

Dokumentasjon av beregning av
utslippseffekt av virkemidler og tiltak i
Regjeringens klimastatus og -plan
(Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2024–
2025))

Klima- og miljødepartementet

Innhold

Innhold	2
1. Overordnet om underlag og vurderinger	3
2. Historiske utslipp, utslippsbudsjett og framskriving av vedtatt politikk	4
2.1. Utslipp for 2021 til 2023	4
2.2. Utslippsbudsjett for 2021-2030	4
3. Utslippsgap for perioden 2021–2030	4
3.1. Utslippsgap i Klimastatus og -plan for 2025	4
3.2. Endringer i utslippsgap fra Klimastatus- og plan 2024	6
4. Vurderinger av klimaeffekt av politikk og virkemidler i Klimastatus og -plan for 2025	8
4.1. Klima- og miljøavgifter	8
4.2. Effekten av Enova	9
4.3. Måltrettede satsinger på utfasing av fossile utslipp fra veitrafikk, bygge- og anleggsnæringen, sjøfart og industri	9
Veitrafikk	10
Bygge- og anleggsplasser	11
Sjøfart	12
Industri	13
4.4. Forbud mot fossil gass til permanent oppvarming i bygg	14
4.5. Virkemidler i jordbruket	14
4.6. Omsetningskrav for biodrivstoff	16
4.7. Håndtering av overlapp mellom ulike virkemidler	17
Overlapp ved endringer i klima- og miljøavgifter	17
Enova	18
Omsetningskrav for biodrivstoff	19
5. Usikkerhet	19

1. Overordnet om underlag og vurderinger

Formålet med klimastatus og -plan er å systematisere klimaarbeidet og sikre at Norge når sine klimamål. Tallfesting av hva som skal til for å nå målene er da viktig. En bærebjelke i klimastatus og -plan er derfor effektberegninger av virkemidlene som inngår i planen. Effektberegningene har til dels stor usikkerhet, og er ikke godt egnet til å evaluere effekt av enkeltvirkemidler på detaljert nivå, heller ikke effekt per år. Målet med effektberegningene er å vurdere størrelsesorden på effekten av ulike virkemidler, og å kunne gjøre en sammenstilling som setter oss i stand til å vurdere den totale effekten av virkemidlene i planen.

Dokumentasjonsnotatet gjør rede for beregning av utslippseffekt av virkemidler og tiltak presentert i tabell 4.2 i [Regjeringens klimastatus og -plan for 2025](#). Tabellen omhandler utslipp under innsatsfordelingsforordningen, dvs. hovedsakelig fra transport, jordbruk, bygg og avfall, samt ikke-kvotepliktige utslipp fra industrien og petroleumsvirksomheten.

Tabell 1: Utslippsgap og anslått effekt av virkemidler (millioner tonn CO₂-ekvivalenter) i innsatsfordelingen

Anslått netto utslippsgjeld i perioden 2021–2024	4,0
Anslått netto utslippsgjeld i perioden 2021–2025 (første oppgjørperiode)	5,8
Utslippsgap 50 prosent 2021-2030 (ved deltakelse i forsterket klimaregelverk)	21,9
	Anslått utslippsreduksjon over perioden 2025–2030
Virkemidler regjeringen planlegger for i klimastatus og -plan 2025	
Utslippsreduksjon som følge av endrede klima- og miljøavgifter:	
– Endret generell sats for CO ₂ -avgiften	3,1
– CO ₂ -avgift på fiske og fangst i fjerne farvann og avgift på N ₂ O fra transport	0,8
Målrettede satsinger for å fase ut fossile utslipp fra:	
– veitrafikk	3,1
– bygge- og anleggsplasser	0,6
– sjøfart	1,1
– industri	0,7
Forbud mot bruk av fossil gass til permanent oppvarming	0,6
Overlapp mellom målrettede satsinger, endrede klima- og miljøavgifter og økning til Enova	-0,8
Virkemidler i jordbruket	2,4
Endrede krav til biodrivstoff	4,9
Totalt beregnede utslippsreduksjoner som følge av politikk og virkemidler regjeringen planlegger for	16,5
Gjenstående gap ved 50 prosent forpliktelse	5,4

Kilder: Statistisk sentralbyrå, Miljødirektoratet, Finansdepartementet og Klima- og miljødepartementet

Regjeringens klimaplan inneholder flere virkemidler som trekker i samme retning. Overlappende utslippseffekt mellom de målrettede satsingene, endrede klima- og miljøavgifter og Enova er summert i en egen linje i tabellen. Overlapp mellom omsetningskrav og virkemidler som reduserer bruken av drivstoff er håndtert ved at effekten av omsetningskravet er nedjustert.

2. Historiske utslipp, utslippsbudsjett og framskriving av vedtatt politikk

Utgangspunktet for effektberegninger av utslippskutt i Klimastatus og -plan for 2025 er de nyeste utslippsframskrivingene, som ble presentert i Nasjonalbudsjettet for 2025.

2.1. Utslipp for 2021 til 2023

Utslippene for historiske år er hentet fra SSBs statistikk over utslipp til luft.¹ Utslipprosentall for 2021 og 2022 er basert på endelig utslippsstatistikk fra SSB, mens utslippene for 2023 er basert på foreløpig utslippsstatistikk fra SSB, publisert 7. juni 2024. Utslippene er fordelt på utslipp under innsatsfordelingen og kvotepliktige utslipp av Miljødirektoratet.² Utslipprosentallene brukes til å beregne utslippsbudsjett (se nedenfor) og til å vurdere måloppnåelse og eventuelt utslippsgap under innsatsfordelingen. Utslippsgapet er differansen mellom utslipp og de årlige utslippsbudsjettene under innsatsfordelingen.

2.2. Utslippsbudsjett for 2021-2030

Anslaget for utslippsbudsjettet for ikke-kvotepliktige utslipp for perioden 2021 til 2030 legger til grunn metoden for utregning i Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/857 av 19. april 2023 om endring av forordning (EU) 2018/842 om bindende årlige reduksjoner i utslipp av klimagasser for 2021 til 2030 for EUs medlemsstater for å bidra til utslippskutt for å oppfylle forpliktelser under Parisavtalen. Beregningen av utslippsbudsjett forutsetter at Norge får en forpliktelse på 50 prosent utslippsreduksjon i 2030 sammenlignet med 2005. Det endelige budsjettet for 2026-2029 er usikkert fordi det avhenger av de faktiske utslippene i 2021–2023. I beregningen av budsjettet er det lagt til grunn utslipprosentallene for 2021, 2022 og 2023, som omtalt i punkt 2.1.

