forbrukere

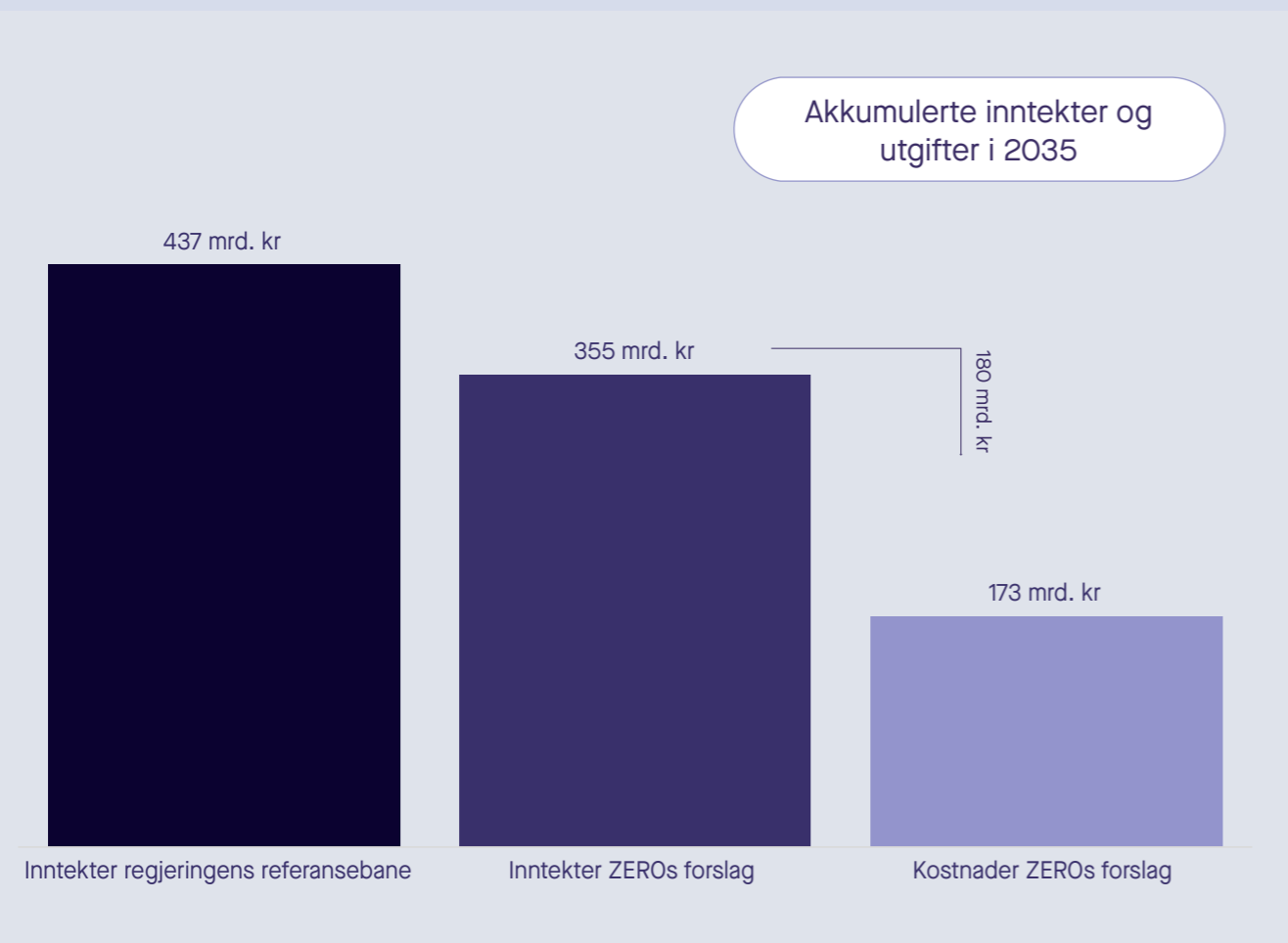


Anslåtte samfunnsøkonomiske kostnader i 2035 for å kutte drøye 55 prosent av utslippene, sammenlignet med 1990.

Høyere inntekter enn utgifter i klimapolitikken

Inntektene i klimapolitikken er store. Inntektene fra CO₂-avgift og kvotesalg var i 2024 på cirka 24 milliarder kroner (Prop. 1 S 2023-2024 (2023)).

Inntektene forblir store, med en CO₂-avgift som øker (Regjeringen 2026b). Vi anslår at inntektene i 2035 vil øke til 29,6 milliarder kroner med forslagene til utslippskutt i Zerorapporten. Regjeringen forventer lavere utslippskutt i sin referansebane. En utvikling i



Anslåtte inntekter og utgifter, akkumulert over analyseperioden 2024-2035. Første kolonne viser inntektene hvis utslippene reduseres i tråd med regjeringens referansebane. Andre kolonne viser inntektene med ZEROs forslag, som kutter drøye 55 prosent av utslippene i 2035, sammenlignet med 1990. Tredje kolonne viser akkumulerte kostnader av ZEROs forslag.

og næringsliv skal investere i omstilling.

