

# Klimapolitikkens kostnader

Rapport fra Klimarealistene styre september 2026

Norge står for under én promille av globale CO<sub>2</sub>-utslipp. Selv kutt til null utslipp i 2050 gir mindre enn to titusendels grad lavere temperatur ifølge Klimapanelets modeller.

Den globale klimaeffekten av Norges tiltak er ikke registrerbar, mens den årlige kostnaden oppgår til 1 – 2% av BNP og er sammenlignbar med hva staten bruker på veier og jernbane.

Hovedforfatter:

Rögnvaldur Hannesson

Professor emeritus

Norges Handelshøyskole

Olav Martin Kvalheim (styreleder)

Ove Huus

Agnar Mikalsen

Dag Hallvard Østtveit

[www.klimarealistene.com](http://www.klimarealistene.com)  
[post@klimarealistene.com](mailto:post@klimarealistene.com)



## Hva koster Norges klimapolitikk?

Hva koster Norges klimapolitikk? Det finnes ingen samlet oversikt over dette. Disse kostnadene må samles inn fra forskjellige kilder, noe som er en formidabel oppgave. Vi har søkt hjelp fra Microsofts Copilot. Den er rask i responsen og gir estimerer på et blunk, men påliteligheten kan av og til trekkes i tvil, som vil fremgå nedenfor. Det er likevel interessant å rapportere forsøket. Vi har da et anslag, og de som måtte trekke enkelte poster i tvil kan ta utgangspunkt i dette for å nøste videre og få et mer eksakt resultat. Copilots svar har vi arkivert, men de er litt for omfattende til å publiseres i sin helhet i en kort rapport. Den som er interessert i dette kan henvende seg til oss.

Tabell 1

Klimapolitikkenes kostnader fra 1990

|    | Utgift (mrd. kr.)                            | Laveste | Høyeste |
|----|----------------------------------------------|---------|---------|
| 1  | Elbils subsidier                             | 640     | 640     |
| 2  | Kjøp av CO <sub>2</sub> -kvoter fra utlandet | 125     | 140     |
| 3  | Støtte til vindkraft                         | 15      | 20      |
| 4  | Støtte til solkraft                          | 1       | 3       |
| 5  | Elektrifisering av sokkelen                  | 50      | 100     |
| 6  | Elektrifisering av Melkøya                   | 24      | 24      |
| 7  | Fossilfrie byggeplasser                      | 10      | 30      |
| 8  | Nedleggelse av gruver på Svalbard            | 1,9     | 3       |
| 9  | Langskip                                     | 30      | 30      |
| 10 | Enova                                        | 75      | 85      |
| 11 | Klimaforskning                               | 8       | 15      |
| 12 | Klimautgifter i Oslo                         | 35      | 70      |
| 13 | Klimautgifter i Bergen                       | 15      | 30      |
| 14 | Klimautgifter i Trondheim                    | 25      | 35      |
| 15 | Klimatiltak i Stavanger                      | 1,3     | 3       |
| 16 | CO <sub>2</sub> avgift utenom sokkelen       | 100     | 100     |
| 17 | Internasjonale klimasatsninger               | 55,6    | 65,6    |
|    | Totalt                                       | 1211,8  | 1393,6  |

Vi spurte først om kostnader fra 1990. Resultatet vises i Tabell 1. Totalkostnaden oppgår til drøyt tusen milliarder (1.211 – 1.394). Den største enkeltpost er elbils subsidier, som anslås til 640 mrd. Dette er et finansielt tap for staten, men har sin bakgrunn i at elbiler er langt dyrere enn tilsvarende bensin- og dieslbiler. Dette er grunnen til at forbrukerne må lokkes med avgiftslettelse til å kjøpe disse bilene. Kjøp av dyre biler hvor folk ikke gjør sitt valg på grunnlag av de faktiske kostnader, gir et samfunnsøkonomisk tap. Avgiftslettelsen for elbilene er et estimat på dette tapet.