3. Utslippsgap for perioden 2021–2030

3.1. Utslippsgap i Klimastatus og -plan for 2025

Utslippsgapet, gitt vedtatt politikk, er i Klimastatus og -plan 2025 beregnet som i tabell 2:

¹ [Utslipp til luft – SSB](#)

² [Kvotepliktige og ikke-kvotepliktige klimagassutslipp \(miljodirektoratet.no\)](#)

Tabell 2: Beregning av utslippsgap

Beregning av utslippsgap	Sum over perioden (mill. tonn CO ₂ -ekv.)
Framskrevne utslipp 2025–2030	127,6
Anslått utslippsbudsjett 2025–2030	-109,7
Utslippsgjeld 2021–2024	4,0
Utslippsgap med vedtatt politikk	21,9

I Nasjonalbudsjettet 2025 presenteres det nye fremskrivninger av norske klimagassutslipp fram til 2040. Fremskrivingene bygger på vurderinger om underliggende utviklingstrekk i norsk og internasjonal økonomi, blant annet økonomiske, teknologiske og befolkningsmessige forhold. I tråd med internasjonale retningslinjer er fremskrivingene basert på en videreføring av dagens klimapolitikk både i Norge og internasjonalt. Metodene og forutsetningene for fremskrivingene er nærmere beskrevet i [Regjeringens klimastatus og -plan for 2025, Meld. St. 1 \(2024–2025\)](#) og Finansdepartementets dokumentasjonsnotat for om fremskrivninger.

Framskrivningene gir et beregnet utslipp over perioden 2021–2030 på 226 millioner tonn, gitt dagens politikk. Utslippsbudsjettet fra EU over samme periode gitt en 50 prosent reduksjon fram mot 2030 er på 204 millioner tonn. Dette gir et utslippsgap på 21,9 millioner tonn. Virkemidlene som regjeringen la opp til i Klimastatus og -plan for 2024 er anslått til å redusere utslippene med 10,9 millioner tonn fremover mot 2030. Det vil si at det i Klimastatus og -plan 2025 er behov for en forsterkning av politikken på 11 mill. tonn over perioden 2021–2030 for å tette gapet (21,9–10,9).

I Klimastatus og -plan for 2025 gjøres det forsterkninger av klimapolitikken på flere områder for å tette dette gapet. Disse forsterkningene er totalt beregnet til å redusere utslippene med ytterligere 5,6 mill. tonn over perioden sammenlignet med planen i fjor, se tabell under. Dermed gjenstår det et underskudd anslått til 5,4 mill. tonn for å dekke utslippsgapet for hele perioden (11-5,6). Se Klimastatus og -plan for omtale av det gjenstående utslippsgapet og bruk av fleksible mekanismer.

Tabell 3: Virkemidler i Klimastatus og -plan

Forsterkning av virkemidler i Klimastatus og -plan 2025³	Anslått utslippsreduksjon over perioden 2021–2030, i mill. tonn CO₂-ekv.
Forsterkning i målrettede satsinger for veitrafikk, bygg & anlegg og sjøfart	1,9
Raskere opptrapping av biodrivstoff	2,2
Virkemiddelpakke for redusert matsvinn og virkemidler i jordbruket	1,5
Forbud mot bruk av fossil gass til permanent oppvarming	0,6
Industri	0,1

³ Effekten av virkemidlene i Klimastatus og -plan for 2024 er beregnet på nytt med samme forutsetninger som i årets plan. Derfor kan ikke beregningene i fjorårets plan sammenlignes direkte med årets, jf. omtale i kap. 3.2.

Redusert effekt avgift	-0,5
Overlapp	-0,2
SUM	5,6

3.2. Endringer i utslippsgap fra Klimastatus- og plan 2024

Utslippsframskrivninger utarbeides og publiseres annethvert år. Det betyr at det i Klimastatus og -plan annethvert år vil legges til grunn oppdaterte utslippsframskrivninger, mens det i de mellomliggende årene vil være en kombinasjon av en framskriving og tilleggsberegninger av nye virkemidler. I de mellomliggende årene blir annen samfunnsutvikling, for eksempel befolkningsvekst og endringer i økonomisk aktivitet, i liten grad tatt hensyn til i beregningene.

I Klimastatus og -plan 2024 ble utslippsframskrivingen som ble publisert i nasjonalbudsjettet for 2023 benyttet. Denne framskrivingen inkluderte effekten av virkemidler vedtatt før august 2022. Effekten av endringer i virkemidler vedtatt etter august 2022 (se punktliste nedenfor) ble estimert, og trukket fra framskrivingen i nasjonalbudsjettet for 2023. Disse endringene er nå inkludert i den nye utslippsframskrivingen i Nasjonalbudsjettet for 2025, sammen med oppdatert informasjon om blant annet økonomisk utvikling og oppdaterte befolkningsframskrivninger. Vi har også fått to år med historisk utslippsregnskap, og dette gir viktig informasjon om hvilket utslippsnivå framskrivingene skal ta utgangspunkt i.

Følgende endringer i virkemidler vedtatt etter august 2022 ble effektberegnet og inkludert i referansebanen i Klimastatus og -plan 2024:

- Endringer i klimaavgifter
- Økning i omsetningskrav for biodrivstoff
- Økning i årlig bevilgning til Enova
- Innføring av nullutslippskrav til offentlige innkjøp av lette og tunge varebiler.

Utgangspunktet for å vurdere og beregne behovet for nye virkemidler i Klimastatus og -plan 2024 var et utslippsgap for perioden 2021–2030 på 16,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Med de oppdaterte framskrivingene er dette gapet økt til 21,9 millioner tonn.

Det er flere årsaker til at dette gapet har økt:

- Framskrivningene viser at økonomisk gjeninnhenting etter pandemien og befolkningsvekst drar utslippene opp, sammenlignet med forutsetningene som lå til grunn for Klimastatus og -plan 2024.
- Endringer i oppdaterte framskrivninger skyldes blant annet forsinkelser i prosessene med å få virkemidlene på plass. Det er blant annet forsinkelser i innfasingen av nullutslippsfartøy i sjøfarten, og utsettelse av CCS-anlegget på Celsio avfallsanlegg på Klemetsrud i Oslo fører til at vesentlige utslippsreduksjoner kommer senere enn først antatt.