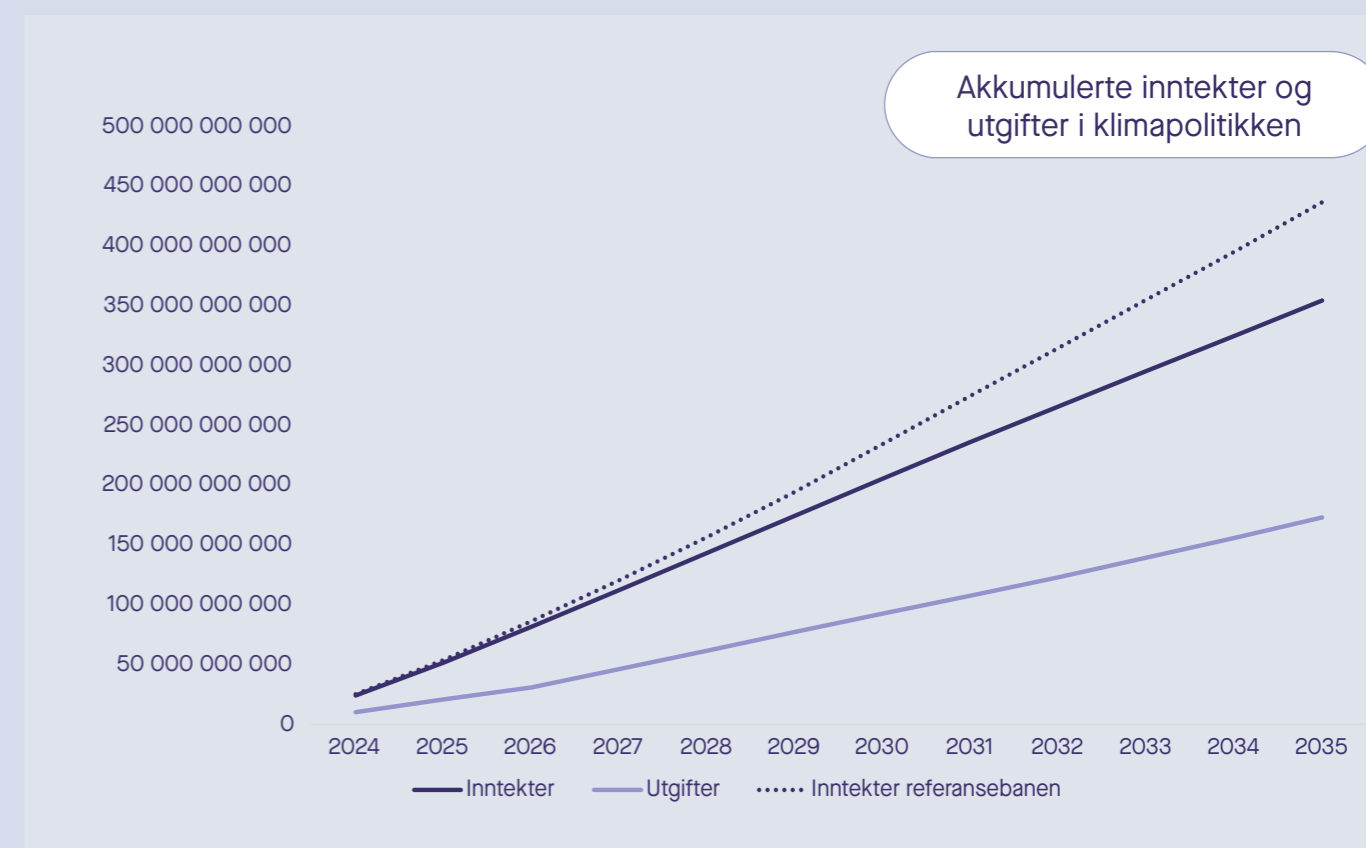
Viktige antagelser:

- Inntekter fra både CO₂-avgift og kvotesalg er estimert basert på fordeling av ikke-kvotepliktige og kvotepliktige utslipp, forventet CO₂- og kvotepris (Regjeringen 2026b) og at samme andel av inntektene tilfaller staten som i dag (Prop. 1 S 2025-2026 (2026b)). Det antas dermed ikke at nye utslipp priser og at gratiskvoter ikke fases ut før 2035.
- Inntekter fra CO₂-avgiften i petroleum er inkludert i oversikten. Denne føres inn i Statens pensjonsfond utland, og er dermed kun tilgjengelig indirekte på statsbudsjettene gjennom handlingsregelen.

- Overføringene til Enova øker til 10 milliarder kroner fra 2027, og holdes på samme nivå til 2035. Det er flere forslag i Zerorapporten som legges til Enova. Det er i tillegg inkludert kostnader for en auksjonsordning for CCS og en fireårig støtte på 750 millioner kroner til ferger og hurtigbåt.
- Det er inkludert kostnader for 40 prosent av CO₂-kompensasjonsordningen i

industrien, som er den andelen av ordningen det stilles klimakrav til. Dagens ordning varer til 2030, men ZERO har videreført ordningen til 2035.

- Overføringene til både Bionova og Klimasats antas økt til 500 millioner kroner fra 2027, og opprettholdes til 2035. Støtten til Natursats på drøye 140 millioner kroner, videreføres gjennom perioden.



Anslåtte årlige inntekter og utgifter i klimapolitikken, akkumulert over analyseperioden 2024-2035. ZEROs forslag til økte kostnader begynner fra neste års statsbudsjett.

