

Statlige heleide selskapers klimafotavtrykk og påvirkning på natur

Rapportert i Dokument 3:2 (2024–2025)



Revisjonen er gjennomført i henhold til

- **lov om Riksrevisjonen § 9 andre ledd**
- **instruks om Riksrevisjonens virksomhet § 5 andre ledd**
- **INTOSAI standard for forvaltningsrevisjon (ISSAI 3000)**
- **Riksrevisjonens faglige retningslinjer for selskapskontroll**
- **Riksrevisjonens faglige retningslinjer for forvaltningsrevisjon**

Forsidebilde: Til venstre foto av Ivan Bandura/ Unsplash, til høyre foto av Jannik/ Unsplash
ISBN 978-82-8229-606-9

Innhold

1	Innledning	10
1.1	Bakgrunn	10
1.2	Mål og problemstillinger	12
2	Revisjonskriterier	13
2.1	Overordnede mål	13
2.2	Forventninger til statlig eide selskapers arbeid med ansvarlig virksomhet på klima- og naturområdet	13
2.2.1	Forventninger til statlig eide selskapers arbeid med å identifisere, forebygge og redusere klimafotavtrykket	14
2.2.2	Forventninger til statlig eide selskapers arbeid med å identifisere, forebygge og redusere negativ påvirkning på natur	15
2.2.3	Forventninger til statlig eide selskapers strategi- og planprosesser	15
2.2.4	Forventninger om at statlig eide selskaper er ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet ..	16
2.3	Departementenes eierskapsutøvelse	17
3	Metodisk tilnærming	20
3.1	Kartlegging av beste praksis	20
3.1.1	Beste praksis i arbeidet med å redusere egne klimagassutslipp	20
3.1.2	Beste praksis i arbeidet med å redusere negativ påvirkning på natur	30
3.1.3	Beste praksis i eierskapsutøvelsen	34
3.2	Problemstilling 1: I hvilken grad har selskapene arbeidet strategisk og systematisk for å redusere klimafotavtrykket?	34
3.3	Problemstilling 2: I hvilken grad har selskapene arbeidet strategisk og systematisk for å redusere negativ naturpåvirkning?	35
3.4	Problemstilling 3: I hvilken grad har eierdepartementenes eierskapsutøvelse og Nærings- og fiskeridepartementets arbeid med å koordinere eierskapsutøvelsen fremme selskapenes arbeid med å redusere eget klimafotavtrykk og påvirkning på natur?	36
4	Selskapenes arbeid for å redusere klimafotavtrykket og departementenes eieroppfølging	37
4.1	Om Nærings- og fiskeridepartementets eierskapsutøvelse og underliggende selskaper	37
4.1.1	Nærings- og fiskeridepartementets eierskapsutøvelse	37
4.1.2	Mestas klimaarbeid	44
4.1.3	Posten Brings klimaarbeid	53
4.2	Om Samferdselsdepartementets eierskapsutøvelse og underliggende selskaper	62
4.2.1	Samferdselsdepartementets eierskapsutøvelse	62
4.2.2	Nye Veiers klimaarbeid	76
4.2.3	Bane NORs klimaarbeid	83
4.2.4	Avinors klimaarbeid	91
5	Selskapenes arbeid med å redusere den negative naturpåvirkningen	100

5.1	Statkrafts arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur og Nærings- og fiskeridepartementets eierskapsutøvelse	101
5.1.1	Statkrafts arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur	101
5.1.2	Nærings- og fiskeridepartementets oppfølging av Statkrafts naturarbeid	103
5.2	Avinors, Bane NORs og Nye Veiers arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur og Samferdselsdepartementets eierskapsutøvelse	104
5.2.1	Avinor, Bane NOR og Nye Veiers arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur	104
5.2.2	Samferdselsdepartementets oppfølging av selskapenes arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur	106
5.3	Statskogs arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur og Landbruks- og matdepartementets eierskapsutøvelse	108
5.3.1	Statskogs arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur	108
5.3.2	Landbruks- og matdepartementets oppfølging av Statskogs arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur	110
6	Vurderinger	113
6.1	Det er varierende modenhet i statlig eide selskapers klima- og naturarbeid	113
6.1.1	Enkelte selskaper opplever at det er utfordrende at det er fremmet ulike forventninger til selskapenes klimaarbeid i eierskapsmeldingen og gjennom andre styringssignaler	113
6.1.2	Enkelte selskaper mangler mål om å redusere egne klimagassutslipp, og det gjør klimaarbeidet lite operativt og målrettet	114
6.1.3	Enkelte selskaper mangler handlingsorienterte tiltaksplaner for å nå selskapenes mål om å redusere klimagassutslippene sine, og dette gjør klimaarbeidet lite planmessig og systematisk	116
6.1.4	Få selskaper har redusert klimagassutslippene i tråd med Parisavtalens mål	117
6.1.5	De undersøkte selskapene har startet arbeidet med å møte eierens forventninger om å redusere påvirkningen på naturen	118
6.1.6	Få selskaper har innlemmet miljømessig bærekraft i sin forretningsmodell	119
6.2	Det er varierende eieroppfølging av selskapenes arbeid med statens forventninger på klima- og naturområdet	119
6.2.1	Nærings- og fiskeridepartementets eierskapsutøvelse fremmer selskapenes arbeid med å redusere eget klimafotavtrykk og påvirkning på naturen	120
6.2.2	Samferdselsdepartementet har arbeidet lite systematisk for å fremme selskapenes arbeid med å redusere eget klimafotavtrykk og påvirkning på natur	121
6.2.1	Departementene har satt i gang et arbeid med å følge opp selskapenes naturarbeid, men det er ingen felles metodikk for å måle og sammenligne selskapenes påvirkning på natur og bidrag til å nå målene i naturavtalen	123
6.2.2	Landbruks- og matdepartementets arbeid med å fremme ansvarlighet i Statskogs arbeid med å redusere foretakets negative påvirkning på natur er ikke etterprøvbart	124
7	Referanseliste	125

