

Nærings- og fiskeridepartementet  
Postboks 8013 Dep, 0030 Oslo  
postmottak@nfd.dep.no

Vår dato: 12.12.2024  
Deres dato: 01.10.2024  
Deres referanse: 24/3557

## **Høringsinnspill til regjeringens forslag til Norges nye klimamål for 2035**

NHO Transport takker for muligheten til å gi innspill til regjeringens forslag til Norges nye klimamål for 2035, med tilhørende endring av klimaloven. NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening, som organiserer norske persontransportbedrifter innenfor buss-, bybane- og drosjetjenester. Foreningen er tilsluttet Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO). Bussnæringen sysselsetter om lag 17.000 sjåførere.

Oppsummert er NHO Transport opptatt av at målene for reduserte norske klimagassutslipp skal være utformet slik at det gir størst mulig effekt på det globale klimaet. Det bør dermed tas inn formuleringer i klimaloven som hensyntar Parisavtalens erkjennelse av at norsk produksjons- og forbruksmønster påvirker mulighetene til å nå klimamålene.

Norge bør gå foran, og sette klimamål for persontransport, som også inkluderer indirekte utslipp fra produksjon av kjøretøy. De samlede direkte og indirekte utslippene fra persontransport på land bør reduseres med 75 prosent fra 2025 til 2035. Frem til 2050 foreslås dette målet økt til 95 prosent.

Det er verdt å merke seg at Stortinget har vedtatt at bedrifter over en viss størrelse fra 2024 og fremover skal rapportere både direkte og indirekte klimagassutslipp, omtalt som scope 1, 2 og 3 i bærekraftsrapporteringen<sup>1</sup>. Hensikten er at bedriftene gradvis skal etterspørre innsatsfaktorer med lavere klimagassinnhold, og at deres egne produkter skal avgi mindre klimagassgasser når de forbrukes. Det gir liten mening å pålegge næringslivet et slikt helhetlig klimaansvar, hvis staten ikke selv har en tilsvarende målsetting og rapportering for utøvelse av sin klimapolitikk. Dette bør hjemles i klimaloven.

Våre synspunkter og konkrete forslag til endringer i klimaloven er nærmere utdypet i det følgende.

---

<sup>1</sup> [Bærekraftsrapportering - regjeringen.no](https://regjeringen.no)

## **Regulering av klimagassutslipp knyttet til forbruk og investeringer**

De nasjonale forpliktelsene til klimagassreduksjoner under både Kyotoprotokollen fra 1997 og Parisavtalen fra 2015 hviler på hovedprinsippet om at hver stat skal ta ansvar for sine territoriale utslipp. Det vil si at Norge tar ansvar for å redusere de utslipp som skjer på norsk territorium.

Det er likevel ikke slik at Norges bidrag til klimagassutslipp er begrenset til utslipp fra norsk territorium. De varer vi importerer har et klimagassutslipp i landet der de er produsert. Når nordmenn eksempelvis reiser på ferie til Thailand, oppstår det utslipp både under flyreisen og ved forbruk av varer og tjenester under oppholdet.

Dette var partene som undertegnet Parisavtalen seg bevisst. Avtalen har et eget innledende strekpunkt som leder opp til artiklene som regulerer avtalens konkrete bestemmelser for partene:

«som også erkjenner at bærekraftige livsstiler og bærekraftige forbruks- og produksjonsmønstre, anført av parter som er industriland, spiller en viktig rolle i arbeidet med å motvirke klimaendring,»

og i Parisavtalens artikkel 2, punkt 2, heter det:

«Iverksettelsen av denne avtalen skal gjenspeile rettferdighet og prinsippet om felles, men differensiert ansvar og respektive muligheter, sett i lys av ulike nasjonale omstendigheter.»

(våre understrekninger i avtaleteksten).

Den norske klimaloven har i dag ingen tydelig henvisning til dette felles ansvaret i Parisavtalens artikkel 2, punkt 2, eller til behovet for et bærekraftig forbruks- og produksjonsmønster fra innledningen.

Henvisningen til lavutslippssamfunnet i første setning i klimalovens formålsparagraf kunne vært gitt et slikt innhold: «Loven skal fremme gjennomføring av Norges klimamål som ledd i omstilling til et lavutslippssamfunn i Norge i 2050.»