I tillegg til at utslippsgapet er høyere, er anslått utslippseffekt av virkemidlene i Klimastatus og plan for 2024 justert ned fra 17,3 til 10,9 mill. tonn.

- Deler av forklaringen på dette er at effekten av virkemidler vedtatt for *året* 2024 (og effekten av dette fram til 2030) er nå ikke regnet som en del av klimaplanen lenger, men regnes som vedtatt politikk i framskivingene. Det medfører ikke en svekkelse av effekten av virkemidler eller svekkelse av klimaplanen, men vil si at utslippsreduksjonene kommer frem av framskivingene istedenfor i den planlagte politikken. Dette gjelder blant annet hele omsetningskravet for biodrivstoff i sjøfarten og for ikke-veigående maskiner, i tillegg til økningen av omsetningskravet i veitrafikken i 2024 over perioden, avgiftsøkninger og -utvidelser i 2024, deler av de målrettede satsingene og økt Enova-bevilgning i 2024.
- En annen grunn til justering av beregnet effekt er metodeforbedringer og nytt kunnskapsgrunnlag. Dette har blant annet ført til endring i forutsetningene som ligger til grunn for beregningene av effekt av metanhemmende tilsetningsstoffer i fôret til husdyr gjennom en justert innfasing. Også anslått utslippseffekt av avgifter for den planlagte opptrappingen mot 2030 er lavere enn tidligere beregnet. I tillegg har nullutslippsfartøy i sjøfarten blitt faset inn noe langsommere enn det lagt til grunn i fjor.
- En rask opptrapping av omsetningskravet for biodrivstoff til de allerede skisserte nivåene for 2030 ble for første gang presentert i årets plan, da fjorårets plan ikke tok stilling til hvordan kravene skulle økes fram mot 2030. Effekten av biodrivstoffpolitikken er i år basert på et mer grundig kunnskapsgrunnlag utarbeidet av Miljødirektoratet hvor det er tatt stilling til opptrappingen år for år fram mot 2030, noe det ikke er gjort tidligere. Opptrapping av omsetningskravet er nærmere beskrevet i kapittel 4.6 i dette notatet.
- Effekten av en gitt opptrapping av omsetningskravet for biodrivstoff er også isolert sett lavere enn tidligere beregnet. Økt elbil-andel gir lavere bruk av drivstoff, slik at et volumkrav for biodrivstoff gir mindre utslippsreduksjoner over perioden. Det er også gjort noen metodiske justeringer av beregningen, slik at opptrappingen blir mer realistisk, og dobbelttelling av avansert biodrivstoff utenfor delkravet om avansert biodrivstoff hensyntas bedre. Flere andre planlagte virkemidler virker i samme retning gjennom å redusere det forventede drivstoffbruket, og har derfor overlappende potensial for utslippsreduksjoner. Ettersom biodrivstoffeffekten trekkes fra til slutt, vil endringer i beregninger av andre planlagte virkemidler påvirke utslippsreduksjonen som beregnes av biodrivstoffpolitikken.
- Deler av den planlagte virkemiddelbruken er endret siden klimaplanen ble lagt fram i fjor. Veibruksavgiften foreslås redusert i 2025, noe som reduserer effekten av CO₂-avgiften. I tillegg er utslippseffekten av virkemidler rettet mot hurtigbåter nedjustert, fordi effekten er vurdert ut fra en støtteordning, og ikke et krav. Innfasingstakten av elektriske varebiler og utslippsreduksjoner fra mineralgjødning er også justert ned, i tråd med endret planlagt virkemiddelbruk.

4. Vurderinger av klimaeffekt av politikk og virkemidler i Klimastatus og -plan for 2025

Tabell 4.2 i Klimastatus og -plan viser den anslåtte effekten av virkemidler rettet mot utslipp under innsatsfordelingen. Effekten av virkemidlene er beregnet på ulike måter – avhengig av måten virkemidlene er innrettet på og tilgjengelig informasjon. Det er stor usikkerhet om utslippsutviklingen framover og effekten av klimapolitikk. Reduksjonspotensialet til ulike virkemidler er avhengig av den endelige innretningen. Flere av de planlagte virkemidlene virker på de samme utslippskildene og har derfor overlappende effekt. For å unngå dobbelttelling er dette korrigert for i etterkant.

4.1. Klima- og miljøavgifter

Regjeringen har foreslått flere endringer i avgiftene på klimagassutslipp. De foreslåtte endringene er nærmere omtalt i Prop. 1 LS (2024–2025) Skatter, avgifter og toll 2025. Klimaeffekten av endringene er anslått gjennom bruk av modellverktøyet SNOW-NO (heretter omtalt som SNOW). SNOW er en generell likevektsmodell for hele norsk økonomi og brukes til langsiktige analyser av klimapolitiske virkemidler. Modellen brukes til å utarbeide de nasjonale utslippsframskrivingene. Ved å benytte SNOW til å beregne effekt av avgiftsendringer blir avgiftsberegningene konsistente med metoder og forutsetninger i utslippsframskrivingen. SNOW-modellen er dokumentert av SSB og dokumentasjonen kan leses [her](#). I enkelte tilfeller benyttes også den statiske elastisitetsmodellen KAJA til å anslå utslippsvirkningene av avgiftsendringer. Modellen er dokumentert i [Finansdepartementets beregningskonvensjoner](#) for 2022 under punkt 5.2.1.

Utslippsvirkningen av økningen i CO₂-avgiften på mineralske produkter, avgiften på HFK/PFK, avgiften på avfallsforbrenning og reduksjonen i veibruksavgiften er alle anslått gjennom en skiftanalyse i SNOW-modellen. I framskrivingen er det lagt til grunn at avgiftene holdes fast på 2024-nivå gjennom hele perioden 2025–2030. I skiftanalysen trappes i stedet avgiften opp iht. tabell 4 nedenfor. For veibruksavgiften og CO₂-avgiften på mineralske produkter angir tabellen prosentvis endring fra fjoråret. For de andre avgiftene angir tabellen økninger i satsen fra avgiftsnivået i 2018, målt i 2018-kroner. Alle andre forutsetninger og parametere fra framskrivingen ligger fast.