Tabelloversikt

Tabell 1 Sammenligning mellom miljøovervåkning, arealregnskap, naturmangfoldindikatoren i NTP, naturregnskap og verdsetting av ikke-prissatte virkninger	33
Tabell 2 Sammenligning av driftsinntekter, antall ansatte og estimert markedsandel for Mesta og Veidekke ASA i 2023	44
Tabell 3 Oppsummering av vår sammenligning av klimaarbeidet i Mesta AS og Veidekke ASA.....	45
Tabell 4 Sammenstilling av Posten Bring og PostNord Group AB (2023)	54
Tabell 5 Oppsummering av vår sammenligning av Posten Brings og PostNords klimaarbeid	54
Tabell 6 Oversikt over utvalgte selskaper Vygruppen konkurrerer med per segment i 2024	67
Tabell 7 Oppsummering av vår sammenligning av klimaarbeidet i Vygruppen og andre selskaper	67
Tabell 8 Utviklingen i andel av vognkilometer kjørt elektrisk med buss i Norge i 2021–2023 (i prosent)	73
Tabell 9 Utvikling i utslippsintensiteten i Vygruppens bussvirksomhet i Norge 2019–2023	73
Tabell 10 Oversikt over Bane NORs samlede klimagassutslipp i 2019, 2022 og 2023, fordelt på scope 1, 2 og 3, oppstilt i tråd med ESRS	88
Tabell 11 Statskogs mål knyttet til natur og måloppnåelse	109
Tabell 12 Selskapenes mål om å redusere samlede klimagassutslipp i undersøkelsesperioden 2019–2023	115
Tabell 13 Utviklingen i selskapenes klimagassutslipp i undersøkelsesperioden 2019–2023	117

Figuroversikt

Figur 1 Sammenheng mellom miljøfotavtrykk, klimafotavtrykk og naturpåvirkning	11
Figur 2 Eksempel på omstillingsplan med delmål i tråd med ESRS-standardene	24
Figur 3 Klimagassutslipp i et livsløpsperspektiv som fremstilt etter GHG-protokollen i selskapets klimagassregnskap	27
Figur 4 Eksempel på statens eieroppfølging gjennom året.....	39
Figur 5 Utvikling i scope 1, scope 2 (lokasjonsbasert) og scope 3 klimagassutslipp for Mesta og Veidekke Infrastruktur Norge 2021–2023 (tonn CO ₂ -e)	50
Figur 6 Utvikling i utslippsintensitet (tonn CO ₂ -e/mNOK) i Mesta og Veidekke Infrastruktur Norge 2021–2023	51
Figur 7 Utvikling i Mesta og Veidekke ASAs karbonproduktivitet 2021–2023 (mNOK/tonn CO ₂ -e)	52
Figur 8 Utvikling i Posten Bring og PostNords scope 1 og scope 2-utslipp (lokasjonsbasert) i perioden 2019–2023	59
Figur 9 Utviklingen i Posten Brings og PostNords karbonproduktivitet (mNOK/tonn CO ₂ -e) i perioden 2019–2023	60
Figur 10 Vygruppens scope 1, scope 2 og scope 3-utslipp (1000 tonn CO ₂ -e)	72
Figur 11 Karbonproduktiviteten (CAPRO) i Vygruppen (mNOK/tonn CO ₂ -e) sett mot konsernets driftsinntekter (mNOK) 2019–2023	74
Figur 12 Utviklingen i Nye Veiers rapporterte klimagassutslipp 2020–2023 (tonn CO ₂)	81
Figur 13 Estimert utvikling i Avinors klimafotavtrykk: scope 1-, 2- (lokasjonsbasert) og 3-utslipp i perioden 2019–2023 (tCO ₂ -e)	95
Figur 14 Utvikling i Avinors karbonproduktivitet (mNOK/ tCO ₂ -e) sett mot selskapets driftsresultat (mNOK) i perioden 2019–2023	95

Faktaboksoversikt

Faktaboks 1 Miljømessig bærekraftige forretningsmodeller	21
Faktaboks 2 Vitenskapsbaserte mål for arbeid med å redusere selskapets påvirkning på natur	31
Faktaboks 3 Nasjonal transportplan og målkonflikter	62
Faktaboks 4 Nye Veiers dialog med Samferdselsdepartementet om ulike signaler	82
Faktaboks 5 Statskogs mulighet til å utvide foretakets energivirksomhet	112

Ordliste og forkortelser

Aktivitets- og økonomidata	Aktivitetsdata beskriver hvor mye som er gjort av en gitt aktivitet, mens økonomidata viser økonomiske kostnad knyttet til en aktivitet. ¹ Enkelte selskaper omtaler aktivitetsdata som «fysiske data». Økonomidata blir brukt i undersøkelsen der selskaper ikke har data om aktiviteten.
Arealregnskap	Verktøy som viser oversikt over totalt arealbeslag for hver klassifisert arealtype forårsaket av selskapets virksomhet.
Avkastning	Hvor mye verdien av en investering har endret seg fra et tidspunkt til et annet. Totalavkastning er endring i verdien hensyntatt utbytte.
Benchmarking	Metode som innebærer evaluering av en enhet ved å sammenligne den med andre enheter internt eller eksternt og mot beste praksis, standard eller målestokk. ²
Beste praksis	De prosessene eller metodene som basert på tilgjengelige datagrunnlaget bidrar til beste resultater. Beste praksis refererer som regel til målestokken brukt i en benchmarking.
Biogene klimagassutslipp	Klimagassutslipp fra forbrenning av biomasse. Regnes som null i klimagassregnskapet. ³
Bærekraftsdirektivet (CSRD)	Direktiv som trådte i kraft i EU januar 2023 og erstattet Non-Financial Reporting Directive (NFRD) fra og med januar 2024. Pålegger selskapene å utarbeide bærekraftsrapporter med samme kvalitet og prioritet som selskapenes finansielle rapportering. ⁴
Bærekraftstema	Ett av 94 temaer som selskaper skal vurdere i en dobbel vesentlighetsanalyse gjennomført i tråd med ESRS-standardene.
CO₂-ekvivalent (CO₂-e)	En enhet som sammenligner utslipp av forskjellige klimagasser med den globale oppvarmingseffekten som utslipp av 1 tonn CO ₂ vil ha i løpet av 100 år.
Direkte og indirekte utslipp	Direkte utslipp er utslippene selskapet står for, gjennom produksjon og energiforbruk. Indirekte utslipp handler om utslippene som er et resultat av bedriftens reiser, transport og forbruk og kunders bruk av selskapets produkter og tjenester.