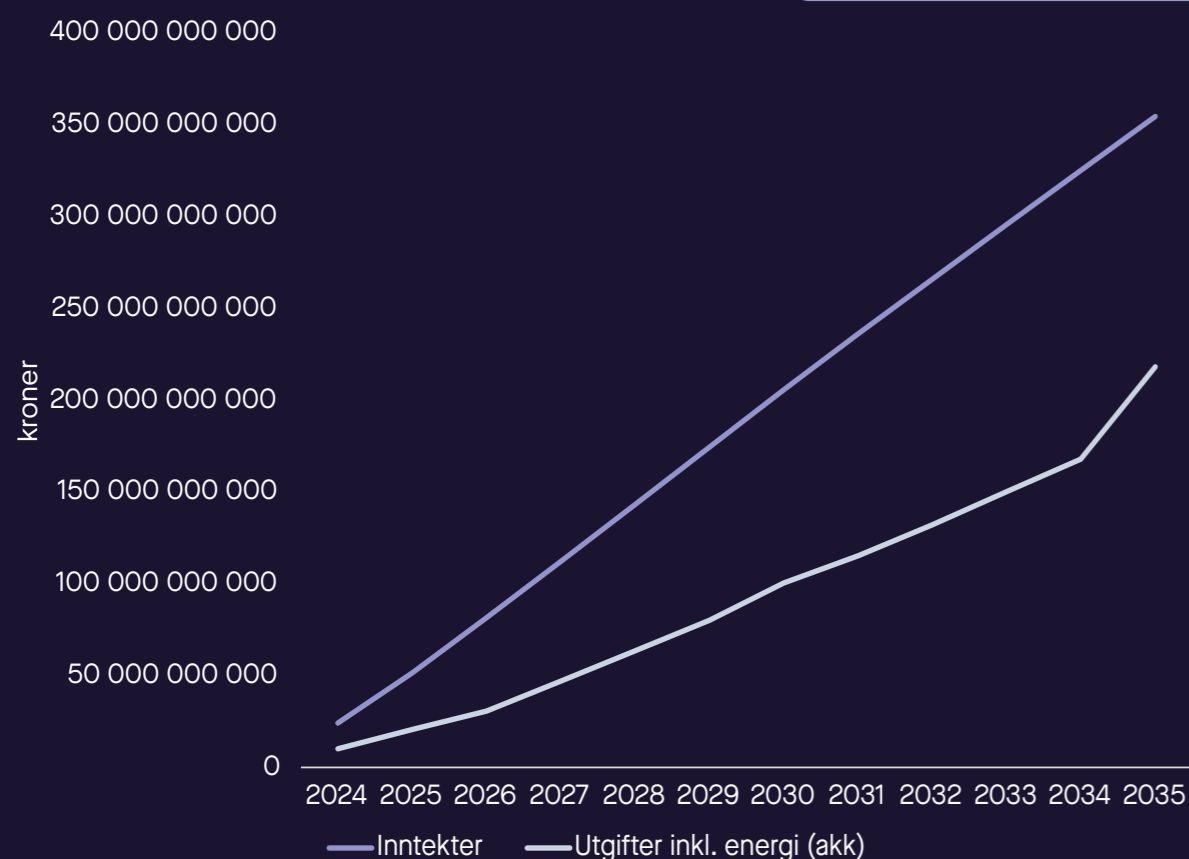
Hva med kostnadene for ny kraft?

ZERO har konsekvent estimert inntekter og kostnader for utslippskutt. Vi foreslår i tillegg flere kostnader over statsbudsjettet for utbygging av ny fornybar kraft.

Energieffektivisering antas utløst gjennom Enova, men i tillegg foreslår ZERO én solmilliard fra 2027 til 2030 og støtte til havvind. Sørlige Nordsjø II har en samlet statlig støtte på 23 milliarder, som skal fordeles over 15 år. Utsira Nord har et maksimalt

støttebeløp på 35 milliarder kroner, som skal utbetales som investeringsstøtte. 10 prosent skal gis når det fattes investeringsbeslutning, og de resterende 90 prosent når havvindparken er satt i drift. Hvis støtten til Utsira Nord utbetales innen 2035, vil dette ha en betydelig effekt på estimerte kostnader. Figuren under viser dette. Det er viktig å påpeke at dette ikke inkluderer statens inntekter fra energi på statsbudsjettet.

Akkumulerte inntekter og utgifter inkl. solkraft og havvind



Kvoter

Vi anslår at en politikk i tråd med forslagene i Zerorapporten vil kutte Norges utslipp med rundt 55 prosent i 2035, sammenlignet med 1990. Norges forpliktelse i Parisavtalen er at utslippene skal kuttes med 70-75 prosent i 2035. Det betyr at rundt 15 prosentpoeng, som tilsvarer om lag 7 millioner tonn, må dekkes inn med kvotekjøp.

En del av disse kvotene vil trolig kjøpes av private selskap som er omfattet av EUs kvotesystem. Hvor stor andel av kuttene i kvotesystemet som skal godskrives Norge vil bli bestemt gjennom en egen oppgjørs mekanisme. I tillegg vil staten kjøpe FN-kvoter for å dekke utslippsgapet.

Det er stor usikkerhet rundt prisen for de ulike kvotene. Framtidsprisen i EUs kvotesystem er 80 euro per tonn CO₂ for levering i desember 2028. Prisen på FN-kvoter vil sannsynligvis ligge godt under nivået i EUs kvotesystem. Hvis vi antar at halvparten av utslippsgapet vil dekkes av FN-kvoter til en pris på 400 kroner per tonn CO₂, vil statens kostnader for kvotekjøp bli 1,4 milliarder kroner i 2035.

