

Oslo, 30.01.2024

Vår ref.: 137814/HS40

Deres ref.: 23/5967

## Høringssvar til NOU 2023: 25 Omstilling til lavutslipp- Veivalg for klimapolitikken mot 2050 fra Arbeidsgiverforeningen Spekter

Spekters medlemsvirksomheter går i front i den grønne omstillingen av Norge, og for at omstillingen skal lykkes er det avgjørende at de har egnede rammebetingelser for sitt omstillingsarbeid. Vi mener at klimapolitikken derfor må forsterkes på flere områder. Spekter støtter konklusjonene i Klimautvalget 2050 sin rapport. Vi mener dette er et viktig kunnskapsgrunnlag for regjeringens politikk. De besluttede klimamålene for 2030 og 2050 bør legges til grunn i alle politiske beslutninger.

Spekter støtter utvalgets bekymring for knapphet på ressurser som natur og energi. Disse må forvaltes helhetlig for å unngå suboptimalisering og manglende kontroll og prioritering.

Arbeidsgiverforeningen Spekter støtter utvalgets konklusjoner om at:

- 1) alle beslutninger som tas i dag må baseres på et mål om at så godt som alle klimagassutslipp i Norge må være fjernet for godt innen 2050. Norsk klimapolitikk må vektlegge varig omstilling til nullutslipp og tempoet i omstillingen må økes.
- 2) all politikk og alle beslutninger må ta utgangspunkt i at alle ressurser er knappe.
- 3) arealpolitikken må begrense tap av natur og bidra til bevaring av naturens karbonlagre.
- 4) det må koste mer å slippe ut.
- 5) det må være en bred tilnærming til virkemiddelbruk hvor juridiske, økonomiske og pedagogiske virkemidler benyttes.
- 6) planer og beslutningssystemer må ta utgangspunkt i at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050.
- 7) det på en mer systematisk måte må tas hensyn til hvordan norsk politikk virker på andre lands mulighet til omstilling.
- 8) Norge er avhengig av fortsatt tett samarbeid med EU om klimapolitikken.

Spekter støtter videre de nasjonale prinsippene for klimapolitikken:

- Forurensere skal betale
- Effektive virkemiddel
- Støtte til teknologiutvikling
- Globale effekter er avgjørende
- Et lavutslippssamfunn, ikke et lavinntektssamfunn

## Forutsigbarhet for omstilling i raskt tempo til varig nullutslipp

Spekter vil understreke at risiko har en kostnad. Hvis næringslivet ikke kan stole på at rammebetingelsene vil gjelde ut investeringens nedskrivningstid, innebærer dette en risiko som må prises inn i lønnsomhetsberegningen. Med andre ord: Jo mindre forutsigbarhet myndighetene kan gi for at rammebetingelsene vil peke i retning lønnsomhet for klimainvesteringer, jo sterkere virkemidler må brukes for å oppnå samme effekt.

Spekter mener på denne bakgrunn det er viktig at allerede vedtatte virkemidler ikke svekkes, men heller forsterkes gjennom en forhåndsdefinert periode for å sikre at virksomhetene har forutsigbare rammevilkår for omstillingsarbeidet. Forutsigbarhet for framtidig karbonpris er viktig. Spekter støtter at det vedtas en karbonprisbane for ikke-kvotepliktige utslipp også for perioden etter den vedtatte prisen i 2030. Det bør søkes brede politiske forlik som sikrer slik forutsigbarhet.

Tiltak for utslippskutt og klimatilpasning medfører omstilling til ny teknologi og driftsrutiner i mange virksomheter. Omstillingen innebærer også muligheter i form av blant annet reduserte driftskostnader og økt konkurransekraft i markedet, og i arbeidet med å tiltrekke seg kompetanse. Samtidig kan det bli krevende å sikre finansiering av nødvendige investeringer, og å integrere virksomhetenes egne klimatiltak med de øvrige omstillings- og utviklingsaktivitetene.

Spekter mener det er fornuftig å fortsette med en kombinasjon av at forurenser betaler samtidig som det gis støtte til innovasjon, teknologiutvikling og -implementering. Til sammen vil dette bidra til at det kan forsvares økonomisk å gjennomføre klima- og energitiltakene. Der det settes klimamål i tildelings- og oppdragsbrev, må det følge med finansiering og fullmakter som gjør det mulig å nå målene.