¹ Miljødirektoratet. (2024). *Klimagassregnskap for Norge*. Hentet 21. juni 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/klimagasser-utslippstall-regnskap/klimagassregnskap/>

² Se for eksempel DFØ. (1999). *Rapport 1995:5: Benchmarking som begrep og metode i offentlig sektor*. <https://dfo.no/sites/default/files/r99-05-benchmarking-som-begrep-og-metode-i-offentlig-sektor.pdf>

³ Miljødirektoratet. (2024). *Klimakur 2030: Sammendrag*. https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625_sammendrag.pdf

⁴ PwC. (u.å.). *Bærekraftsdirektivet (CSRD)*. Hentet 21. juni 2024 fra <https://www.pwc.no/no/pwc-aktuelt/baerekraftsrapportering/baerekraftsdirektivet-csrd.html>⁵ Miljødirektoratet, Landbruksdirektoratet, Norges vassdrags- og energidirektorat, & Statens vegvesen. (2023). *Tiltaksanalyse for skog- og arealbrukssektoren: Hvordan Norge kan redusere utslipp av klimagasser fra arealbruksendringer innen 2030*. Miljødirektoratet. <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2023/april-2023/tiltaksanalyse-for-skog-og-arealbrukssektoren/>

Dobbel vesentlighetsanalyse	I CSRD er det presisert at virksomheter skal bruke en dobbel vesentlighetsanalyse som fundament for sin bærekraftsrapportering. Vesentlighet av ulike bærekraftstema skal vurderes basert på dets påvirkningsvesentlighet og finansiell vesentlighet.
Environmental, Social and Governance (ESG)	Miljømessige, sosiale og forretningsetiske forhold og ikke-finansielle hensyn som strukturerer selskapets bærekraftsrapportering i tråd med GRI standarden. ESG-kriterier utgjør ikke-finansielle hensyn, som investorer og andre interessenter bruker for å vurdere og rangere et selskaps evne til å ivareta klima/miljø, sosiale forhold og rettigheter, og ansvarlig og etisk forretningsstyring.
FLAG-utslipp	Forest, Land and Agriculture. Klimagassutslipp knyttet til arealbruksendringer avhenger både av hvilke arealer som endres og hva de endres til. ⁵
Forretningsmodell	Beskriver hvordan et selskap skaper, leverer og fanger opp verdier. Gir oversikt over hvordan selskapet skal realisere sin forretningsidé i praksis og tjene penger.
Global Reporting Initiative (GRI)	Den mest anvendte standarden for bærekraftsrapportering.
Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollen)	Den mest brukte og anerkjente standarden for rapportering av klimagassutslipp i et klimagassregnskap. Blir brukt for å identifisere vesentlige utslippskilder og for å kunne rapportere klimafotavtrykket på en sammenlignbar måte, og er grunnlaget for klimagassregnskap i andre standarder og rammeverk for bærekraftsrapportering. ⁶ Standarden skiller mellom scope 1, 2 og 3-klimagassutslipp.
Grønn vekst og grå vekst	Selskapet som øker både verdiskapingen og karbonproduktiviteten har grønn vekst, mens selskapet som øker verdiskapingen uten å øke karbonproduktiviteten har en såkalt grå vekst.
Ikke-prissatte virkninger	Konsekvenser av en aktivitet som ikke ble prissatt i en samfunnsøkonomisk analyse.
Karbonbudsjett	Et styringsverktøy, på lik linje som et økonomisk budsjett, som viser maksimale klimagassutslipp for å nå bestemte klimamål. For et selskap vil karbonbudsjettet konkretisere hva det innebærer å operere innenfor klimamessig bærekraftige rammer.
Karbonproduktivitet (CAPRO)	En indikator som angir i hvilken grad selskapets verdiskaping skjer på en måte som reduserer klimagassutslipp. Beregnes som EBITDA + lønns- og personalkostnader (mNOK) / drivhusgassutslipp (CO ₂ -e tonn) uten biogen karbon.
Klimafotavtrykk	Klimagassutslipp selskapet produserer.

⁵ Miljødirektoratet, Landbruksdirektoratet, Norges vassdrags- og energidirektorat, & Statens vegvesen. (2023). *Tiltaksanalyse for skog- og arealbrukssektoren: Hvordan Norge kan redusere utslipp av klimagasser fra arealbruksendringer innen 2030*. Miljødirektoratet. <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2023/april-2023/tiltaksanalyse-for-skog-og-arealbrukssektoren/>

⁶ Emissoft. (u.å.). *Hva er GHG-protokollen*. Hentet 21. juni 2024 fra <https://www.emisoft.com/kunnskapssenter/ghg-protokollen/hva-er-ghgprotokollen/>
Miljøfyrtårn. (u.å.). *Klimaregnskap*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljofyrtarn.no/om-styringsverktoy/klimaregnskap/>