Lavutslippssamfunnet er imidlertid definert i § 4 som:

«Med lavutslippssamfunn menes et samfunn hvor klimagassutslippene, ut fra beste vitenskapelige grunnlag, utslippsutviklingen globalt og nasjonale omstendigheter, er redusert for å motvirke skadelige virkninger av global oppvarming som beskrevet i Parisavtalen 12. desember 2015 artikkel 2 nr. 1 bokstav a.» Det er altså kun en henvisning til målet om å begrense temperaturøkningen globalt til 1,5 grader celsius.

Når Stortinget inviteres til å vurdere klimaloven, foreslår NHO Transport at det tas inn formuleringer i klimaloven som hensyntar Parisavtalens erkjennelse av at norsk produksjons- og forbruksmønster påvirker mulighetene til å nå klimamålene.

## **Forslag til endringer i klimaloven**

NHO Transport vil foreslå at klimaloven gis følgende fire tillegg:

### *I) Tillegg til § 4*

«Et lavutslippssamfunn innebærer en bevissthet omkring hva norske forbruks- og produksjonsmønstre betyr for klimagassutslipp både i og utenfor Norge.»

### *II) Tillegg til § 6*

2. avsnitt utvides med et nytt punkt (bokstav e), der regjeringen også bes komme tilbake med en årlig rapportering av

«hvordan klimagassutslipp knyttet til norsk forbruk og investeringer har utviklet seg,»

NHO Transport foreslår også at det settes et eget klimamål som også inkluderer indirekte utslipp fra persontransportsektoren mellom 2025 og 2035; og mellom 2025 og 2050:

### *III) Tillegg til utslippsmål for 2035 og 2050*

«Utslipp fra persontransport, inklusive utslipp fra produksjon av kjøretøy, skal reduseres med 75 prosent mellom 2025 og 2035; og 95 prosent mellom 2025 og 2050»

og

### *IV) Tillegg til § 6*

«hvordan klimagassutslipp fra persontransport, inklusive utslipp fra produksjon av nye kjøretøy, har utviklet seg» i 2. avsnitt.

Den siste bestemmelsen vil bli mulig å gjennomføre når kravene i EUs batteriforordning<sup>2</sup> trer i kraft fra 2025, og bilprodusentene må oppgi karbonfotavtrykk fra batterier for elektriske biler. Allerede i dag kreves det livssyklusanalyser for elbusser i offentlige anbudskontrakter.

## **Begrunnelse for foreslåtte lovendringer**

### *Økt bevissthet og kunnskap om indirekte utslipp*

Det er en stigende bevissthet rundt utslipp fra importerte varer og tjenester, og utslipp som oppstår i internasjonale havområder eller luftrom. Dette avspeiles også i norske

---

<sup>2</sup> Forordningen stiller krav om dokumentasjon av *karbonfotavtrykk* i livsløpet for batterier i elektriske kjøretøy og oppladbare industribatterier fra januar 2025 for å stimulere til redusert karbonfotavtrykk for batterier. Fra august 2026 vil disse batteriene klassifiseres i ulike klasser basert på karbonfotavtrykket. Kilde: [Batteriforordningen - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

offentlige dokumenter. Gode eksempler er Klimautvalgets innstilling, kapittel 11<sup>3</sup> og Miljødirektoratets rapport [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2024](#), kapittel 12.

Miljødirektoratets grundige gjennomgang gjør det åpenbart at Norge bidrar til adskillig større klimagassutslipp enn det som er omfattet av klimaloven og som regjeringen årlig rapporterer til Stortinget. Direktoratet har i 2024 offentliggjort ytterligere to rapporter der utslippet fra norsk forbruk er beskrevet<sup>4</sup>. Konklusjonen er at utslipp fra norsk forbruk ligger cirka 50 prosent høyere enn det vi rapporter som direkte klimagassutslipp fra norsk territorium.

### Konsekvenser for persontransport og veiinfrastruktur

NHO Transport har spesielt merket seg at klimagassutslippene fra norske husholdningers kjøp av kjøretøy i 2021 var på 2,3 millioner tonn. Økende elektrifisering av bilparken fjerner direkte klimagassutslipp i Norge, men øker klimagassutslippet fra bilproduksjonen, fordi det er knyttet store utslipp til produksjon av battericellene. Et batteri som kan lagre 100 kWh vil ha et produksjonsutslipp på cirka 11 tonn<sup>5</sup>.