Omstilling til et lavutslippssamfunn innebærer at næringslivets muligheter innen fornybar energi og elektrifisering og innen ressurs- og energieffektivitet er sterkt økende, mens mulighetene innen fossil energi reduseres. For å tilpasse seg dette, er det behov for endrede prioriteringer innen utdanningssektoren, FoU, investeringer, samfunns- og arealplanlegging, skatte- og avgiftssystemet, offentlige reguleringer og virkemiddelordninger.

Utvalget trekker fram at omstilling til et lavutslippssamfunn ikke bare handler om å håndtere markedssvikt, og at å satse kun på ett virkemiddel som for eksempel karbonprising ikke vil klare å håndtere utfordringen innenfor de knappe ressursrammer vi har til rådighet:

- *Samfunnet må i parallell utvikle og ta i bruk nye teknologier, endre adferd, ta i bruk nye forretningsmodeller, og redusere ressurs- og arealbruken. (s. 304)*

Virkemiddelpakker er nødvendige for å få til en slik omstilling. Dette synes også å være konklusjonen hos EU, som har formet sin klimapolitikk i den retning i økende grad. Økt karbonpris bør suppleres

med forbud, påbud, infrastrukturtiltak og støtteordninger – alt med vekt på forutsigbarhet, slik at næringsliv, befolkning og offentlig forvaltning får nødvendig tid til å gjennomføre omstillingen.

Klimautvalget har lite omtale av virkemiddelapparatet og hvordan det kan videreutvikles for å bidra mer effektivt til klimaomstillingen. Virkemiddelapparatet bidrar til å møte de store behovene for omstilling vi står overfor i norsk økonomi og næringsstruktur, blant annet gjennom kompetanse, finansiering av FoU og markedsintroduksjon og støtte til nødvendig infrastruktur. Utfordringene i omstillingen handler forøvrig ikke bare om ny teknologi. Det handler også om å ta i bruk kjent teknologi på nye måter og/eller innen nye bruksområder. Det krever ressurser og rammebetingelser for testing, evne til å ta risiko og til å gjøre investeringer som fordi de er tidlig i læringskurven ikke vil være direkte økonomisk lønnsomme – tross en «riktig» karbonpris. Spekter organiserer mange av virksomhetene som har som oppgave å hjelpe resten av samfunnet gjennom disse utfordringene. Det er avgjørende at virkemiddelapparatet gis rammebetingelser som underbygger den sentrale rollen de har i den grønne omstillingen.

## Klima og helse

Klimaendringene er ifølge Verdens helseorganisasjon den største helsetrusselen vi står ovenfor. Samtidig bidrar sykehusdrift til betydelige klimagassutslipp og belaster miljøet gjennom forbruk av vann og energi, innkjøp av legemidler og forbruksprodukter og gjennom behandling av avfall. Transport av pasienter, pårørende, medarbeidere og leverandører, og ved rehabilitering av bygg eller nybygg bidrar også til en negativ miljøbelastning.

Klimaendringene påvirker sykehusdrift ved at mer ekstremvær gir utfordringer for logistikk og transport. Flom og ras forhindrer ambulansen i å nå pasientene, og pasientene får problemer med å møte til planlagt behandling. Pasientsikkerheten settes på prøve. Som eksempel satte Vestre Viken HF under ekstremværet «Hans» i 2023 inn store ressurser for å sikre forsvarlig helsehjelp i Hallingdal, som var et av de områdene som ble hardest rammet. Blant annet ble fire høygravide kvinner evakuert i helikopter fra Hallingdal til Ringerike sykehus.

Omstilling til et lavutslippssamfunn er viktig for å stoppe klimaendringene og de medfølgende utfordringer det skaper for drift av sykehus og pasientsikkerhet. Sykehusdrift vil påvirkes på flere plan av veivalg for klimapolitikken mot 2050. For å få til en omstilling i spesialisthelsetjenesten er følgende anbefalinger fra utvalget særlig viktige:

... alle beslutninger som tas i dag må baseres på et mål om at så godt som alle klimagassutslipp i Norge må være fjernet for godt innen 2050. Norsk klimapolitikk må vektlegge varig omstilling til nullutslipp og tempoet i omstillingen må økes.