Klimagassregnskap	Et verktøy som gir oversikt over organisasjoners klimapåvirkning gjennom direkte og indirekte klimagassutslipp.
Klimakreditter	Klimakreditter er en frivillig ordning for å «kompensere» for utslippene. Klimakreditter blir av og til omtalt som klimakvoter, men det er to forskjellige ordninger. Klimakvoter er regulert gjennom EUs kvotemarked og er obligatorisk for visse bransjer. ⁷
Klimamål	Selskapets mål om en samlet reduksjon i selskapets klimagassutslipp.
Livsløpsutslipp av klimagasser	Totalt klimagassutslipp knyttet til et produkt, tjeneste eller system over hele livsløpet fra designfasen til produksjon, bruk og resirkulering.
Miljøfotavtrykk	Det overordnede begrepet som dekker blant annet selskapets klimagassutslipp, naturpåvirkningen, hvor mye naturressurser selskapet bruker og hvor mye avfall og forurensning selskapets aktiviteter medfører, som naturen ikke kan gjenopprette eller fornye.
Miljøsertifisering	Ekstern verifisering av miljøstyringssystemet som gir omverdenen sikkerhet for at virksomheten arbeider seriøst med å redusere sin påvirkning på det ytre miljøet. Miljøsertifisering innebærer at virksomheten følger standarder for oppbygging og oppfølging av miljøstyringssystemet. ⁸ Miljøfyrtårn og ISO 14001 er to eksempler av miljøledelsessertifiseringer.
Nasjonal transportplan (NTP)	Regjeringens 12-årsplan for transportpolitikk og prioriteringer som i utgangspunktet revideres hvert fjerde år.
Naturpåvirkning	Selskapets påvirkning som inngår som en del av miljøfotavtrykket. Naturpåvirkningen refererer til de spesifikke effektene som selskapets økonomiske aktiviteter har på naturens økosystemer og naturmangfold. Eksempler på negativ naturpåvirkning er habitatødeleggelse, oppsplitting av eksisterende økosystemer og utryddelse av arter.
Naturregnskap	Rammeverk for å systematisere, beskrive og kvantifisere data om status og endringer i naturens goder samt økosystemenes tilstand og romlige fordeling.
Omstillingsplan	Plan som inngår i rapporteringskrav under ESRS E1 og inneholder opplysninger om hvordan selskapet skal omstille seg til et lavutslippssamfunn. En omstillingsplan vil beskrive blant annet fremtidig forretningsmodell, hva selskapet er avhengig av for å lykkes, hva det vil koste av investeringer, endring i kostnadsbilde, hvordan inntektene vil endre seg over tid, og hvordan selskapet inkluderer dette i finansiell planlegging. ⁹

⁷ Miljøfyrtårn. (u.å.). *Klimaregnskap*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljofyrtarn.no/om-styringsverktoy/klimaregnskap/>

⁸ Miljødirektoratet. (2023). *Miljøstyring og miljøsertifisering*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-myndigheter/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energitiltak/miljostyring-miljosertifisering/>⁹Bråthen, L. R. (2023). *Kravene til en omstillingsplan*. Revisjon og Regnskap, 2023(8). <https://www.revregn.no/journal/2023/8/m-1277/Kravene-til-en-omstillingsplan>

⁹Bråthen, L. R. (2023). *Kravene til en omstillingsplan*. Revisjon og Regnskap, 2023(8). <https://www.revregn.no/journal/2023/8/m-1277/Kravene-til-en-omstillingsplan>

Parisavtalen	En rammeavtale for internasjonalt klimasamarbeid med en verdensomspennende ambisjon om å holde den globale oppvarmingen godt under 2 grader, og strebe etter å holde den under 1,5 grader.
Parisavtalens 1,5-graders mål	Et mål om å holde den globale oppvarmingen under 1,5 grader Celsius.
Prestasjonsindikator (KPI)	En numerisk beskrivelse av en indikator beregnet ut fra prestasjonsmål (eksempelvis prosentdel av bearbeidinger per dag per ansatt). ¹⁰
Rapporteringsstandarder for bærekraft i EU (ESRS)	Utdyper rapporteringskravene som ligger i bærekraftsdirektivet ved standardiserte og omfattende krav til rapportering. Formålet med ytterligere detaljering av rapporteringskravene gjennom ESRS er enhetlig anvendelse av rammeverket samt relevant og sammenlignbar rapportering.
Science Based Targets initiative (SBTi)	Organisasjonen som utvikler standarder, verktøy og veiledning som gjør det mulig for selskaper å sette mål for reduksjon av klimagassutslipp i tråd med målene i Parisavtalen. ¹¹
Scope 1-utslipp	Direkte utslipp fra en aktivitet der selskapet eier eller kontrollerer utstyret.
Scope 2-utslipp	Selskapets indirekte utslipp fra kjøpt energi, fjernvarme, fjernkjøling og damp.
Scope 3-utslipp	Alle andre indirekte utslipp. Det omfatter utslipp fra varer og tjenester virksomheten kjøper inn fra andre, som tjenestereiser, avfallsbehandling, andre innkjøpte varer og tjenester, og ansattes reiser til og fra jobb. ¹²
Scope 4-utslipp	En uoffisiell kategori av klimagassutslipp. Det er en estimering av klimagassutslippene som ikke vil bli sluppet ut i atmosfæren, eller fjernet fra den, som følge av å ta i bruk en bestemt løsning sammenlignet med en alternativløsning. Scope 4 er ikke en del av klimagassregnskapet utarbeidet etter GHG-protokollen.
Taksonomien for bærekraftig økonomisk aktivitet (taksonomi)	EUs klassifiseringssystem og et sett med rapporteringskrav som skal legge til rette for vurdering av bærekraft i finans og økonomi. For å anses som bærekraftig i henhold til taksonomien, må en økonomisk aktivitet bidra (vesentlig) til minst ett av forordningens seks klima- og miljømål og ikke forårsake betydelig skade på de andre målene.
Tiltakshierarki	Et verktøy som brukes for å vurdere og prioritere tiltakene som er planlagt for å unngå og begrense klimagassutslipp.