Tabell 4: Endringer i avgiftssatser i skiftanalysen i SNOW

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Veibruksavgift (%)	0,9	1	1	1	1	1
CO ₂ -avgift på mineralske produkter (%)	1,16	1,14	1,12	1,11	1,10	1,09
Avgift på HFK/PFK (NOK/tCO ₂)	567	702	853	1024	1216	1432
sf ₆ (NOK/tCO ₂)	1067	1202	1353	1524	1716	1932
Avfallsforbrenning (NOK/tCO ₂)	694	942	1189	1437	1685	1932

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

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

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

Virkningen av å innføre avgift på fiske i fjerne farvann er anslått med modellen KAJA. Beregningen tar utgangspunkt i avgiftsnivået i 2030 på 6,38 kroner per liter og at hele denne avgiftsøkningen vil veltes over i prisen på drivstoff for fartøy som fisker i fjerne farvann. Dette gir en anslått årlig utslippsreduksjon på 240 000 tonn CO₂ i 2030. Siden KAJA baserer seg på langsiktige elastisiteter er det lagt til grunn at den årlige virkningen i perioden frem mot 2030 vil være lavere, men gradvis økende i tid. Følgende formel er benyttet for å anslå virkningen over perioden:

$$\Delta U = \sum_{t=2025}^{2030} \frac{\hat{U}_{2030} * (2030 - t)}{2030 - 2024}$$

Der \hat{U}_{2030} er anslaget for den årlige utslippsreduksjonen fra KAJA.

4.2. Effekten av Enova

Beregningene av Enovas effekt på utslippene er gjort sjablongmessig, med utgangspunkt i de årlige utslippsresultatene fra prosjekter som har effekt på utslipp under innsatsfordelingen. Enovas klimareultat blir målt som årlige endringer i utslippene under innsatsfordelingen. Mye av aktiviteten til Enova ligger allerede inne i utslippsframskrivingene, og vurderingen av hvor mye av utslippseffekten som vil komme i tillegg er usikker. Bevilgning til Enova vil ha klimaeffekt ut over den direkte tallfestede utslippseffekten, ved at Enova støtter innovasjoner med utsikter til teknologisk og markedsmessig modenhet som permanent bedrer konkurransedyktigheten og dermed bidrar til varig markedsendring. Denne effekten lar seg ikke tallfeste, men vil kunne bidra til å redusere utslippene utover den effekten som allerede er beregnet. Dette er blant de viktigste effektene av Enova.

Utslippseffekten av Enova er inkludert i beregnet utslippseffekt av målrettede satsinger i tabell 4.2 i Grønn bok. Enova gir støtte til alle de fire sektorene som er omfattet av målrettede satsinger. Overlapp mellom beregnet effekt av Enova og andre virkemidler er beskrevet i kapittel 4.7.

4.3. Målrettede satsinger på utfasing av fossile utslipp fra veitrafikk, bygge- og anleggsnæringen, sjøfart og industri

Regjeringen varslet i Klimastatus- og plan for 2024 fire ulike målrettede satsinger for å fase ut fossile utslipp fra veitrafikk, bygge, og anleggsplasser, sjøfart og industri. Virkemidlene

omfatter både prising, støtte og regulering. Regjeringen vurderer disse virkemidlene i sammenheng med sikte på å oppnå tilstrekkelige utslippsreduksjoner.

Tabell 5: Målrrettede satsinger

Målrrettede satsinger for å fase ut fossile utslipp fra:	Anslått utslippsreduksjon over perioden 2021-2030 (mill. tonn CO ₂ -ekv.)
Veitrafikk	3,1
Bygge- og anleggsplasser	0,6
Sjøfart	1,1
Industri	0,7

Veitrafikk

Regjeringen la i klimastatus og -plan for 2024 fram en målrettet satsing innenfor veitrafikk. Denne satsingen er videreført i klimastatus og -plan for 2025 gjennom en virkemiddelpakke for å innfri måltallene for salg av nullutslippskjøretøy fra Nasjonal transportplan 2018–2029, inkludert det langsiktige målet til stortingsflertallet om at nye tunge kjøretøy skal være nullutslipp eller bruke biogass i 2030, jf. Innst 9 S (2023–2024). Regjeringen

- foreslår en styrking av Enova innenfor innsatsfordelingen på 1,7 milliarder kroner, inkludert 1,2 milliarder kroner rettet mot tungtransporten, hvor Enova støtter både nullutslippskjøretøy og ladeinfrastruktur
- arbeider ikke videre med engangsvgift for tunge kjøretøy nå, men forsterkede virkemidler vil eventuelt vurderes dersom innfasingen av elektriske lastebiler går tregere enn ventet
- åpner ikke for bompengebetaling for tunge nullutslippskjøretøy i en periode frem til 2030, jf. Nasjonal transportplan 2025–2036
- forserer utbedringen av eksisterende og etablering av nye raste- og døgnhvileplasser for å tilrettelegge for lading, jf. Nasjonal transportplan 2025–2036

Måltallene fra NTP 2018–2029 er som følger:

- Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler) fra 2025
- Nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025
- Innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy
- Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentrene være tilnærmet nullutslipp.

Effektberegningen av den målrettede satsingen på veitrafikk har beregningsteknisk lagt til grunn at nullutslippsandelen vil ha en utvikling som fremgår av tabell 6.

Tabell 6: Nullutslippsandel nye kjøretøy

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Varebiler	55 %	77 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Bybusser	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Langdistansebusser	32 %	39 %	45 %	52 %	59 %	100 %

Lastebiler til lokal/regional transport	30 %	50 %	60 %	75 %	90 %	100 %
Lastebiler til massetransport	25 %	35 %	50 %	70 %	85 %	100 %
Lastebiler til langtransport	10 %	20 %	40 %	60 %	80 %	100 %

Den isolerte effekten av innfasingen av nullutslippskjøretøy er beregnet sammenlignet med utslippsframskrivingen i Nasjonalbudsjettet for 2025. Resultatene vises i tabell 7.

Tabell 7: Isolert utslippseffekt på ulike kjøretøysegmenter.