- omstillingen til et lavutslippssamfunn bygges på at eksisterende utslipp skal fjernes eller reduseres kraftig gjennom redusert aktivitetsnivå, endret atferd og bruk av nullutslippsteknologi.

Det må koste mer å slippe ut ...

- prising av utslipp tas i bruk så langt mulig, og det utarbeides en forpliktende opptrappingsplan for karbonprisen også etter 2030.
- andre virkemidler som regulatoriske og pedagogiske virkemidler tas i bruk når karbonprising ikke er tilstrekkelig, mulig eller effektivt.

... all politikk og alle beslutninger må ta utgangspunkt i at alle ressurser er knappe.

- all økonomisk aktivitet må skje innenfor planetens tålegrenser og økonomien må bli mer sirkulær.
- det innføres sterkere virkemidler for energieffektivisering samtidig som produksjonen av fornybar energi økes for å ha tilgang på tilstrekkelig energi til å erstatte fossil energi.

... det må være en bred tilnærming til virkemiddelbruk hvor juridiske, økonomiske og pedagogiske virkemidler benyttes.

- juridiske virkemidler som krav, påbud og forbud i større grad tas i bruk, og at det løpende vurderes om det er hensiktsmessig å varsle fremtidig forbud av utslipp fra ulike kilder.

... planer og beslutningssystemer må ta utgangspunkt i at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050.

- Norge etablerer et styrket styringssystem for klimaomstilling som bidrar til at målene blir nådd.
- alle sentrale styrings- og politikkdokumenter som de årlige budsjettokumentene, Nasjonal transportplan og Perspektivmeldingen skal ta utgangspunkt i klimamålene.

... Norge er avhengig av fortsatt tett samarbeid med EU om klimapolitikken.

- EUs regelverk for omstilling gjennomføres i et høyere tempo.

Vi vil også gjenta poenget ovenfor om at der det settes klimamål i tildelings- og oppdragsbrev, må det følge med finansiering og fullmakter som gjør det mulig å nå målene.

## Klimatiltak bør også bidra til å spare på knappe ressurser

Spekter støtter utvalgets påpeking av at all politikk og alle beslutninger må ta utgangspunkt i at alle ressurser er knappe. Bærekraftsutfordringene tilsier at man bør søke klimatiltak som også er effektive når det gjelder naturressurser og energi. Utvalget tar også opp utfordringene med å skaffe nok arbeidskraft. Flere utvalg har tatt opp dette, for eksempel Kompetansebehovsutvalget og Helsepersonellkommisjonen, hvor Spekter har deltatt. Sistnevnte trakk fram at en ren framskrivning av dagens utvikling i helsepersonellbehovet vil beslaglegge så mange arbeidstakere at det vil true

samfunnets evne til verdiskapning i privat sektor, som velferdsstaten avhenger av. For helsepersonell er løsningene dels å utføre helsetjenestene mer effektivt, men også å redusere behovet for helsetjenester. Ved å trekke fram klimaeffekter av politikk som gjør at Helsedirektoratets kostholdsråd blir fulgt, peker Klimautvalget 2050 samtidig på et tiltak som også vil gi store samfunnsøkonomiske innsparinger og dempe etterspørselen etter arbeidskraft i helsetjenestene.

Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge mot 2030*, som kom ut i fjor, påpeker at utslippene forårsaket av nordmenns matforbruk vil reduseres med 4,5 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter dersom alle nordmenn spiser i tråd med Helsedirektoratets kostholdsråd. Basert på en karbonpris/skadekostnad på 2000 kr per tonn, som omtrent tilsvarer Environmental Protection Agency (EPA) sin nyeste anbefaling for skadekostnad til den amerikanske regjeringen, betyr det en besparelse for samfunnet på 9 milliarder kroner pr år.

I 2023 kom også *Effektive kostholdstiltak, Rapport frå ei ekspertgruppe om kostnadseffektive tiltak som kan føre til eit betre kosthald og jamne ut sosiale forskjellar i kosthaldet* – med Helsedirektoratet som sekretariat. Den pekte igjen på Helsedirektoratets rapport *Samfunnsgevinster av å følge Helsedirektoratets kostråd* fra 2016. Beregningene der viste helserelaterte samfunnsgevinster på 250-300 mrd. 2023-kroner pr år dersom hele befolkningen fulgte kostholdsrådene. Gevinstene fordelte seg på flere leveår og bedret livskvalitet, reduserte helsetjenestekostnader og redusert produksjonstap som følge av redusert sykefravær, uførhet og tidlig død. Vi ønsker her å påpeke den reduserte belastningen på helsetjenestene.