Et annet overraskende høyt beløp er klimautgiftene i Oslo kommune. De påstås å ligge i et bredt intervall på 35 – 70 mdr. og er langt høyere enn i andre storbyer. Stavanger ligger langt lavere enn andre storbyer. Det er grunn til å tro at Oslos utgifter er overvurdert, og det kan dessuten dreie seg om en dobbeltregning i en viss grad. Oslo kommune har f.eks. betalt en del av kostnaden for Langskip (CO<sub>2</sub>-renseanleggene på Klemetsrud og i Brevik), som er rapportert separat.

Den nest-siste utgiftskategorien i Tabell 1 er CO<sub>2</sub>-avgifter utenom sokkelen. Disse dekker kun årene 2016 – 2024. Disse avgiftene er forholdsvis nye og har økt kraftig over tid. Hvorfor ta med disse? CO<sub>2</sub>-avgift på bensin og diesel fordyrer driften av bensin- og dieseldrevne kjøretøyer for alminnelige forbrukere og er opplagt en kostnad for dem. Næringsdrivende må selvsagt få dekket disse avgiftene for å få regnskapet til å gå rundt. Dette gir påslag i prisene og fordyrer alle anlegg som trenger maskiner som drives med bensin eller diesel, herunder boliger. Avgiften på sokkelen rammer oljeselskapene. For dem er dette mest å betrakte som en skatt som helt kommer i skyggen av andre og tyngre skatter. Imidlertid kan CO<sub>2</sub>-avgiften på sokkelen ha den uheldige effekt at olje- eller gassfelt stenges ned for tidlig for å unngå CO<sub>2</sub>-avgiften. Den burde derfor avskaffes. Den olje- og gassutvinning vi eventuelt går glipp av p.g.a. for tidlig nedstenging av olje- og gassfelt, er en kostnad CO<sub>2</sub>-avgiften påfører samfunnet, men noe slikt er ikke med i vår oversikt, idet vi ikke har noe eksempel så langt på nedstenging av olje- eller gassfelt p.g.a. CO<sub>2</sub>-avgiften.

Den siste utgiftsposten i Tabell 1 er internasjonale klimasatsninger. Størstedelen av dette er det såkalte skogssamarbeidet med utviklingsland i tropiske strøk som tar sikte på å redusere avskoging eller plante trær. Dette skal binde karbondioksid i skog i forhold til hva som ellers hadde vært tilfelle, og som deretter kan bokføres som reduserte utslipp i de rike land som inngår i skogssamarbeidet, herunder Norge. Det er bemerkelsesverdig at en lang og fyldig rapport til FN fra Klima- og miljødirektoratet (*Status report as of December 2022, resubmitted in March 2023: Norway's Eighth National Communication under the Framework Convention on Climate Change*) ikke nevner med ett ord hvor de utslippshjemler som fikk Norges klimaregnskap under Kyotoprotokollen til å gå opp, kom ifra og til hvilken pris de ble kjøpt.

Ellers kan man notere at disse skogssamarbeidslandene er blant de mest korrupte i verden. I Klima- og miljødirektoratets budsjettforslag til statsbudsjettet 2025-26 omtales dette skogssamarbeidet og klimasamarbeidet med enkelte andre utviklingsland som «krevende.» Så får leseren ta fantasien i bruk for å forestille seg hva dette betyr. For en gangs skyld har både klimaaktivister og klimarealister felles interesse i å få en mer nøyaktig rapportering om disse forhold; klimarealistene for å finne ut hva de koster og klimaaktivistene for å finne ut om det dreier seg om reell reduksjon i utslipp.

Noen andre mindre beløp inngår i denne siste posten i Tabell 1. Dels er det såkalt Grønt klimafond, opprettet for å styrke utviklingslandenes overgang til grønn energi. I årene 2015-19 bidro Norge med 400 mill. kr. i året til dette fondet, og fra og med 2020 med 800 mill. kr. pr. år. Videre har vi et norsk klimainvesteringsfond som forvaltes av Norfund på vegne av utenriksdepartementet. Bevilgningene til dette fondet var 4 mrd. kr. i årene 2022-25, pluss et matchende beløp fra Norfund.