	Utslippseffekt for perioden 2025-2030 (mill. tonn CO ₂ -ekv.)
Varebiler	0,2
Busser	0,2
Lastebiler	2,8

Beregning av utslippseffekt er basert på Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge – Kunnskapsgrunnlag 2024*.⁴ Utgangspunktet er beregningene for tiltakene rettet mot elektrifisering av varebiler (T22 og T23), busser (T10 og T11) og lastebiler (T24). Beregningene tar utgangspunkt i utslippsframskrivingen i Nasjonalbudsjettet for 2025, og estimerer på utskiftingstakt og sammensetning i kjøretøyparken. Effekten av virkemidlene i klimastatus og -plan 2025 er effekten av virkemidlene utover elektrifiseringen som er forutsatt i framskrivingen.

For varebiler og bybusser overlapper utslippseffektene med effekten av CO₂-avgift og omsetningskrav for biodrivstoff. For lastebiler og langdistansebusser overlapper utslippseffektene med effekten av CO₂-avgift, omsetningskrav for biodrivstoff og effekten av Enova. Håndteringen av overlapp er omtalt i kapittel 4.7.

Bygge- og anleggsplasser

Regjeringen planlegger for en virkemiddelpakke for å redusere utslipp fra bygge- og anleggsplasser, og planlegger for:

- utrede et forbud mot salg av nye anleggsmaskiner med forbrenningsmotor fra 2035
- vurdere forslag om å gi kommunene mulighet til å stille klimakrav til bygge- og anleggsplasser etter forurensingsloven fra 2024
- krav i offentlige anskaffelser om at 5-10 prosent av energiforbruket skal være utslippsfritt i 2026, med en opptrapping mot 30-40 prosent i 2030

I beregningen av effekten av energikravet i offentlige anskaffelser er det lagt til grunn en prosentvis innfasing som fremgår av tabell 8.

⁴ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2024 - miljodirektoratet.no](https://www.miljodirektoratet.no/tema/klimatiltak-i-norge/kunnskapsgrunnlag-2024)

Tabell 8: Innfasing av energikrav til bygge- og anleggsplasser i offentlige anskaffelser

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Andel energiforbruk som er utslippsfritt	-	5 %	5 %	10 %	10 %	40 %

Beregning av utslippseffekt er basert på Miljødirektoratets rapport *Klimakrav til bygge- og anleggsplasser i offentlige anskaffelser*.⁵

I klimastatus og -plan for 2024 ble det varslet et forbud mot fossil gass til oppvarming av bygg under oppføring. Denne satsingen er videreført i klimastatus og -plan for 2025. Det er lagt til grunn utfasing i tråd med andelene i tabell 9.

Tabell 9: Utfasing av fossil gass til byggvarme på byggeplasser

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Utfasing av fossil gass til byggvarme på byggeplasser	50 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Beregning av utslippseffekt er basert på denne utfasingstakten og utslippsutviklingen som ligger til grunn i framskrivningene i Nasjonalbudsjettet 2025. Når den fossile gassen i byggvarme er faset ut er det i praksis ikke igjen noen utslipp fra fossile brenslere i oppvarming i bygg- og anleggsnæringen.

Den isolerte effekten av innfasingen av nullutslippsmaskiner og utfasing av fossil gass til oppvarming av bygg under oppføring fremgår av tabell 10.

Tabell 10: Effekt av innfasing av nullutslippsmaskiner og utfasing av oppvarming av bygg under oppføring.

	Utslippseffekt for perioden 2025-2030 (mill. tonn CO ₂ -ekv)
Anleggsmaskiner	0,41
Fossil gass til byggvarme på byggeplasser	0,16

Utslippseffektene overlapper med effekten av CO₂-avgift, omsetningskrav for biodrivstoff og effekten av Enova. Håndteringen av overlapp er omtalt i kapittel 4.7.

Sjøfart

Regjeringen planlegger for en virkemiddelpakke for å redusere utslippene fra skipsfart, som innebærer å:

- innføre krav til nullutslipp i nye offentlige anskaffelser av ferger og fergetjenester for anbud som lyses ut fra 1. januar 2025
- styrke Hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet med 200 millioner kroner i form av økt tilsagnsfullmakt i 2025, for å realisere lav- og nullutslippsstrekninger

⁵ [Klimakrav til bygge- og anleggsplasser i offentlige anskaffelser: Utredning del 1 - miljodirektoratet.no](#)

- etter søknad og konkurranse. Midlene skal bidra til raskere innfasing av lav- og nullutslippsløsninger på utvalgte fylkeskommunale hurtigbåtsamband
- innføre krav til lav- og nullutslippsfartøy i havbruksnæringen fra 2025
 - innføre krav om lavutslipp fra offshorefartøy med sikte på innføring fra 2025 og nullutslipp fra 2029, eller tilsvarende krav som gir samme utslippseffekt for offshorefartøy
 - videreføre satsingen på utvikling av nullutslippsløsninger for store fartøy under Forskningsrådet

Tabell 11: Utslippseffekter i sjøfart

	Utslippseffekt for perioden 2025–2030 (mill. tonn CO ₂ -ekv.)
Nullutslippskrav for ferger	0,25
Hurtigbåtprogrammet	0,1
Lav- og nullutslippskrav for fartøy i havbruksnæringen	0,2
Lav- og nullutslippskrav til offshorefartøy	0,4

Beregning av utslippseffekt er basert på Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge – Kunnskapsgrunnlag 2024*.⁶ Utgangspunktet er beregningene for tiltakene rettet mot elektrifisering av fylkeskommunale ferjesamband (S1A), elektrifisering og bruk av ammoniakk som drivstoff i havbruksnæringa (S2A og S3C), bruk av ammoniakk på offshorefartøy (S3E), overgang til biogass på offshorefartøy (S4) og overgang til batteri og hydrogen til hurtigbåter. Utslippseffekten av styrkingen av hurtigbåtprogrammet er nedjustert siden klimastatus og -plan for 2024, siden effekten er vurdert ut fra en støtteordning, og ikke et krav.

Virkemidlenes effekt overlapper med effekten av CO₂-avgift og omsetningskrav for biodrivstoff. Håndteringen av overlapp er omtalt i kapittel 4.7.

Industri

I industrisektoren planlegger regjeringen for å innføre et forbud i 2030 mot bruk av fossile brenslere til indirekte fyring som gir utslipp under innsatsfordelingen.