¹⁰ SINTEF. (2005). *PEMRO Arbeidspakke 1.2. State of the art innenfor prestasjonsmåling*. <https://www.sintef.no/globalassets/project/pemro/rapporter/prestasjonsmaling-pemro-ap1.2.pdf>

¹¹ Science Based Targets initiative. (u.å.). *About us*. Hentet 14. november 2024 fra <https://sciencebasedtargets.org/about-us>

¹² Miljøfyrtårn. (u.å.). *Klimaregnskap*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljofyrtarn.no/om-styringsverktoy/klimaregnskap/>¹³ Emisoft. (u.å.). *Hva er scope 3?*. Hentet 21. juni 2024 fra <https://www.emisoft.com/kunnskapssenter/ghg-protokollen/scope3/>

Utslippsfaktor	En gjennomsnittlig utslippsintensitet for en aktivitet. For eksempel kan utslippsfaktoren være hvor mange kilo klimagasser som slippes ut per liter bensin.
Utslippsintensitet	Et uttrykk for forholdet mellom klimagassutslipp og virksomhetsaktivitet. Et selskap med høy utslippsintensitet forurensrer mye i forhold til produksjonen selskapet står for.
Utslippskategorier	Utslippene i scope 3 er i GHG-protokollen inndelt i 15 utslippskategorier. De første åtte kategoriene består av oppstrømsutslipp, som omfatter utslipp fra produksjonen samt fra varer og tjenester som virksomheten kjøper fra andre, som blant annet flyreiser og transporttjenester. ¹³ De resterende syv kategoriene er nedstrømsutslipp, som omhandler klimapåvirkning fra bruk og behandling av varer og tjenester som virksomheten tilbyr andre, for eksempel strømforbruk fra varer de selger, eller fra sluttbehandling av disse. ¹⁴
Verdidriver	En faktor som har avgjørende betydning for utvikling av lønnsomheten og omsetningen i en virksomhet.
Verdikjede	Prosessen fra råvare og frem til det ferdige produktet som selges til sluttbrukeren. Verdikjeden omfatter også avfallshåndtering og gjenvinning. Verdikjeden er en helhetlig prosess med mange ledd. ¹⁵
Verdiskaping	Den merverdien, eller tilleggsverdien, produkter får gjennom hvert ledd i selskapets verdikjede. Beregnes som driftsresultatet (EBITDA) pluss alle lønns- og personalkostnader. ¹⁶
Vitenskapsbaserte klimamål	Klimamål i tråd med målene i Parisavtalen, utarbeidet med en vitenskapsbasert metode definert av for eksempel Science Based Targets initiative.
Vitenskapsbasert naturmål, Science-Based Targets for Nature (SBTN)¹⁷	Mål for selskapers arbeid med å redusere sin påvirkning på natur i tråd med naturens tålegrenser utarbeidet med en vitenskapsbasert metode definert for eksempel av Science Based Targets initiative. Mål basert på økologisk tilstand og biologisk mangfold, inkludert risiko for artsutryddelse og forvitring av økosystemers integritet, er et område som fortsatt er under utvikling. De vitenskapsbaserte metodene som er tilgjengelige, fokuserer på det å redusere trykk på økosystemer og andre mål knyttet primært til unngåelse og reduksjonstiltak.
Økosystemtjenester	Økosystemtjenester, eller naturgoder, er et samlebegrep for alle de grunnleggende goder som naturen forsyner oss med. Begrepet setter naturen inn i et perspektiv ut ifra menneskenes behov. ¹⁸

¹³ Emisoft. (u.å.). *Hva er scope 3?*. Hentet 21. juni 2024 fra <https://www.emisoft.com/kunnskapssenter/ghg-protokollen/scope3/>

¹⁴ Emisoft. (u.å.). *Hva er scope 3?*. Hentet 21. juni 2024 fra <https://www.emisoft.com/kunnskapssenter/ghg-protokollen/scope3/>

¹⁵ Johansen, C. M. (2020). *Verdikjeden til en bedrift*. NDLA. <https://ndla.no/nb/subject:1:792414c5-896f-470a-9558-6101d7266237/topic:1:acc1d825-004f-4c92-b3ff-bd8ba49a7c77/resource:85414718-f5f6-4696-8866-dd0e2a0852bd>

¹⁶ Stoknes, P. E. (2019). Hvordan måle ekte grønn vekst og unngå grønnvaskingsfellen. *MAGMA 0519 Fagartikler*, 69–78. <https://biopen.bi.no/bitstream/handle/11250/2632142/Magma+1905+Stoknes.pdf?sequence=1>

¹⁷ Science Based Targets Network. (2024). *Corporate manual for setting SBT for nature*. <https://sciencebasedtargetsnetwork.org/wp-content/uploads/2024/07/Corporate-manual-for-setting-SBT-for-Nature.pdf>

¹⁸ Norsk institutt for naturforskning (NINA). (u.å.). *Økosystemtjenester*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.nina.no/B%C3%A6rekraftig-samfunn/%C3%98kosystemtjenester>¹⁹ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*, jf. Innst. 190 S (2022–2023).

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Som en langsiktig og ansvarlig eier skal staten bidra til bærekraftig verdiskaping og fremme ansvarlighet i statlige heleide selskapers arbeid med å redusere eget klimafotavtrykk og påvirkning på natur. Statens mål med eierskapet i selskapene er «høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer» for kategori 1-selskaper og «bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål» for kategori 2-selskaper.

I denne undersøkelsen vurderer Riksrevisjonen utvalgte statlig heleide selskapers arbeid med å redusere sitt klimafotavtrykk og naturpåvirkning samt eierdepartementenes bidrag til å fremme ansvarlighet i dette arbeidet. De utvalgte selskapene er forvaltet av Nærings- og fiskeridepartement, Samferdselsdepartement og Landbruks- og matdepartementet.

Et bærekraftig og ansvarlig selskap balanserer økonomiske, sosiale og miljømessige forhold på en måte som bidrar til langsiktig verdiskaping, og slik at dagens behov ivaretas uten å redusere muligheten for at kommende generasjoner kan få dekket sine behov.¹⁹ Staten forventer at de statlig eide selskapene leder an i arbeidet med ansvarlig virksomhet. Dette innebærer blant annet at selskapene arbeider for å redusere sitt klimafotavtrykk og påvirkning på natur der disse er vesentlige.²⁰

For å vurdere statlig heleide selskapers arbeid med å redusere sitt klimafotavtrykk har Riksrevisjonen undersøkt blant annet hvorvidt Vygruppen AS (Vygruppen), Avinor AS (Avinor), Bane NOR SF (Bane NOR), Nye Veier AS (Nye Veier), Mesta AS (Mesta) og Posten Bring AS (Posten Bring) arbeider strategisk og systematisk for å redusere egne klimagassutslipp.²¹ Disse selskapene er valgt ettersom de tilhører bransjer som står for store utslipp.