En årlig utskifting av bilparken i Norge i størrelsesorden 150 000 kjøretøy vil dermed gi et ekstra årlig klimagassutslipp på cirka 1,5 millioner tonn bare fra batteriene, når hele bilparken på tre millioner personbiler er elektrifisert. I tillegg kommer utslipp knyttet til selve bilen. For å nå lavutslippssamfunnet, må vi klare å redusere disse produksjonsutslippene gjennom ulike tiltak.

Med dagens teknologi, er elektrifisering av bilparken et klimatiltak som fjerner klimagassutslipp i Norge, men kan øke dem i andre land.

Bygging og vedlikehold av veier er et annet område som påvirkes av persontransportens omfang og organisering. Statens vegvesen har samlet inn data fra sine veiprosjekter i 2023 og kommet frem til at 20 prosent av de samlede klimagassutslippene kommer fra bruk av diesel på anleggsplassene og fra frakt av masser. De resterende 80 prosent kommer fra produksjon og transport av de materialer som brukes (betong, stål og så videre). Mye av de indirekte utslippene oppstår i utlandet og blir dermed aldri regnet med som norske utslipp.

Det er verdt å nevne at Statens vegvesen har et klimamål som inkluderer de indirekte utslipp:

«Statens vegvesen har et mål om å kutte 55 prosent av utslipp i egen virksomhet innen 2030, dette gjelder både anlegg og drift. Dette inkluderer klimagassutslipp fra materialproduksjon, materialtransport, ferje, massetransport, anleggsmaskiner og driftsmaskiner og arealbruksendringer»<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> [NOU 2023: 25 Omstilling til lavutslipp – veivalg for klimapolitikken mot 2050](#)

<sup>4</sup> [To tredel av utsleppa frå forbruket vårt skjer i andre land | miljødirektoratet.no](#)

<sup>5</sup> [Towards more flexibility and transparency in life cycle inventories for Lithium-ion batteries \(2021\), Elenora Crenna m fl](#)

<sup>6</sup> [Klimagassutslipp og klimatilpasning | Statens vegvesen](#)

Når både direkte og indirekte klimagassutslipp legges til grunn, vil en styrking av kollektivtrafikken for å flytte personmobilitet over fra personbilen, være et sterkt klimatiltak. Dette er også tråd med UFF-prinsippet, Unngå-Flytte-Forbedre, som er godt begrunnet i nevnte "Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2024".

Ved å analysere helheten i hvordan klimapolitikken virker, vil tiltakene få større klimaeffekt.

## **Mål om utslippsreduksjoner og tilknytning til EUs klimapolitikk**

Vi viser til høringsinnspillet fra NHO, som omtaler mål for direkte klimagassutslipp fra norsk territorium i 2035 og forholdet mellom nasjonale mål og å la Norge inngå i EUs klimaforpliktelse. NHO Transport slutter seg til NHOs sekundære forslag, der Norge opprettholder tilknytningen med EU fremover, men melder inn egne nasjonale mål til FN. Så lenge Norge ikke er medlem av EU, er det naturlig at vi også tar ansvar for å sette egne klimamål.

Foreningen har ikke noe syn på hva som er en realistisk ambisjon for nedgangen i Norges samlede nasjonale utslipp, og viser til NHOs vurdering. Vi mener imidlertid at Norge bør gjøre som Sverige og sette et eget mål for nedgang i utslipp fra transportsektoren:

«Utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.»<sup>7</sup>

Norge bør gå foran, og sette et 2035-mål for persontransport, som også inkluderer indirekte utslipp fra produksjon av kjøretøy. Se forslag til lovformulering på side 3.

Bærekraftsrådgivingselskapet Stakeholder AS har estimert det samlede utslipp fra persontransport (personbiler, busser og skinnegående materiell), inklusive produksjonsutslipp, til å bli cirka 6 millioner tonn i 2025. Full elektrifisering av personbil- og bussparken vil fjerne cirka 3,6 millioner tonn direkte utslipp fra disse kjøretøyene, og gi en nedgang på 60 prosent i samlede utslipp. Vi foreslår et mål om å redusere samlede direkte og indirekte utslipp fra persontransport på land med 75 prosent fra 2025 til 2035. Frem til 2050 foreslås dette målet økt til 95 prosent.

Vennlig hilsen  
NHO Transport



Jofri Lunde  
næringspolitisk sjef

---

<sup>7</sup> [Underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan och klimatredovisning](#)