Miljødirektoratet leverte våren 2023 en konsekvensutredning av et mulig forbud mot fossil fyring til energiformål i industrien, *Forbud mot bruk av fossile brenslere til energiformål i industrien fra 2030: Konsekvensutredning*.⁷

Den isolerte effekten av innfasingen av forbudet tar utgangspunkt i Miljødirektoratets konsekvensutredning og er beregnet sammenlignet med utslippsframskrivingen fra Nasjonalbudsjettet for 2025.

⁶ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2024 - miljodirektoratet.no](https://www.miljodirektoratet.no/tema/klimatiltak-i-norge-kunnskapsgrunnlag-2024)

⁷ [Forbud mot bruk av fossile brenslere til energiformål i industrien fra 2030: Konsekvensutredning - miljodirektoratet.no](https://www.miljodirektoratet.no/tema/forbud-mot-bruk-av-fossile-brenslere-til-energiformal-i-industrien-fra-2030-konsekvensutredning)

Tabell 12: Utslippseffekt av forbud mot bruk av fossile brensler i industrien

	Utslippseffekt for perioden 2025-2030 (mill. tonn CO ₂ -ekv.)
Forbud mot fossil fyring i industri	0,6

Effekten av forbudet overlapper med effekten av Enova. Håndteringen av overlapp er omtalt i kapittel 4.7.

4.4. Forbud mot fossil gass til permanent oppvarming i bygg

Regjeringen planlegger i klimastatus og -plan for 2025 for å innføre forbud mot bruk av fossil gass til permanent **oppvarming**, med sikte på innføring fra 2028. Eventuelle unntak skal vurderes.

Tabell 13: Utslippseffekt av forbud mot fossil gass til permanent oppvarming i bygg

	Utslippseffekt for perioden 2025-2030 (mill. tonn CO ₂ -ekv.)
Forbud mot fossil gass til permanent oppvarming i bygg	0,6

Beregning av utslippseffekt er basert på Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge – Kunnskapsgrunnlag 2024*.⁸ Utgangspunktet er beregningene er tiltak O03. Miljødirektoratet har i 2024 fått i oppdrag å utrede å utvide dagens forbud mot bruk av mineralolje til oppvarming til også å omfatte fossil gass, med en særlig vurdering av konsekvensene for sikkerhet, beredskap og selvforsyning.

4.5. Virkemidler i jordbruket

Virkemidlene for utslippskutt i jordbruket som presenteres i Klimastatus og -plan for 2025 er effektberegnet som vist i tabellen nedenfor.

Tabell 14: Effektberegnete virkemidler i jordbruket i Klimastatus og -plan for 2024

	Utslippseffekt for perioden 2025-2030 (mill. tonn CO ₂ -ekv.)
Metanhemmere	0,7
Krav i revidert gjødselregelverk som er på høring	0,2
Støtte over jordbruksavtalen	0,3
Virkemiddelpakke for redusert matsvinn	1,2
SUM	2,4

Det er lagt til grunn at tilsetning av **metanhemmere** i fôr vil kunne gi 20 prosent reduksjon i enterisk metan fra melkekyr, kviger, okser og ammekyr. Det er lagt til grunn at 70 prosent av melkekyr og kviger får tilsetningsstoffer i fôret fra og med 2027, med lineær økning til 90 prosent i 2035. For ammekyr og okser er det tatt utgangspunkt i en noe langsommere

⁸ [Klimatiltak i Norge: Kunnskapsgrunnlag 2024 - miljodirektoratet.no](https://www.miljodirektoratet.no/tema/klimatiltak-i-norge/kunnskapsgrunnlag-2024)

innfasing, hvor henholdsvis 60 og 70 prosent av populasjonen blir fôret med metanhemmere i 2035 (lineær økning fra 30 og 50 prosent i 2027). På grunn av uavklarte spørsmål som tildelingsmetode på beite, er det antatt at dyrene ikke får tilsetningsstoff de dagene de er på beite.

I effektberegningene er det tatt utgangspunkt i **endrede krav i gjødselregelverk**, slik kravene ble foreslått i regelverket som var på høring.⁹ Departementene gjennomgår nå høringsinnspillene før regelverket skal fastsettes. Effekten er estimert å redusere utslippene med om lag 0,2 mill. tonn CO₂-ekvivalenter over perioden 2021–2030. Dette er basert på følgende:

- Skjærpet fosforgrense i kombinasjon med at man i stedet kan følge krav til fosforbalanse - Effektberegningen er basert på at andelen husdyrgjødsel til biogass trappes opp lineært til 10 pst. i 2030, noe som er beregnet å gi en utslippseffekt på 0,09 mill. tonn CO₂-ekvivalenter samlet i perioden til 2030. Videre er det antatt at valgmuligheten med å følge krav om balansegjødsling når en oppslutning på 25 pst. av melkeprodusentene i 2030, og at disse gjennom bedre grovfôr oppnår å redusere metanutslippene med 5 pst., noe som er beregnet å gi en utslippseffekt på 0,05 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i samme periode. I tillegg vil strammere fosforgrense fremme styrket utnyttelse av husdyrgjødsel og derav redusert bruk av mineralgjødsel.
- Strammere spredefrist - Klimaeffekten avhenger av at gårdbrukerne reduserer bruken av mineralgjødsel. Effekten er beregnet til 0,01 mill. tonn CO₂-ekvivalenter dersom kravet innføres og etterleves fra 2027.
- Krav om dekke på gjødsellager til svin – Effekten er beregnet til 0,02 mill. tonn CO₂-ekvivalenter dersom det innføres og etterleves fullt ut fra 2025.

Støtte over jordbruksavtalen er estimert å redusere utslippene med totalt 0,3 mill. tonn CO₂-ekvivalenter over perioden 2021–2030. Økningen i bevilgningene til ordninger med klima- og miljøeffekt inkluderer blant annet midler til gjødseltiltak, vannmiljøtiltak, energieffektivisering og biogassordningen. I tillegg er det inkludert en effekt på 0,06 millioner tonn CO₂-ekvivalenter fram til 2030 som en følge av avlsarbeid på mer fôr- og utslippseffektive kyr.