Utgifter til kvotekjøp er en finansiell, ikke en samfunnsøkonomisk, kostnad. I teorien er klimanytten av internasjonale kvoter og nasjonale kutt den samme, men samfunnsøkonomisk gevinst knyttet til for eksempel helse og bedre luftkvalitet oppstår i landet som selger en kvote (ikke i kjøperlandet).

Kostnaden for kvoter er ikke en engangssum. Staten må hvert år kjøpe kvoter for å

dekke utslippsgapet. Jo lavere nasjonale utslippskutt, jo mer må staten bruke på kvotekjøp. Det er behov for større åpenhet og innsyn i statens kvotekjøp, både knyttet til kostnader og til kvaliteten på kvotene.

ZERO mener at Norge bør bidra mye mer til utslippskutt internasjonalt, og at internasjonal klimafinansiering og bistand bør prioriteres fremfor kvotekjøp. Klimainvesteringsfondet, som administreres av Norfund, bør styrkes betydelig. ZERO foreslår at Klimainvesteringsfondet tilføres en årlig investeringskapital på 5 milliarder kroner. Pengene bør bevilges utenfor bistandsbudsjettet og under streken, noe som betyr at det ikke føres som en utgift i statsbudsjettet.

Erfaringene så langt viser også at Norfund har investert i prosjekter med god avkastning. Klimainvesteringsfondet bør derfor betraktes som en alternativ plassering av en svært liten del av Norges oljeformue, ikke som en samfunnsøkonomisk kostnad.

Metode og referansebane

I Zerorapporten foreslås klimapolitikk som kan kutte norske utslipp, og energipolitikken som skal gjøre det mulig. Analysen er en kombinasjon av sektorvise analyser og en vurdering av det politiske handlingsrommet.

Både utslippskutt og kostnader er i stor grad basert på Miljødirektoratets kunnskapsgrunnlag (2026a). Miljødirektoratet gir en svært god oversikt over hvilke klimatiltak som kan gjennomføres i Norge innen 2030, 2035 og 2050. Mens Miljødirektoratet beskriver det nasjonale handlingsrommet for utslippskutt, vurderer vi også det politiske handlingsrommet i Zerorapporten. Det betyr at både utslippskutt og virkemidler er vurdert opp mot hva som anses politisk realistisk med dagens storting.

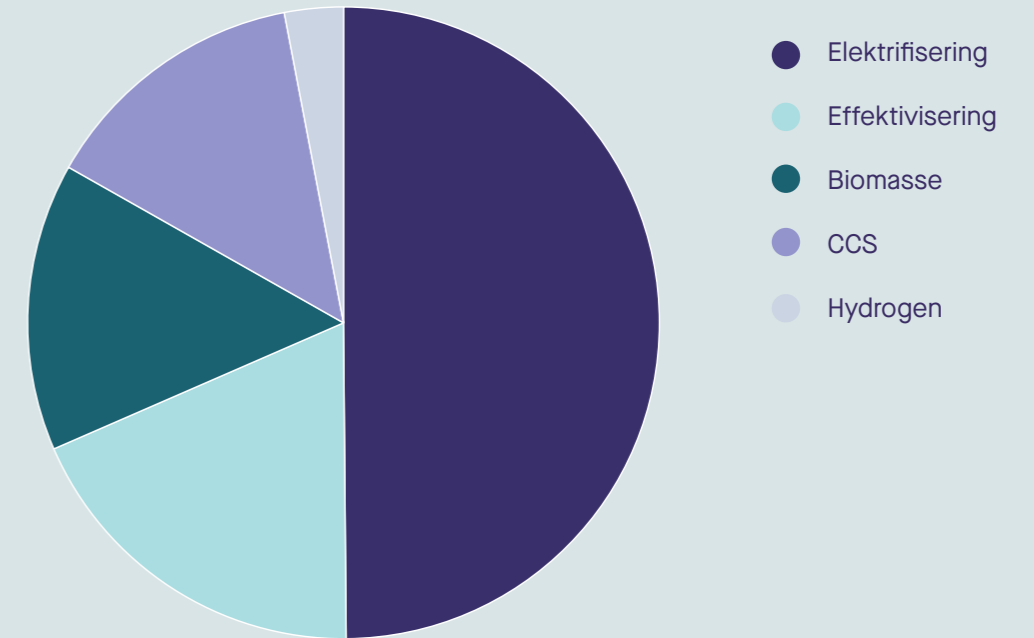
Politikken i Zerorapporten er utviklet basert på tilgjengelige løsninger for utslippskutt, og det som trengs for å overkomme dagens barrierer og utfordringer. Politikken inkluderer både reguleringer, krav, påbud og støtte, i tillegg til prising av utslipp. De politiske forslagene bygger ofte videre på eksisterende politikk. Vi antar også at kuttene kan realiseres uten store endringer i dagens næringsstruktur og med

fortsatt vekst i økonomien.

Analysen i Zerorapporten er en Excel-modell som summerer mulige utslippskutt i alle sektorer, fordelt på løsningene elektrifisering, effektivisering, hydrogen, biomasse og karbonfangst og -lagring. For de ulike tiltakene beregnes det hvor mye fossil energi som unngås, hvor mye kraft som trengs, hvor mye biomasse (biokull, biogass, biodrivstoff og fast biomasse), hydrogen, ammoniakk og e-fuels som trengs, samt kostnadene for å få til utslippskuttene (samfunnsøkonomisk tiltakskostnad og kostnader over statsbudsjettet). Vi har regnet på utslippskutt for ulike tiltak, og vurdert hvilke virkemidler som utløser disse tiltakene. I realiteten vil det være en kombinasjon av virkemidler som utløser de ulike tiltakene.