### **Klimakostnaden sett i sammenheng med andre utgifter**

Et tall på drøyt én milliard er høyt, men sier likevel ikke så mye hvis det ikke relateres til noe det er sammenlignbart med. Et opplagt utgangspunkt er å sammenligne dette med bruttonasjonalproduktet (BNP), den samlede verdi av varer og tjenester som produseres i Norge. Dette må enten gjøres på årsbasis eller for et rimelig tidsintervall. Vi har valgt tidsperioden 2016 – 2025, idet klimautgiftene har økt over tid, og ba derfor Copilot å oppgi de enkelte utgiftskategorier fra og med 2016. Resultatet vises i Tabell 2. Disse tallene er betydelig lavere enn tallene for hele tiden etter 1990 og er av størrelsesorden 600 – 800 mdr. (606 – 765), eller mellom 1 og 2 % av samlet BNP (1,37 – 1,73) i tiden 2016 – 2025.

Tabell 2

## Klimapolitikkens kostnader 2016 - 2025

|    | Utgift (mrd. kr.)                 | Laveste | Høyeste |
|----|-----------------------------------|---------|---------|
| 1  | Elbilsubsidier                    | 170     | 220     |
| 2  | Bedriftenes kjøp av CO2-kvoter    | 70      | 100     |
| 3  | Støtte til vindkraft              | 10      | 20      |
| 4  | Støtte til solkraft               | 0,6     | 1,1     |
| 5  | Elektrifisering av sokkelen       | 60      | 100     |
| 6  | Elektrifisering av Melkøya        | 24      | 24      |
| 7  | Fossilfrie byggeplasser           | 5       | 15      |
| 8  | Nedleggelse av gruver på Svalbard | 1,6     | 1,6     |
| 9  | Langskip                          | 30      | 30      |
| 10 | Enova                             | 55      | 60      |
| 11 | Klimaforskning                    | 15      | 16      |
| 12 | Klimautgifter i Oslo              | 15      | 25      |
| 13 | Klimautgifter i Bergen            | 1       | 2       |
| 14 | Klimautgifter i Trondheim         | 1       | 2       |
| 15 | Klimatiltak i Stavanger           | 0,7     | 1,3     |
| 16 | CO2 avgift utenom sokkelen        | 100     | 100     |
| 17 | Internasjonale klimasatsninger    | 47      | 47      |
|    |                                   | 605,9   | 765     |
|    | % av BNP 2016 - 2025              | 1,37 %  | 1,73 %  |

Det er to kategorier utgifter som viser overraskende lave tall for 2016 – 2025 i forhold til tallene for hele perioden siden 1990. Den ene er elbilstøtten. Den oppgis til å ha vært 640 mrd. siden 1990, mens tallet for 2016 – 2025 er 170 – 220. Copilot oppgir NRK som kilde for de 640 mrd. og sier at den dekker perioden 2007 – 2024. Den skal dekke fritak for engangsavgift, fritak for moms, og «andre reduksjoner i bilavgifter som favoriserte elbiler». Det sistnevnte inkluderer bompenger og engangsavgift. Når Copilot blir spurt om årene 2016 – 2025 rapporterer den 170 – 220 mrd., som skal dekke momsfritak, fritak for engangsavgift og øvrige elbilfordeler. Det er vanskelig å tro at elbilstøtten skulle ha vært 420 mrd. eller mer for årene 2007 – 2015, men kun 170 – 220 mrd. for 2016 – 2025. Enten er det første tallet for høyt, eller så er det andre for lavt.

Den andre kategorien hvor det rapporteres uforholdsmessig høye tall for hele perioden etter 1990 er storbyenes klimautgifter. For Oslo kommer Copilot opp med 35 – 70 mrd. for de 25 år etter 2000, men kun 15 – 25 mrd. for tiårsperioden 2016 – 2025. For Bergen rapporteres 15 – 30 mrd. for årene etter 2000, men kun 1 – 2 mrd. for 2016 – 2025. Noe av dette kan skyldes bybanen i Bergen, som ble bygget før 2016. De tallene som rapporteres for 2016 – 2025 er mer sammenlignbare for de tre byene Bergen, Trondheim og Stavanger enn tallene for 2000 – 2025.