For å vurdere statlig heleide selskapers arbeid med å redusere sin negative påvirkning på natur har Riksrevisjonen sett nærmere på de tre byggherrene Avinor, Bane NOR og Nye Veier, Norges største skogeier Statskog SF (Statskog) og Statkraft SF (Statkraft), som forvalter betydelige norske vannkraftressurser.

Figur 1 viser sammenhengen mellom begrepene miljøfotavtrykk, klimafotavtrykk og naturpåvirkning. Uttrykket *miljøfotavtrykk* dekker både klimafotavtrykk og naturpåvirkning. *Klimafotavtrykk* «brukes ofte for å indikere mengden klimagasser som slippes ut fra en aktivitet, organisasjon eller et produkt, inkludert utslipp fra innsatsfaktorene fra virksomheten og i verdikjeden som trengs for å gjøre aktiviteten, drive organisasjonen eller lage produktet.»²² *Naturpåvirkning* viser til de spesifikke effektene ulike aktiviteter har på naturens økosystemer og naturmangfoldet. Undersøkelsen handler om klimafotavtrykket og naturpåvirkningen. I det videre bruker vi begrepene naturpåvirkning og påvirkning på natur i forbindelse med selskapenes arbeid med å redusere den delen av miljøfotavtrykket som ikke handler om klimagassutslipp.

¹⁹ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*, jf. Innst. 190 S (2022–2023).

²⁰ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, jf. Innst. 225 S (2019–2020).

²¹ I utvalget av selskaper har Riksrevisjonen vektlagt vesentlighet i form av selskapenes totale volum av klimagassutslipp fra virksomheten og i verdikjeden (for problemstilling 1) og at selskapenes virksomhet omfatter naturinngrep (for problemstilling 2). I tillegg har sammenlignbarhet mellom selskapene vært et kriterium for utvalgelse: Selskapene som inngår i undersøkelsen sammenlignes med enkelte andre sammenlignbare statlig eide og private selskaper i samme sektor. I en slik sammenligning tar Riksrevisjonen hensyn til de ulike sektorenes egenart. De tre eierdepartementene har sluttet seg til valget av selskapene som inngår i deres portefølje.

²² NOU 2023: 25. (2023). *Omstilling til lavutslipp. Veivalg for klimapolitikken mot 2050*. Klima- og miljødepartementet.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2023-25/id3006059>

Figur 1 Sammenheng mellom miljøfotavtrykk, klimafotavtrykk og naturpåvirkning



Kilde: Riksrevisjonen.

194 land, inkludert Norge og EU, har signert den såkalte Parisavtalen, og har dermed forpliktet seg til et mål om at den globale gjennomsnittstemperaturen ikke må øke med mer enn 2 grader, og helst ikke overstige 1,5 grader sammenlignet med førindustrielt nivå. Norge har inngått avtale med EU om en felles oppfyllelse av forpliktelsen.²³ Norge har så langt kuttet utslippene mindre enn de fleste andre europeiske land.²⁴ De 27 EU-landene reduserte utslippene i gjennomsnitt med 31 prosent i perioden 1990–2022,²⁵ mens Norge kuttet utslippene med 4,6 prosent i samme periode.²⁶ Klimautvalget 2050 viste til at målet om å bli et lavutslippssamfunn innebærer at det skal skje en omfattende samfunnsomstilling på kort tid.²⁷ Riksrevisjonens undersøkelse om myndighetenes styring og samordning for å nå Stortingets vedtatte klimamål, som ble offentliggjort i juni 2024, viste at det gjenstår mye arbeid med å utvikle virkemidler for å nå klimamålene.²⁸

Sammen med 92 andre land har Norge erklært global naturkrise.²⁹ Den mest inngrepsfrie naturen vi har, er den villmarkspregede naturen, som ligger fem kilometer eller mer fra større naturinngrep. Det

²³ Utslipp under innsatsfordelingen og for skog- og arealbruk kuttes i Norge. Utslippene i kvotesystemet kuttes felles i EU.

²⁴ NOU 2024:7. (2024) Norge og EØS: Utvikling og erfaringer. Utenriksdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2024-7/id3033576/?ch=9>

²⁵ Tallene er foreløpige, ifølge EEA: European Energy Agency. (2023). *Trends and projections in Europe 2023*. Hentet 4. November 2024 fra <https://www.eea.europa.eu/publications/trends-and-projections-in-europe-2023>.

²⁶ Kilde for norske tall: Statistisk sentralbyrå. (2024, 7. juni). Utslipp til luft – SSB. Hentet 6. mai 2024 fra <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/statistikk/utslipp-til-luft>.

²⁷ NOU 2023: 25. (2023). *Omstilling til lavutslipp. Veivalg for klimapolitikken mot 2050*. Klima- og miljødepartementet.

²⁸ Riksrevisjonen. (2024). *Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes styring og samordning for å nå Stortingets klimamål* (Dokument 3:15 2023–2024).

²⁹ Leaders Pledge for Nature. (2024). <https://www.leaderspledgefornature.org/>.

er bare 11,5 prosent villmarkspreget natur igjen i Norge, og tapet har mer enn doblet seg siden 2013.³⁰ Antallet truede arter som påvirkes negativt av klimaendringer i Norge, har doblet seg siden 2015.³¹ Stortinget vedtok allerede i 2016 at 10 prosent av skogen skal vernes. I 2022 forpliktet Norge seg til å verne 30 prosent av naturen, inkludert skog, hav og myrer, innen 2030. Per juni 2024 er noe over 5,3 prosent av skogarealet i Norge vernet.³² Arealbruk og omdisponering av områder til for eksempel vei- og boligbygging, industri, jordbruk og andre næringsformål er viktig for samfunnet, men har stor innvirkning på naturmangfoldet, og er ifølge Miljødirektoratet «den største trusselen mot naturmangfoldet».³³