Beregningen fra Helsedirektoratet viste 12 mrd. 2013-kroner (15,4 mrd. 2022-kroner) i unngåtte kostnader for helsetjenestene dersom hele befolkningen fulgte kostholdsrådene. Tallet inkluderer besparelser i spesialist- og primærhelsetjenesten, men ikke besparelser til omsorgs- og pleietjenester. For å beregne effekt på bemanningsbehov, kan vi se på at antall årsverk i spesialisthelsetjenesten er 132 000 (2021-tall, SSB), mens den koster 180,6 milliarder (2022-tall, SSB). Legger vi til grunn en lik besparelse i årsverk som i kroner, altså 8,5 %, vil det tilsvare et redusert årlig bemanningsbehov på 11 200 årsverk i helsetjenestene dersom hele befolkningen følger Helsedirektoratets kostholdsråd.

Det er neppe realistisk å ta ut hele potensialet, men selv en 20 % forbedring ville spart nesten en million tonn CO<sub>2</sub>, over 2000 årsverk i spesialist- og primærhelsetjenestene og gitt samlede samfunnsgevinster på 50-60 milliarder kroner årlig. Regjeringen bør derfor forsterke innsatsen for å dreie det norske kostholdet mer i retning kostholdsrådene, med et bredt sett av virkemidler.

## Samferdselsinnspill basert på unngå, flytte, forbedre-modellen

Det er viktig at dagens politikk legger til rette for å redusere utslipp i transportsektoren i tråd med målene som er satt. Utvalgets unngå, flytte, forbedre-hierarki er fornuftig, og i tråd med tidligere anbefalinger om klimatiltak og ressurseffektivitet. Fra nå og fram mot 2050 er det avgjørende viktig at man lykkes bedre med samordnet areal- og transportplanlegging, slik at man i størst mulig grad

unngår transport ved å redusere transportbehovet og samtidig tilrettelegger for forbedring av transportsektoren i form av høyere andeler kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Spekter mener at forurenser må betale, og at kostnadene for å slippe ut klimagasser på tvers av alle transportmåter må harmoniseres og økes. Der det kreves inn andre samfunnsøkonomisk motiverte avgifter, f.eks. veibruksavgift, bør man ikke redusere disse for å kompensere for økt karbonpris. Veibruksavgiften skal stille transportørene overfor kostnader forårsaket av veislitasje, støy, trafikkulykker etc. Reduksjon av denne gir feil prising av kostnadene som veitrafikken påfører samfunnet og ødelegger effekten av å sette opp karbonprisen.

Det er viktig med virkemidler som unngår transport ved å redusere forbruk, særlig for kjøp av produkter som er uviktige og/eller av dårlig kvalitet og derfor gir et uhensiktsmessig stort ressursforbruk målt mot nytteverdien. Innføring av en riktigere pris på transport kan bidra til det. Samtidig er det viktig å legge til rette for en sirkulær økonomi, som også vil kreve transport av varer og ressurser. Derfor er det viktig å omstille transportsystemet ved å flytte mer godstransport til jernbane og sjø. Det krever blant annet en økt og mer målrettet investering i jernbaneinfrastruktur for godstransport på bane, hvor særlig bygging av effektpakker av lange kryssingsspor vil være nyttig.

På områder hvor nullutslippsteknologien er umoden, er det viktig at det ikke bare kreves inn en karbonpris, men at det også gis støtte til teknologiutvikling og -implementering. Det gjelder å finne en balanse hvor karbonprisen gir lønnsomhet for klimatiltak samtidig som den ikke trekker ut så mye penger at man svekker næringens evne til å finansiere de samme klimatiltakene. Her kan støtte til innføring av ny teknologi og infrastruktur for denne komme inn, sammen med utviklingskontrakter og andre virkemidler i offentlige innkjøp.