En kategori hvor Copilot rapporterer null utgifter er statens kjøp av klimakvoter. Det påpekes at staten tjener godt på salg av klimakvoter, men dette er kvoter som staten rår over i henhold til klimasamarbeidet med EU (ETS-ordningen). Dette har sin motsvarighet i bedriftenes kjøp av klimakvoter, som rapporteres i tabellene ovenfor. Dette er selvsagt en kostnad for bedriftene. Staten har en ordning hvor en del konkurranseutsatte bedrifter får kompensasjon for kvoter de har kjøpt, men det er jo bare en avlastning fra bedriftenes regnskap over til staten.

Hva er 1 – 2% av BNP sammenlignbart med? BNP i 2025 var 5500 mrd., så 1 – 2% av dette er 55 – 110 mrd. Her er noen utgifter fra statsbudsjettet i denne størrelsesorden:

|                                                          |       |
|----------------------------------------------------------|-------|
| Statens budsjett til vei og jernbane 2025                | 78,6  |
| Forsvarsdepartementets budsjett 2025                     | 125,1 |
| Helsedepartementets budsjett for beredskap 2025          | 130,0 |
| Kunnskapsdpt. budsjett for høyere utdanning og forskning | 59,9  |

Klimautgiftene er med andre ord langt fra ubetydelige. De er av samme størrelsesorden som statens pengebruk til veier og jernbane eller utgiftene til høyere utdanning og forskning. De er litt lavere enn utgiftene til forsvar før økningen i 2026-budsjettet, samt Helsedepartementets budsjett til beredskap. Ellers kan det påpekes at fjerning av klimautgiftene ville redusert inndekningsbehovet på statsbudsjettet.

Det er på sin plass å påpeke at mange klimapolitiske reguleringer påfører det norske publikum mange slags ulemper som ikke er med i denne oversikten og som er vanskelig å vurdere i kroner og øre. I denne forbindelse kan man nevne forbudet mot oppvarming av bygninger med olje, som har gjort oljefyrer og parafinovner avlegs. Videre kan man nevne korstoget mot privatbilismen som har eliminert parkeringsplasser og gjort parkering unødvendig kostbar i byene og dermed hindret publikums mobilitet.

### Effekten på verdens klima

Norge slipper ut mindre enn én promille av verdens menneskeskapte utslipp av karbondioksid, og effekten på klimaet av reduksjon i norske utslipp er tilsvarende ubetydelig. Dersom vi i Norge i dag trapper utslippene jevnt ned år for år, til null i 2050, vil dette redusere global temperatur med mindre enn to titusendels grad, ifølge modeller som FNs Klimapanel selv bruker. Hadde det nå en gang vært slik at alle verdens land deltok i en dugnad for å løse verdens klimaproblem, kunne man saktens si at Norge, til tross for sin ubetydelighet i denne sammenheng, burde deltatt i denne «dugnaden». Men, det er ingen slik aksjon i gang; utslippene av karbondioksid øker ufortrødent år etter år med unntak for uår som finanskrisen i 2008 og Covid-19 i 2020. Den årlige økningen i Kinas utslipp er seks ganger så stor som Norges årlige totale utslipp. Utslippene øker i utviklingsland som prioriterer sin økonomiske utvikling, noe som igjen fordrer økt produksjon av energi og utslipp av karbondioksid. Det er ingenting som tyder på at denne prosessen blir reversert i nær fremtid annet enn ved en verdensomspennende økonomisk krise, som de fleste antakelig vil ha seg frabedt. Bare den årlige økningen i Kinas utslipp er seks ganger så stor som Norges årlige totale utslipp. Det er derfor et ubestridelig faktum at norske tiltak med CO<sub>2</sub>-kutt er uten global effekt.

Det er ikke vanskelig å se hva som ligger bak dette fraværet av dugnad for å løse det som i tilfelle måtte være et globalt fellesproblem som krever felles løsninger og da i særdeleshet bidrag fra de viktigste utslippslandene. Det kommer helt enkelt av at de såkalte utviklingsland er opptatt av helt andre ting enn løsning av det såkalte klimaproblem. De er opptatt av å vokse ut av fattigdommen og skape en levestandard for sin befolkning som er sammenlignbar med det vi i den rike del av verden tar for gitt. Til det trenger de mer energi, og den kommer fortsatt hovedsakelig fra fossile brensler, akkurat slik den gjorde i de fleste rike land da de gjennomgikk samme utviklingsfase. Tabell 3 bidrar til å belyse dette problemet. Den viser utslippøkningen av