Eierskapsavdelingen i Nærings- og fiskeridepartementet er den sentrale eierskapsenheten i staten. Eierskapsavdelingen er et ressurs- og kompetansesenter for eierdepartementenes direkte eierskap og skal bidra til mest mulig kompetent og enhetlig eierskapsutøvelse innad i Nærings- og fiskeridepartementet og på tvers av departementene. Det innebærer å koordinere departementenes prosesser med styrevalgarbeid, bistå øvrige departementer og avdelinger ved behov, arrangere seminarer og samlinger for kompetanseheving og bidra til å spre god praksis gjennom blant annet å utvikle metodikk og veiledere.³⁴

Stortinget har i løpet av perioden 2019–2023 vedtatt to eierskapsmeldinger; Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, jf. Innst. 225 S (2019–2020), vedtatt i 2019, og Meld. St 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*, jf. Innst. 190 S (2022–2023), vedtatt i 2023. I undersøkelsen forholder Riksrevisjonen seg i hovedsak til hvilke forventninger den til enhver tid gjeldende stortingsmeldingen stiller til selskapene, når Riksrevisjonen vurderer utviklingen i selskapenes arbeid med klima og natur og departementenes eierskapsutøvelse overfor selskapene.

1.2 Mål og problemstillinger

Målet med undersøkelsen har vært å vurdere heleide statlig eide selskapers arbeid med ansvarlig virksomhet på klima- og naturområdet der hvor selskapenes klimafotavtrykk og påvirkning på natur er vesentlig. Det har videre vært et mål å vurdere eierdepartementets eierskapsutøvelse i disse selskapene opp mot Stortingets vedtak og forutsetninger på dette området. Undersøkelsen omfatter i hovedsak perioden 2019–2023.

I undersøkelsen har vi brukt følgende problemstillinger:

1. I hvilken grad har selskapene arbeidet strategisk og systematisk for å redusere klimafotavtrykket?
2. I hvilken grad har selskapene arbeidet strategisk og systematisk for å redusere negativ naturpåvirkning?
3. I hvilken grad har eierdepartementenes eierskapsutøvelse og Nærings- og fiskeridepartementets arbeid med å koordinere eierskapsutøvelsen fremmet selskapenes arbeid med å redusere eget klimafotavtrykk og påvirkning på natur?

For å belyse dette har vi sammenlignet tilnærming og systematikk i selskapenes arbeid med å redusere klimafotavtrykket og påvirkning på natur med beste praksis. Vi har videre undersøkt fremdriften i selskapers klimaarbeid sett mot fremdriften til andre sammenlignbare selskaper i samme bransje. Når det gjelder eierdepartementenes eierskapsutøvelse har vi vurdert dette basert på en dokumentgjennomgang og intervjuer med departementene.

³⁰ Miljødirektoratet. (2024, 29. april). *Inngrepsfri natur krympa med 116 500 fotballbanar*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2024/april-2024/inngrepsfri-natur-krympa-med-116-500-fotballbanar/>.

³¹ Artsdatabanken. (2021, 24. november). *Klimaendringer øker i betydning*. Hentet 14. november 2024 fra <https://artsdatabanken.no/rodlisterforarter2021/fordypning/klimaendringerokeribetydning>.

³² Miljødirektoratet. (2024). *Vedtak skogvern juni 2024*. <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/vernet-natur/verneomrader-tilradninger/vernevedtak-skogvern-juni-2024/>.

³³ Miljødirektoratet. (2023, 4. september). *Klima- og naturkrisen krever smartere arealbruk*. <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2023/september-2023/klima-og-naturkrisa-krev-smartare-arealbruk/>

³⁴ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

2 Revisjonskriterier

2.1 Overordnede mål

Næringskomiteen har under behandling av Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping* og Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper* vist til at den forutsetter at selskaper i alle kategorier³⁵ skal være bærekraftige.³⁶ Et bærekraftig selskap balanserer økonomiske, sosiale og miljømessige forhold på en måte som bidrar til langsiktig verdiskaping, og slik at dagens behov ivaretas uten å ødelegge muligheten for at kommende generasjoner kan få dekket sine behov.³⁷

I Innst.190 S (2022–2023) viser næringskomiteen til at eierskapsmeldingen for 2022 forsterker målet om at staten gjennom sitt eierskap skal bidra til bærekraftig verdiskaping. De fleste selskaper i statens portefølje vil berøres av ett eller flere av FNs bærekraftsmål, og næringskomiteen registrerer at meldingen legger opp til at selskapene skal få handlingsrom til å tilpasse seg endrede omgivelser. Næringskomiteen viser videre til at selskapene med eiermeldingen er delt i to kategorier, mot tidligere tre kategorier. Kategoriene viser statens mål som eier: For selskaper som primært opererer i konkurranse med andre, er målet høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer. For sektorpolitiske selskaper, det vil si selskaper som primært ikke opererer i konkurranse med andre, er målet bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål.³⁸ Også tidligere eierskapsmeldinger stiller forventninger til at de statlig eide selskapene skal ta miljøhensyn i sin virksomhet, som Meld St. 13 (2010–2011) *Aktivt eierskap*. I meldingen uttrykker staten forventninger om at selskaper med statlig eierandel bør utvikle og ta i bruk best mulig teknologi for å redusere sin natur- og klimapåvirkning, samt til at selskapene identifiserer og rapporterer på vesentlige målindikatorer knyttet til sin natur- og klimapåvirkning.³⁹

2.2 Forventninger til statlig eide selskapers arbeid med ansvarlig virksomhet på klima- og naturområdet

I Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper* stiller staten tydelige forventninger til selskaper med direkte statlig eierskap. Felles for forventningene er at de støtter opp under statens mål som eier om at avkastningen skal være høyest mulig og tjenestene gode, og at selskapene skal drive ansvarlig og bidrar til å akselerere det grønne skiftet.⁴⁰ Stortinget har lenge vært opptatt av statlig eide selskapers arbeid med «ansvarlig virksomhet». I innstillingene til de fire eierskapsmeldingene som er lagt frem i perioden 2010 til 2023 viser Stortinget til forventninger til selskapenes arbeid med ansvarlig virksomhet.⁴¹ Det formuleres klare forventninger til styrene med høye ambisjoner for selskapenes utvikling, og klare forventninger til hvordan selskapene følger opp samfunnsansvaret der de har aktivitet.⁴²