Effektberegningene av virkemidlene for redusert **matsvinn**, tar utgangspunkt i bransjeavtalen mellom staten og matbransjen om å redusere matsvinnet med 50 pst. fra 2015 til 2030. Miljødirektoratet har beregnet en klimaeffekt på 1,17 mill. tonn CO₂-ekvivalenter dersom næringsaktørene når bransjeavtalens mål om 50 % reduksjon i matsvinnet i 2030, mens forbrukerne først når målet i 2035. Effektberegningen forutsetter at produksjonen i norsk jordbruk reduseres tilsvarende endringene i etterspørselen. Basert på Miljødirektoratets utredede klimaeffekt og matsvinnutvalgets¹⁰ estimater for ulike tiltaks effekt på matsvinnet, er det lagt til grunn utslippskutt i størrelsesorden 1,2 mill. tonn CO₂-ekvivalenter.

⁹ [Revidert gjødselregelverk – høring av forslag til ny forskrift om lagring og bruk av gjødsel mv. \(gjødselbrukforskriften\) - regjeringen.no](#)

¹⁰ Matsvinnutvalget ble nedsatt av klima- og miljøministeren og landbruks- og matministeren i februar 2023. Utvalget leverte den 3. januar 2024 en [rapport](#) med anbefalinger til nye og forsterkede tiltak og virkemidler.

Det er i beregningene tatt hensyn til overlapp mellom virkemidlene i jordbruket.
Det er ikke antatt overlapp mellom virkemidlene i jordbruket og øvrige virkemidler.

4.6. Omsetningskrav for biodrivstoff

Regjeringen planlegger i klimastatus og -plan for 2025 å fastholde nivåene vedtatt i klimastatus og -plan for 2024. Klimastatus og -plan for 2025 legger for første gang fram forslag til en konkret opptrappingsplan med årlige økninger i omsetningskravene, og denne planen legger opp til en noe raskere opptrapping enn det som har vært lagt til grunn tidligere. Dette gir et tilsvarende høyere volum biodrivstoff over perioden. Dette innebærer at det planlegges for å:

- å gradvis øke omsetningskravet for biodrivstoff til veitrafikk til 33 prosent i 2030
- å gradvis øke omsetningskravet for biodrivstoff til andre formål (ikke-veigående maskiner) til 28 prosent i 2030
- å gradvis øke omsetningskravet for biodrivstoff til sjøfart til 18 prosent i 2030
- å trappe opp omsetningskravet i luftfart på samme nivå som opptrappingsplanene i EU fra RefuelEU Aviation, men før kravet økes må flyselskapene få godskrevet bruk av biodrivstoff i EUs kvotesystem. Fra 1. januar 2025 videreføres derfor omsetningskravet på samme nivå

Ved beregning av utslippseffekt av omsetningskravene er følgende innfasing som fremgår av tabell 15 lagt til grunn:

Tabell 15: Opptrapping av omsetningskrav for biodrivstoff (tall i prosent)

Andel biodrivstoff	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Veitrafikk totalt	14,8	15,8	15,8	19,8	22,8	25,8	28,8	29,8
Bensin	24,8	10,7	10,7	14,7	17,7	20,7	23,7	24,7
Diesel	11,4	17,3	17,3	21,3	24,2	27,1	30,1	31,0
Luftfart	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Sjøfart og fiske	1,5	6,0	6,0	10,0	13,0	15,0	17,0	18,0
Ikke-veigående	10,0	10,0	10,0	16,0	18,0	21,0	25,0	28,0

For veitrafikken er det lagt til grunn at det vil være mulig å dobbelttelle avansert biodrivstoff i omsetningskravet i like stor grad som dagens regulering legger opp til også fram mot 2030. Dette gir et forventet lavere volum enn et omsetningskrav på 33 prosent i 2030.

Utslippseffekten beregnes ut fra økninger knyttet til dagens biodrivstoffbruk. Det er lagt til grunn at dagens omsetningskrav i veitrafikken på 19 prosent gir et totalt volum på 15,8 prosent, og utslippseffekter beregnes som økninger fra dette volumet. Videre er den isolerte utslippseffekten av omsetningskravene sterkt avhengig av hvilke andre virkemidler som innføres. Årsaken er at mengden drivstoff som vil ha en prosentvis innblanding av biodrivstoff vil bli redusert både ved økte klimaavgifter og andre virkemidler som øker andelen nullutslippskjøretøyer, -fartøy og -maskiner. Omsetningskravene vil overordnet ha utslippseffekt gjennom to ulike mekanismer:

- 1) Andelen fossilt drivstoff blir lavere på grunn av innblandingen av biodrivstoff

- 2) Økt andel biodrivstoff gir en prisøkning, som gir utslippsreduksjoner gjennom redusert etterspørsel etter drivstoff.

Beregningene hensyntar begge disse elementene.

Innføring av faste kontrollpunkt for helhetlige evalueringer av totalt biodrivstofforbruk skal legges fram annethvert år. Systemet har toårige sykluser for å kunne gi forutsigbarhet, stabilitet og gjøre de langsiktige målsettingene i klimapolitikken troverdige. Ved neste kontrollpunkt vil regjeringen kunne varsle endringer i opptrappingen av omsetningskrav for biodrivstoff for årene frem mot 2030 som vist i tabell 15.

Effekten er beregnet i modellen KAJA, utviklet av Finansdepartementet. KAJA er en elastisitetsmodell med detaljerte data for de ulike avgiftene. Modellen benytter elastisiteter fra forskningslitteraturen til å anslå endringer i utslipp. KAJA kobler avgiftsberegningene med beregninger av effekt av omsetningskravene. Effektene av andre virkemidler for nullutslippskjøretøy er hensyntatt, se beskrivelse av beregnede overlappseffekter i kapittel 4.7.

4.7. Håndtering av overlapp mellom ulike virkemidler

Reduksjonspotensialet til ulike virkemidler er avhengig av innretning på virkemidlene. Flere av de planlagte virkemidlene drar i samme retning og har derfor overlappende potensial for utslippsreduksjoner. Dette overlappet beregnes og trekkes fra i analysen, for å unngå at sammenstillingen av virkemidler overestimerer de samlede utslippsreduksjonene planen vil gi.

Den generelle metodikken for å beregne overlapp er som følger:

- 1) Den isolerte effekten av klima- og miljøavgifter estimeres
- 2) Den isolerte effekten av Enova beregnes
- 3) Den isolerte effekten av andre virkemidler innenfor hver sektor/segment beregnes, ofte i sammenheng
- 4) Hvordan klima- og miljøavgifter og Enova-støtte samhandler med andre virkemidler vurderes, og overlappet estimeres der det er relevant
- 5) Effekten av omsetningskrav beregnes til slutt, der de andre virkemidlenes effekt på drivstofforbruk trekkes fra.