Forslagene i Zerorapporten er basert på analyser i de ulike sektorene. Listen under oppsummerer kort fremgangsmåten:

- I veitransport og anlegg er det gjennomført kjøretøy- og maskinframskrivninger, basert på kjøretøysstatistikk fra Statens Vegvesen og Statistisk Sentralbyrå (SSB).



Utslippskutt i 2035 fordelt på løsningene elektrifisering, effektivisering, bærekraftig biomasse, CCS og hydrogen.

- I luftfarten er kuttene basert på kjente tiltak og løsninger. på Miljødirektoratet (2026a) og Sokkeldirektoratet.
 - I maritim er forslagene i all hovedsak basert på Miljødirektoratets analyser.
 - I landbruket er forslagene basert på Miljødirektoratets tiltaksanalyser (2026b) og skalert ned basert på politisk realisme.
 - I industri er forslagene basert på en gjennomgang av de største punktutslippene, og realistiske løsninger for å kutte utslipp. Det er vurdert hvilke klynger som realistisk kan få på plass fungerende verdikjeder for CO₂-håndtering. Gjennomgangen av punktutslipp er supplert med andre tiltak fra Miljødirektoratet (2026).
 - I petroleum er utslippskuttene basert på Miljødirektoratets (2026a) og Sokkeldirektoratet.
- Utslippskuttene er sammenlignet med utslippene i referanseåret 2024. Resultatene viser derfor jobben som må gjøres fremover. Det betyr også at utslippskuttene ikke kan sammenlignes direkte med Miljødirektoratets analyser, som benytter en referansebane. I denne referansebanen ligger utslippskutt fra dagens politikk, og det er en kjent utfordring at det er lite transparent hva som er inkludert i denne.

Litteraturliste

- Amdal, H. (2026b). Enova trekker tilbake milliardene til GoliatVind. Tilgjengelig fra: <https://energiwatch.no/nyheter/fornybar/article19127371.ece>
- Aulie, F., Hernes, S., Schöpfer, A., Śpiewanowski, P., Erraia, J og Winje, E. (2024). Havvind – kostnader og utviklingstrekk. Analyse av kostnadsutvikling og forventede kostnadsreduksjoner i havvindmarkedet. Tilgjengelig fra: https://www.offshorenorge.no/contentassets/00988c3d224b44d998a4f60e5ba67e23/havvind---kostnader-og-utviklingstrekk_final-1.pdf
- Avinor (2026). Luftfartens samfunnsnytte. Tilgjengelig fra: https://om.avinor.no/siteassets/om-avinor/avinor_luftfartens-samfunnsnytte.pdf
- Biogass Norge (2026). Biogasstatistikk 2025. Tilgjengelig fra: <https://norwaste.no/biogasstatistikk-2025/>
- DNV (2025a). Energy-efficiency measures and technologies – Key solutions and strategies for Maritime's decarbonization journey. Tilgjengelig fra: <https://www.dnv.com/maritime/publications/energy-efficiency-report-download/>
- DNV (2025b). Energy Transition Outlook: Norway 2025 – A national forecast to 2060. Tilgjengelig fra: <https://www.dnv.com/publications/energy-transition-outlook-norway-2025/>
- EFTA-domstolen (2025). Case E-6/25, Saga Subsea AS v Akselsen and Granlund. Advisory opinion requested by the Supreme Court of Norway, 22 April 2025. Tilgjengelig fra: <https://eftacourt.int/cases/e-06-25/>
- Ember (2025). Global solar installations surge 64% in first half of 2025. Tilgjengelig fra: <https://ember-energy.org/latest-updates/global-solar-installations-surge-64-in-first-half-of-2025/>
- Equinor (2026). Konsekvensutredning Grane Balder Energiprojekt. Tilgjengelig fra: <https://www.equinor.com/sustainability/impact-assessments-grane-balder-energiprojekt>
- ESA (2024). Case 93163 – College Decision 21424COL: State aid – Norway – Proposed amendments to the CO2 compensation scheme (Annex). Tilgjengelig fra: <https://www.eftasurv.int/cms/sites/default/files/documents/gopro/Case%2093163%20College%20Decision%2021424COL%20-%20State%20aid%20-%20Norway%20-%20Proposed%20amendments%20to%20the%20CO2%20compensation%20scheme%20%28ann.pdf>
- EU (2024). Regulation (EU) 2024/1735 of the European Parliament and of the Council, Official Journal of the European Union, L 2024/1735. Tilgjengelig fra: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202401735
- EU-kommisjonen (2025). Issues and options for EU emissions trading after 2030: Summary of literature review, interviews with experts/stakeholders and stakeholder survey. Tilgjengelig fra: <https://technopolis-group.com/wp-content/uploads/2025/05/issues20and20options20for20eu20emissions20trading20after-ML0125027ENN.pdf>
- EU-kommisjonen (2026). Proposal for a Regulation establishing a framework of measures for accelerating industrial capacity and decarbonisation in strategic sectors (Industrial Accelerator Act), COM (2026). Tilgjengelig fra: https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/industrial-accelerator-act_en
- Finansdepartementet (2025). Prop. 1 LS (2025-2026) Skatter, avgifter og toll 2026. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-ls-20252026/id3124192/>.
- Finansdepartementet (2026). Avvikler klimaavgift for virksomheter med kvoteplikt. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/avvikler-klimaavgift-for-virksomheter-med-kvoteplikt/id3150513/>
- Forskrift om utslippskrav til kjøretøy (2022). Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2022-12-20-2384>
- NEM-forskriften (2019). Forskrift om netregulering og energimarkedet (NEM). Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2019-10-24-1413/>
- Grønn Byggallianse (2025). Veikart for norsk infrastruktur mot 2050. Tilgjengelig fra: <https://www.byggalliansen.no/kunnskapssenter/fagmateriell/veikart-for-norsk-infrastruktur-mot-2050>
- GWEC (2025). Global Wind Report 2025. Tilgjengelig fra: <https://www.gwec.net/reports/globalwindreport/2025>