Mange av Spekters medlemmer utfører funksjoner som er kritisk for samfunnet. Ved omstilling til nullutslipp i disse virksomhetene, er det viktig at funksjonalitet og beredskap ivaretas, slik at virksomheten kan opprettholdes både i ordinære driftssituasjoner og i krisesituasjoner. Dette krever langsiktig forutsigbarhet, slik at man kommer tidlig i gang med testing. Det krever også tilstrekkelige økonomiske ressurser og tilstrekkelig energiforsyning til å dimensjonere tilbudet riktig. Videre krever det tilstrekkelige ressurser til å bygge beredskap for energiforsyning/fylling/lading ved større strømbrydd lokalt og for eksempel langs traseer som kollektivtrafikken skal bruke i tilfelle evakuering av befolkningen fra byer.

Norge er mer avhengig av en velfungerende luftfart enn de fleste andre land. Særlig har luftfarten stor betydning for persontransport, samfunnssikkerhet og beredskap i Nord-Norge. Hvis luftfarten ikke lykkes med klimaomstilling, blir alternativet å kraftig redusere samfunnets mobilitet, med de negative konsekvenser det vil ha. Elektrisk luftfart vil være et energieffektivt transporttilbud.

Luftfarten er arealeffektiv. Siden infrastrukturen i form av flyplasser også i all hovedsak er ferdig utbygd, vil det også være en transportform som unngår omfattende nye naturinngrep i tynt trafikkerte transportkorridorer som omfattende utbygging av vei- og jernbaneinfrastruktur ville skapt.

Luftfarten kan altså gi et bærekraftig bidrag til betydelige innsparinger både i offentlig pengebruk, klimagassutslipp og arealinngrep. Men teknologien for nullutslipp i luftfarten kommer ikke av seg selv. Det er på det rene at omstillingen må finansieres gjennom økonomiske virkemidler utenom Avinors finansieringsmodell, særlig i den tidlige fasen. Det trengs altså en kraftig økt offentlig innsats for å få på plass elektriske fly. Som i andre sektorer, vil klimaløsningene i luftfarten kreve langsiktig og forutsigbar virkemiddelbruk både for energiforsyning (flytende drivstoff og elektrisk kraft) og for innføring av selve luftfartøyene. I rapporten «Forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart» fra mars 2020, skrevet av Luftfartstilsynet og Avinor på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, ble det anbefalt virkemiddelpakker som skulle stimulere utvikling og innfasing av elektrifiserte fly tilpasset norske forhold.

Statens vegvesens utviklingskontrakter for elektriske ferger har vært et effektivt virkemiddel for elektrifisering av sjøfart. I tillegg til rask elektrifisering av norske fergesamband, har det stimulert teknologiutvikling hos norske bedrifter som nå eksporterer utstyr og design til utlandet. Dette skaper både lønnsomme norske kompetansearbeidsplasser og bidrar også til raskere utslippskutt i andre land.

Videre er det viktig å forbedre transportsektoren ved å elektrifisere gjenværende veitransport. Da er det særlig viktig at det bygges ut god ladeinfrastruktur, også for tunge kjøretøy. Denne må ha nok tilgjengelig kraft, så det kan være mange, kraftige ladere som lader samtidig. Her må staten øke tempoet og sørge for at infrastruktur bygges ut med høy nok kvalitet og stor nok kapasitet til å kunne håndtere den kommende, betydelige økningen i elektrisk veitransport.

Flytende biodrivstoff bør i hovedsak benyttes til de formålene det er mest utfordrende å elektrifisere, som langdistanse luftfart og sjøfart. For å få dette til, er det viktig med rask omstilling av veitransporten til elektrisitet og biogass og etter hvert full elektrifisering, så man kan få frigjort de betydelige mengdene biodrivstoff som brukes der i dag. For eksempel viser tall fra Miljødirektoratet og Drivkraft Norge at mengden biodrivstoff som gikk til veitransport i Norge i 2022 tilsvarte halvparten av den totale mengden flydrivstoff som ble solgt i 2023, da luftfarten var i ferd med å nå en ny normal etter pandemien. Biodrivstoffet som brukes i veitransporten er ikke flydrivstoff (SAF-sertifisert), men i konteksten knappe ressurser forteller volumene noe om tilgjengelig råstoff.