CO<sub>2</sub> fra energi fra 2015 i de 11 landene hvor den økte mest. De fleste av disse landene er fattige eller middels rike og har en lang vei å gå for å ta igjen den rike del av verden. Det kan da videre nevnes at nesten halvparten (48%) av verdens befolkning bor i disse landene. Det er i disse folkerike landene som spørsmålet om CO<sub>2</sub> utslipp blir avgjort og ikke i lilleputtland som Norge, eller endog i hele Vesteuropa, som er ansvarlig kun for ca. 10% av globale utslipp.

Tabell 3

Økning i utslipp av CO<sub>2</sub> fra energi (mill. tn.) 2015 – 2025 i de 11 land hvor de økte mest, samt BNP pr. capita i % av USAs, målt i kjøpekraftsparitet.

|             | Økning i utslipp av CO <sub>2</sub> | % av USAs BNP/capita |
|-------------|-------------------------------------|----------------------|
| Kina        | 2072,4                              | 33 %                 |
| India       | 843,2                               | 13 %                 |
| Indonesia   | 327,8                               | 20 %                 |
| Iran        | 190,5                               | 22 %                 |
| Vietnam     | 172,3                               | 20 %                 |
| Russland    | 123,9                               | 55 %                 |
| Tyrkia      | 110,5                               | 50 %                 |
| Kazakhstan  | 75,2                                | 49 %                 |
| Malaysia    | 59,3                                | 46 %                 |
| Filippinene | 58,2                                | 14 %                 |
| Bangladesh  | 53,9                                | 11 %                 |

Så er det spørsmålet om utslipp av karbondioksid i det hele tatt er noen trussel for verdens klima. Det er høyst usikkert, og selv om usikkerhet i seg selv er et argument for å forsikre seg mot ugunstige utfall, er det høyst tvilsomt om fjerning av alle menneskeskapte utslipp av karbondioksid og den påfølgende nedbygging av vår industrielle sivilisasjon er en rimelig forsikringspremie å betale. Vi viser til en artikkel av klimaøkonomen Richard Tol, som for noen år siden sammenfattet en del studier av kostnad og nytte av å oppnå målsetningen om null nettoutslipp av karbondioksid i verden i 2050 (Costs and benefits of the Paris climate targets. *Climate Change Economics* 14(4), special issue on net zero 2050). Hans konklusjon er at kostnadene er høye og relativt sikre, mens gevinstene er meget sprikende og i noen tilfeller til og med negative.

### «Ren utvikling»

En relevant problemstilling i forbindelse med kjøp av utslippshjemler fra utviklingsland er i hvilken utstrekning dette bidrar til økonomisk utvikling i disse landene. Disse klimakvotene ble lansert i forbindelse med Kyotoavtalen, og hensikten, i hvert fall den uttalte, var at kjøp av klimakvoter fra utviklingsland skulle bidra til «ren» økonomisk utvikling i disse landene. Spørsmålet er i hvilken grad Norges og andre rike lands satsninger på mindre avskoging eller nyplanting av trær har gjort nettopp dette. Ikke sjelden har den økonomiske utvikling bestått av nydyrking av soyabønner eller oljepalmer eller kvegdrift. Alle disse har det til felles at skog må hogges ned for å plante noe nytt som kan gi større økonomisk uttelling. Dette er jo for så vidt noe som de rike land har drevet med i tidligere tider. De har hogget ned sine skoger for å gi plass til byer, motorveier og jordbruk. Verdens utviklingsland er ikke forskjellige i så henseende annet enn

at de er langt senere ute i sin utvikling. Dessverre er det ingen seriøs diskusjon i offentlige publikasjoner i Norge om disse sakene, i hvilken grad skogssamarbeidet eller andre klimapolitiske tiltak finansiert i utviklingsland bidrar til økonomisk utvikling i disse landene eller til å holde dem fast i fattigdommen. Her er det et stort forbedringspotensial i de rapporter som jevnlig skrives om norsk klimapolitikk i utviklingsland, ikke minst i såkalt «Grønn bok» som legges ved statsbudsjettet.