- IMF (2025). Integrating Climate Change into Macroeconomic Analysis: A Review of Impact Channels, Data, Models, and Scenarios. Tilgjengelig fra: <https://www.imf.org/-/media/files/publications/wp/2025/english/wp25170-source.pdf>.pdf
- IMO (2023). 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships. Tilgjengelig fra: <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/2023-imo-strategy-on-reduction-of-ghg-emissions-from-ships.aspx>.
- Innst. 525 S (2024–2025) (2025). Innstilling fra næringskomiteen om Fremtidens havbruk - Bærekraftig vekst og mat til verden. Tilgjengelig fra: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2024-2025/inns-202425-525s/>
- IPCC (2023). AR6 Synthesis Report: Summary for Policymakers. Tilgjengelig fra: <https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/>
- Kenawi, Hedger, Alfredsen, Sandercock, Korpås og Bakken (2025). Land efficiency of renewable energy in Norway: A synthesis of footprint and production density. Tilgjengelig fra: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0960148125011760>
- Klima- og miljødepartementet (2024). Regjeringens klimastatus og -plan. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/regjeringens-klimastatus-og-plan/id3056241/>
- Klima- og miljødepartementet (2025a). Regjeringens klimastatus og -plan. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/regjeringens-klimastatus-og-plan/id3123115/>
- Klima- og miljødepartementet (2025b). Foreslår nye klimakrav til fartøy i oppdrettsnæringen. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/foeslar-nye-klimakrav-til-fartoy-i-oppdrettsnaringen/id3122120/>
- Konkraft (2025). Framtidens energinæring på norsk sokkel: Klimastrategi mot 2030 og 2050. Statusrapport 2025. Tilgjengelig fra: <https://www.konkraft.no/contentassets/f152feeb5e4244648cca71b4e627f5f0/konkraft-statusrapport-2025.pdf>
- Letta, Enrico (2024). Much more than a market. Tilgjengelig fra: <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>
- Maritimt Forum (2025). Maritimt Klimapartnerskap – forslag til virkemiddel for energieffektivisering i eksisterende flåte. Tilgjengelig fra: <https://www.rederi.no/globalassets/dokumenter/alle/251203-klimapartnerskap---innspill-virkemidler-energieffektivisering.pdf>
- Meld. St. 33 (2016-2017). Nasjonal transportplan 2018–2029. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>
- Meld. St. 14 (2023-2024). Nasjonal transportplan 2025–2036. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-14-20232024/id3030714/>
- Meld. St. 35 (2023-2024). Bærekraftig bruk og bevaring av natur. Norsk handlingsplan for naturmangfold. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-35-20232024/id3054780/>
- Menon Economics (2024). Veien til 2030: Investeringsbehov for å møte Norges klimamål. Tilgjengelig fra: <https://menon.no/prosjekter/veien-til-2030-investeringsbehov-for-a-mote-norges-klimamal>
- Menon Economics (2025). Anslag på fylkeskommunale merkostnader som følge av nullutslippskrav til ferger. Tilgjengelig fra: <https://menon.no/prosjekter/anslag-pa-fylkeskommunale-merkostnader-som-folge-av-nullutslippskrav-til-ferger>
- MGF (2026). Nullutslippsteknologi. Tilgjengelig fra: <https://mgf.no/siste-nytt/nullutslippsteknologi/>
- Miljødirektoratet (2024). Planlegger utbygging av 4000 km². Tilgjengelig fra: <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemedling/18086722/planlegger-utbygging-av-4000-km?publisherId=17847187&lang=no>
- Miljødirektoratet (2025). Rekordhøg Klimasats-støtte til hurtigbåtar. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2025/september-2025/rekordhog-klimasats-stotte-til-hurtigbatar/>
- Miljødirektoratet (2026a). Klimatiltak i Norge 2026. Veivalg og utslippsbaner mot 2050. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2026/februar-2026/klimatiltak-i-norge-2026/>
- Miljødirektoratet (2026b). Oversikt over utslipp av klimagasser og utslippsreduksjoner (tiltaksark). Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimatiltak/>.
- Miljødirektoratet (2026c). Samfunnsøkonomiske virkninger av klimatiltak. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimatiltak/samfunnsokonomiske-virkninger/>.
- Miljødirektoratet (2026d). Nullutslippskrav for hurtigbåtar: Et oppdatert kunnskapsgrunnlag. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2026/mars-2026/nullutslippskrav-for-hurtigbater-et-oppdatert-kunnskapsgrunnlag/>