Til sammen er det beregnet at det samlet for perioden 2025–2030 er overlappet mellom klima- og miljøavgifter og andre klimavirkemidler 0,6 millioner tonn CO₂-ekv., mens overlappet mellom Enova-støtte og andre klimavirkemidler er estimert å være 0,2 millioner tonn CO₂-ekv. Nedenfor følger en oversikt over overlappsvurderingene som er gjort i klimastatus og -plan for 2025. Redusert effekt av biodrivstoff som følge av andre klimavirkemidlers reduksjon av totalt drivstoff, er beregnet til om lag 1 millioner tonn CO₂-ekv.

Overlapp ved endringer i klima- og miljøavgifter

Sektor/segment	Beskrivelse av overlapp	Beregnet overlapp (millioner tonn CO₂-ekv.)
Varebiler	100 prosent av effekten av CO ₂ -avgift på andre lette kjøretøy	0,07

Lastebiler og busser	77 prosent av effekten av CO ₂ -avgift på tunge kjøretøy	0,22
Anleggsmaskiner	40 prosent av effekten av CO ₂ -avgiften på traktorer, anleggsmaskiner og andre motorredskaper	0,12
Sjøfart	Overlappet mellom CO ₂ -avgift for innenriks sjøfart – kysttrafikk og kravene for de ulike segmentene varierer: <ul style="list-style-type: none"> - Havbruk: 7 prosent - Hurtigbåter: 6 prosent - Ferger: 10 prosent - Offshore supplyskip: 13 prosent 	0,20

Enova

Sektor/segment	Beskrivelse av overlapp	Beregnet overlapp (millioner tonn CO ₂ -ekv.)
Tunge kjøretøy	Effekt av satsingen er beregnet ut fra potensialet for elektrifisering. Enova-støtte er hovedvirkemiddelet, og det er ikke beregnet en egen effekt av Enova	-
Anleggsmaskiner	Det er vurdert at det vil være fullt overlapp (100 prosent) mellom den beregnede effekten av elektrifisering av anleggsmaskiner i bygg- og anleggsnæringen og Enova-støtte.	0,06
Sjøfart	Overlappet mellom CO ₂ -avgift for innenriks sjøfart – kysttrafikk og kravene for de ulike segmentene varierer: <ul style="list-style-type: none"> - Havbruk: 12 prosent - Offshore supplyskip: 24 prosent Det er vurdert at det ikke er overlapp mellom Enova-støtte og tiltak på ferger og hurtigbåter	0,05
Industri	Det er estimert om lag 20 prosent overlapp mellom Enova-støtte og forbud i 2030 mot bruk av fossile	0,13

	brensler til indirekte fyring i industrien.	
--	---	--

Omsetningskrav for biodrivstoff

Tabellen nedenfor viser overlappet mellom klimavirkemidler i ulike sektorer og omsetningskrav for biodrivstoff.

Sektor/segment	Beregnet overlapp (millioner tonn CO ₂ -ekv.)
Varebiler	0,03
Tunge kjøretøy	0,75
Anleggsmaskiner	0,02
Sjøfart	0,16

5. Usikkerhet

Det er stor usikkerhet knyttet til utviklingen av utslipp, effekten av klimapolitikken og ikke minst den teknologiske utviklingen. Økonomiske svingninger kan ha stor innvirkning på utslippene på kort sikt. Brå svingninger i konjunktorene er vanskelig å forutse, og fremskrivninger av utslipp egner seg best til å anslå utviklingen over tid, der svingninger i konjunktorene jevnes ut. Hendelser utenfor Norge påvirker økonomisk aktivitet og utslipp. Det er derfor vanskelig å gi et godt anslag på utslippene under innsatsfordelingen og effekten av klimavirkemidlene på kort sikt. Slik usikkerhet er imidlertid symmetrisk i den forstand at utslippene og utslippsgapet kan blir både høyere og lavere enn forutsatt.

Det er også knyttet usikkerhet til hvorvidt et virkemiddel vil bli vedtatt i tråd med det som lagt til grunn i beregningene. Noen virkemidler i Klimastatus- og plan blir innført raskt, slik som økte klimaavgifter, mens andre virkemidler som inngår i planen skal utredes og sendes på offentlig høring før de innføres. I effektberegningene forutsettes det normalt at innfasing skjer så raskt som mulig innenfor rammene av forvaltningsloven og utredningsinstruksen. Det er altså ikke et sannsynlig utfall at innfasing skjer raskere enn forutsatt, mens forsinkelser kan forekomme. Denne formen for usikkerhet er dermed usymmetrisk i den forstand at utslippene og utslippsgapet kan blir høyere, men ikke lavere enn forutsatt.

I tillegg er det knyttet usikkerhet til om virkemidler faktisk blir gjennomført, siden det kan dukke opp informasjon som er til hinder for å gjennomføre virkemidlene. Beregningene av utslippseffekter baserer seg på modeller og beregningsmetoder som ikke er perfekte, og gir anslag som nødvendigvis er usikre. Anslag på effekten av kravvirkemidler (for eksempel forbud) er gjerne mer sikre enn klimaeffekten av avgifter eller støtte, siden effekten av prisvirkemidler avhenger av tilpasninger til endrede priser. Jo mer indirekte et virkemiddel virker, dess mer usikker er utslippseffekten. Det er for eksempel vanskelig å sette et tall på hvor store reduksjoner i utslipp under innsatsfordelingen man vil få av å bygge ut ladeinfrastruktur. Samtidig finnes det også forslag som isolert sett vil bidra til å øke utslippene, uten at disse kan tallfestes.

Usikkerheten knyttet til den beregnede effekten av virkemidlene vil reduseres jo flere virkemidler som retter seg mot det samme utslippet. For eksempel vil CO₂-avgift og støtte fra Enova bidra til å redusere utslipp fra veitrafikk ved at det blir dyrere å kjøre fossil lastebil samtidig som det gis støtte til å kjøpe en nullutslippslastebil. Det er i beregningene justert for denne overlappseffekten for å unngå å telle den samme utslippsreduksjonen flere ganger. Likevel vil usikkerheten reduseres ved disse virkemidlene rettes mot det samme utslippet.