## Må både nå 2030-målet og 2050-målet

Klimautvalget 2050 advarer mot uønsket stivhengighet. Stivhengighet handler om at valg tatt på et tidspunkt påvirker retningen for samfunnsutviklingen på et senere tidspunkt. For eksempel gjennom etablering av teknologier eller infrastruktur. Uønsket stivhengighet oppstår når feil valg på et tidspunkt reduserer muligheten til å gjøre riktige valg på et senere tidspunkt. Spekter støtter disse betraktningene, men målet om å velge riktige løsninger for et lavutslippssamfunn i 2050 må ikke bli en unnskyldning for å ikke gjøre raske klimakutt allerede nå. Man bør ikke la det beste bli det godes fiende. Dersom en teknologi eller teknologianvendelse kan bidra til å få utslippene raskt ned, uten å gi uakseptabel stivhengighet, bør den brukes.

Det kan være at regjeringen allerede har vært for streng i enkelte tilfeller. Eksempelvis da man noe overraskende erklærte at man ikke vil satse på biogass til tungtransport på vei, fordi (batteri)elektrifisering på sikt er en bedre teknologi. Transportnæringen har jobbet med å bygge opp sin satsing på biogass og begynt å investere i biogasslastebiler, og uttalelsene skapte enda en gang usikkerhet om rammebetingelsene for det grønne skiftet i næringen.

Utslippene fra transportsektoren skal være 55 % lavere i 2030 enn i 1990. Batterielektrifisering kommer raskt, men har begrenset konkurransekraft innen langdistanse tungtransport i noen år til. Biogass i tungtransport på vei vil være effektivt som supplement til elektrifisering for å nå 2030-målet. Vi vil nedenfor argumentere for at risikoen for stivhengighet mot 2050 er lav. Tvert imot kan økt bruk av biogasslastebiler bidra til å gjøre det enklere å nå målet om et lav- og nullutslippssamfunn i 2050.

- Lastebiler har relativt kort levetid i 2050-perspektivet. Det meste av transportarbeidet i langtransporten utføres av kjøretøy som er mindre enn ti år gamle. Den dagen elektriske lastebiler er i ferd med å bli like godt egnet til langtransport, kan innkjøp av nye gasslastebiler stanses ganske raskt. Av hensyn til forutsigbarhet for næringslivet bør denne raske endringen gjøres ved hjelp av endrede rammebetingelser for kjøp av kjøretøyene, ikke drivstoff- eller bruksavgifter som ugyldiggjør lønnsomhetskalkylene for allerede innkjøpte kjøretøy.
- Infrastrukturen for gasspåfylling i form av gasstanker kan relativt enkelt flyttes og gjenbrukes hos andre kundegrupper etterpå, eventuelt gjenvinnes.
- Når biogasslastebiler fases ut som teknologi, har etterspørselen fra tungtransporten i mellomtiden økt produksjonskapasiteten for biogass, slik at den er tilgjengeliggjort for andre sektorer.

Et tilleggsmoment er at biogasslastebiler bidrar til en mer variert kjøretøyflåte og derfor bredere beredskap i transportsystemet. Dette vil være relevant inntil nødvendige løsninger for backup/ladeberedskap for elektriske kjøretøy ved strømbrydd under regionale/nasjonale krisesituasjoner er på plass.

## Behov for bedre datagrunnlag i arealpolitikken

Klimautvalget 2050 påpeker at arealpolitikken må begrense tap av natur og bidra til bevaring av naturens karbonlagre. Dette er momenter som er viktig å ta sterkere hensyn til fremover. Spekter vil her peke på behovet for bedre datagrunnlag og informasjon om naturpåvirkning i kommuner og næringslivet. Harmonisering av planer og insentivstrukturer på tvers av kommune og stat vil være avgjørende fremover.



## Flere planer må bli klimaplaner

Spekter støtter utvalgets konklusjon om at planer og beslutningssystemer må ta utgangspunkt i at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050. Nasjonal transportplan har som ett av fem hovedmål å bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. NTP-målene om innføring av nullutslippskjøretøy har vært effektive rammer for politikk, og har bidratt til at elektrifiseringen av veitransporten er kommet så langt som den har. For å sette fart på grønn klimaomstilling i sektoren bør det i framtidige NTPer settes tydeligere klimamål for de samlede klimagassutslippene i transportsektoren, inkludert tydeligere mål for klimagassutslipp fra infrastruktur.

Med vennlig hilsen

**Arbeidsgiverforeningen Spekter**