- Mittenzwei, K. (2021). Økonomiske virkemidler i norsk jordbruk for å oppnå lavere utslipp av klimagasser, redusert kjøttforbruk, stabil matproduksjon og jordbruk over hele landet. Tilgjengelig fra: https://ruralis.no/wp-content/uploads/2021/05/notat-1_21-jordbruk-kjott-og-klima.pdf
- Norges Rederiforbund (2026). Klimarapport 2026. Tilgjengelig fra: <https://www.rederi.no/rapporter/norges-rederiforbunds-klimarapport-2026/>
- Norsk fjernvarme (2023). Stort potensial for mer fjernvarme i Norge. Tilgjengelig fra: <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemedling/17967602/stort-potensial-for-mer-fjernvarme-i-norge?publisherId=9130853>
- Norsk klimastiftelse (2026a). Klimaråd 2026: Vurderinger og anbefalinger for en bedre klimapolitikk i Norge. Tilgjengelig fra: <https://www.klimastiftelsen.no/publikasjoner/klimarad-2026>
- Norsk klimastiftelse (2026b). Energiskiftet i olje og gass. Tilgjengelig fra: <https://www.tilnull.no/energi/energiskiftet-i-olje-og-gass>
- NOU 2022:6 (2022). Nett i tide – om utvikling av strømmettet. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2022-6/id2918464/>
- NOU 2026:4 (2026). Kjernekraft i Norge? Fordeler, ulemper og forutsetninger. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2026-4/id3155361/>
- NVE (2011). Grunnvarme i Norge – kartlegging av økonomisk potensial. Tilgjengelig fra: https://publikasjoner.nve.no/oppdragsrapportA/2011/oppdragsrapportA2011_05.pdf
- NVE (2021). Status for ny vannkraftproduksjon. Tilgjengelig fra: <https://www.nve.no/energi/energisystem/vannkraft/status-for-ny-vannkraftproduksjon/>
- NVE (2024a). Energibruk i bygg. Tilgjengelig fra: <https://www.nve.no/energi/energisystem/energibruk/energibruk-i-bygg/>
- NVE (2024b). NVEs svar på oppdrag om solkraft og annen lokal energiproduksjon. Tilgjengelig på: <https://www.nve.no/media/16752/notatet-nves-svar-paa-oppdrag-om-solkraft-og-annen-lokal-energiproduksjon.pdf>
- NVE (2024c). Saker under arbeid. Tilgjengelig fra: <https://www.nve.no/konsesjon/konsesjonsprosesser-i-finnmark/saker-under-arbeid/>
- NVE (2025a). Energibruksrapporten 2025. Tilgjengelig fra: https://publikasjoner.nve.no/rapport/2025/rapport2025_28.pdf
- NVE (2025b). Langsiktig kraftmarkedsanalyse 2025 – Energiomstilling i urolige tider. Tilgjengelig fra: https://publikasjoner.nve.no/rapport/2025/rapport2025_15.pdf
- NVE (2025c). Ny kraftproduksjon. Tilgjengelig fra: <https://www.nve.no/energi/analyser-og-statistikk/ny-kraftproduksjon/> (Hentet 27. mars 2026).
- NVE (2025d). Tilstanden i kraftsystemet 2025. Tilgjengelig fra: https://publikasjoner.nve.no/rapport/2025/rapport2025_10.pdf
- Nærings- og fiskeridepartementet (2026). Regjeringen vil ruste den maritime politikken for en ny tid. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/regjeringen-vil-ruste-den-maritime-politikken-for-en-ny-tid/id3150645/>
- Offshore Norge (2023). Konkrafts klimastrategi mot 2030 og 2050. Statusrapport for 2023. Tilgjengelig fra: <https://www.offshorenorge.no/om-oss/nyheter/2023/06/konkrafts-klimastrategi-mot-2030-og-2050-statusrapport-for-2023/>
- Prop. 1 S (2023-2024) (2023). Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). Finansdepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/3a5bbc8bfbf54ead9b6a44f84a964dbb/no/pdfs/prp202320240001gulddpdfs.pdf>
- Prop. 1 S (2025-2026) (2025a). Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). Energidepartementet. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/93021cd505cc48b3996ab338e9e9cb14/nn-no/pdfs/prp202520260001_eddddpdfs.pdf
- Prop. 1 S (2025-2026) (2025b). Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). Finansdepartementet. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/93021cd505cc48b3996ab338e9e9cb14/nn-no/pdfs/prp202520260001_eddddpdfs.pdf
- Prop. 1 S (2025-2026) (2025c). Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/2eaad89d75a84555b16981e2943b3278/no/pdfs/prp202520260001_sdddpdfs.pdf
- Prosess21 (2025). Kartlegging av industrielle klimagassutslipp i Norge, Nordiske og utvalgte Europeiske land – kunnskapsgrunnlag. Tilgjengelig fra: <https://www.prosess21.no/siteassets/250904-industriutslipp-i-norge-norden-og-europa.pdf>

- Regjeringen (2023). Endringer i regelverket om vindkraft skal gi bedre lokal forankring. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/endringer-i-regelverket-om-vindkraft-skal-gi-betre-lokal-forankring/id2974637/>
- Regjeringen (2024). Modne prosjekter skal prioriteres i nettkøen. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/modne-prosjekter-skal-prioriteres-i-nettkoen/id3080139/>
- Regjeringen (2025a). Havvind gir verdiskaping og jobber på land: Ny strategi viser store muligheter for norsk industri. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/havvind-gir-verdiskaping-og-jobber-pa-land-ny-strategi-viser-store-muligheter-for-norsk-industri/id3115296/>
- Regjeringen (2025b). Jordbruksavtale som styrker nasjonal beredskap og selvforsyning. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/jordbruksavtale-som-styrker-nasjonal-beredskap-og-selvforsyning/id3101485/>
- Regjeringen (2026a). Prosjekter som er viktige for nasjonal sikkerhet skal kunne prioriteres i strømmettet. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/prosjekter-som-er-viktige-for-nasjonale-sikkerhet-skal-kunne-prioriteres-i-stromnettet/id3153344/>
- Regjeringen (2026b). Karbonprisbaner for bruk i samfunnsøkonomiske analyser i 2026. Tilgjengelig fra: [https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/statlig-okonomistyring/samfunnsokonomiske-analyser/karbonprisbaner-for-bruk-i-samfunnsokonomiske-analyser-i-2026/id3143808/](https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/statlig-okonomistyring/samfunnsokonomiske-analyser/karbonprisbaner-for-bruk-i-samfunnsokonomiske-analyser/karbonprisbaner-for-bruk-i-samfunnsokonomiske-analyser-i-2026/id3143808/)
- Riksrevisjonen (2025a). Riksrevisjonens undersøkelse av kapasiteten i strømmettet. Dokument 3:7 (2024-2025). Tilgjengelig fra: <https://www.riksrevisjonen.no/globalassets/rapporter/no-2024-2025/kapasiteten-i-stromnettet.pdf>
- Riksrevisjonen (2025b). Reduksjon av klimagassutslepp fra jordbruket. Dokument 3:13 (2024-2025). Tilgjengelig fra: <https://www.riksrevisjonen.no/rapporter-mappe/no-2024-2025/reduksjon-av-klimagassutslepp-fra-jordbruket/>
- Sandvik, L. (2026a). Lede ser tegn til at strømforbruk flyttes fra natt til dag med norgespris. Tilgjengelig fra: https://energiwatch.no/nyheter/nett_teknologi/article19016570.ece
- Sandvik, L. (2026b). Aasland avviser kobling mellom kraftløftet og Melkøya-elektrifisering. Tilgjengelig fra: https://energiwatch.no/nyheter/politikk_marked/article18986362.ece
- Sintef (2022). Overskuddsvarme som varmekilde – barrierer og drivere for utnyttelse. Tilgjengelig fra: <https://www.sintef.no/publikasjoner/publikasjon/0198cc3c8a72-487059b2-785d-4886-915a-030464503c71/>
- Sintef (2023). Energisparepotensialet i bygg fram mot 2030 og 2050: Hva koster det å halvere energibruken i bygningsmassen? Tilgjengelig fra: <https://www.sintef.no/publikasjoner/publikasjon/0198cc5ff6c5-e7c078d3-5199-4b04-925f-2a7eeba21811/>
- Sokkeldirektoratet (2025a). Kraft fra land. Tilgjengelig fra: <https://www.sodir.no/aktuelt/publikasjoner/rapporter/kraft-fra-land/>
- Sokkeldirektoratet (2025b). Sokkelåret 2024. Tilgjengelig fra: <https://www.sodir.no/aktuelt/publikasjoner/rapporter/sokkelaret/sokkelaret-2024/>
- SSB (2026a). Fjernvarme og kjøling. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/energi-og-industri/energi/statistikk/fjernvarme-og-fjernkjoling>
- SSB (2026b). Tabell 13931: Klimagasser AR5, etter kilde (aktivitet), komponent og år. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/13931>
- SSB (2026c). Tabell 11561: Energibalansen. Tilgang og forbruk, etter energibalansepost, energiprodukt og år. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/11561>
- Statens vegvesen (2024). CO2-utslipp fra asfalt er halvert siden 2020. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2024/05/gronnere-asfalt/>
- Statens vegvesen (2026). Oppdatert status på nullutslippskjøretøy. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/baerekraftig-mobilitet/status-pa-nullutslippskjoretoy/>
- Statens vegvesen og Nye veier (2023). Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/63870d3abf734106af9693ab911eaae6/plan-for-ladestasjoner-for-tunge-kjoretoy-langs-riksveg.pdf>
- Statnett (2025a). Langsiktig markedsanalyse – Norge, Norden og Europa 2024-2050. Tilgjengelig fra: <https://www.statnett.no/for-aktorer-i-kraftbransjen/planer-og-analyser/langsiktig-markedsanalyse/>
- Statnett (2025b). Nettutredning Sørvest F Analyseunderlag for valg av nettkonsept ved utbygging av bunnfast havvind i Sørvest F. Tilgjengelig fra: <https://www.statnett.no/globalassets/havvind/nett-til-havs/nettutredning-sorvest-f.pdf>

- Statnett (u.å.). Statistikk om tilknytningssaker. Tilgjengelig fra: <https://www.statnett.no/for-aktorer-i-kraftbransjen/nettkapasitet-til-produksjon-og-forbruk/foresporsler-og-reservasjon-i-nettet/#kapasitetskB8>
- THEMA (2025). Long-term power consumption development for data centers in Norway. Tilgjengelig fra: https://static1.squarespace.com/static/6129463e215bea534c574c7f/t/68d15c8fa322771d27a02abf/1758551183178/Power+consumption+development+for+data+centers+in+Norway+-+report_updated+22.09.pdf
- ZERO (2025). Zerorapporten 2025 – Klimakrisen forsvinner ikke. Tilgjengelig fra: <https://zero.no/rapporter/>

ZERO 