Det forventes at selskaper med statlig eierandel arbeider systematisk med sitt samfunnsansvar og at selskapene er ledende på dette innenfor sine områder. Frem til og med eierskapsmeldingen 2014–2015 *Et mangfoldig og verdiskapende eierskap* er forventningene i innstillingene og meldingene om statlig eierskap omtalt under «samfunnsansvar», mens selskapenes arbeid med samfunnsansvar

³⁵ Frem til eierskapsmeldingen av 2023 var det tre kategorier av selskaper, jf. Innst. 225 S (2019–2020). Dette ble redusert til to kategorier da Stortinget sluttet seg til forslaget i eierskapsmeldingen (2022–2023), jf. Innst. 190 S (2022–2023).

³⁶ Innst. 225 S (2019–2020), jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

³⁷ Innst. 225 S (2019–2020), jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

³⁸ Innst. 190 S (2022–2023), jf. Meld. St. 6 (2022–2023): *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

³⁹ Meld St. 13 (2010–2011) *Aktivt eierskap*, jf. Innst. 392 S (2010–2011).

⁴⁰ Innst. 190 S (2022–2023), vedtatt i Stortinget 23. februar 2023, jf. Meld. St. 6 (2022–2023): *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁴¹ Innst. 392 S (2010–2011). Jf. også Innst. 190 S (2022–2023), Innst. 225 S (2019–2020), Innst. 140 S (2014–2015), Innst. 190 S (2019–2020) og Innst. 225 S (2019–2020). Se også omtalen av utvikling av området samfunnsansvar i meldinger over tid i Riksrevisjonens undersøkelse om eieroppfølging av samfunnsansvar i selskaper med statlig eierandel. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.riksrevisjonen.no/globalassets/rapporter/no-2016-2017/undersokelse-av-eieroppfolging-av-samfunnsansvar-i-selskaper-med-statlig-eierandel.pdf>

⁴² Innst. 392 S (2010–2011), jf. Meld St. 13 (2010–2011) *Aktivt eierskap*.

omtales som «arbeid med ansvarlig virksomhet» i de to siste meldingene og tilhørende innstillinger. Vi legger til grunn at samfunnsansvar og ansvarlig virksomhet har samme innhold.⁴³

Innstillingene til fire eierskapsmeldinger, 190 S (2022–2023), 225 S (2019–2020) og 140 S (2014–2015) og 392 S (2010–2011) viser at forventningene med hensyn til klima- og naturpåvirkning er tydeliggjort og skjerpet over tid, som følge av blant annet klimaloven,⁴⁴ Norges forpliktelser med hensyn til FNs bærekraftsmål, Parisavtalen, og andre internasjonale forventninger til selskapers rapportering på bærekraft fra blant annet FN.⁴⁵

Å identifisere og håndtere risikoen selskapet påfører mennesker, samfunn og miljø, inngikk i statens forventninger til selskapenes arbeid med ansvarlig virksomhet i eierskapsmeldingene fra 2019.⁴⁶ Eierskapsmeldingen fra 2023⁴⁷ viderefører ellers i stor grad omtalen og forventningene til arbeid med bærekraft i selskapene.

I OECDs retningslinjer for eierstyring av selskaper med statlig eierandel vises det til at selskapene bør legge frem vesentlig informasjon på områder som er av betydning for staten som eier og for offentligheten. Et eksempel på vesentlig informasjon er selskapets mål og måloppnåelse. Et selskap med statlig eierandel bør formulere et begrenset antall overordnede mål og bør legge frem målene sammen med informasjon om hvordan selskapet håndterer avveininger mellom potensielt motstridende mål. Videre bør selskapet rapportere om hvordan det har oppfylt målene, ved å legge frem prestasjonsindikatorer.⁴⁸ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping* fremhever noen kjennetegn på gode indikatorer: De måler verdiskaping og oppnåelse av mål, er både finansielle og ikke-finansielle og settes på områder som selskapet kan påvirke.⁴⁹

2.2.1 Forventninger til statlig eide selskapers arbeid med å identifisere, forebygge og redusere klimafotavtrykket

I Innst. 190 S (2022–2023) slutter næringskomiteen seg til forventningene til selskapene om å redusere klima- og naturpåvirkningen. Næringskomiteens flertall understreker også betydningen av at staten forventer at selskapene setter mål og iverksetter tiltak for å redusere klimagassutslipp på kort og lang sikt i tråd med Parisavtalen og rapporterer om måloppnåelse.

Videre viser innstillingene til følgende forventninger innenfor klima:⁵⁰

- selskapet identifiserer og håndterer risikoer og muligheter knyttet til klima og integrerer dette i selskapets strategier
- selskapet setter mål og iverksetter tiltak for å redusere i klimagassutslipp på kort og lang sikt i tråd med Parisavtalen og rapporterer om måloppnåelse basert på vitenskapsbaserte mål der dette er tilgjengelig
- selskapet rapporterer på direkte og indirekte klimagassutslipp og klimarisiko og bruker anerkjente standarder for rapportering

⁴³ Innst. 190 S (2019–2020) og Innst. 225 S (2019–2020). Jf. også Innst. 190 S (2022–2023) og Innst. 140 S (2014–2015).

⁴⁴ Klimaloven trådte i kraft 1. januar 2018.

⁴⁵ For eksempel Innst. 453 S (2016–2017), der næringskomiteen viser til at Parisavtalen og Stortingets beslutning om at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050 vil sette viktige rammevilkår for norsk industris utvikling fremover.

⁴⁶ «Komiteen ser det som viktig at staten som eier har klare forventninger til at selskapene er bærekraftige og har ansvarlig virksomhet, og at de er ledende på sine felt» (Innst. 225 S 2019–2020).

⁴⁷ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*, jf. Innst. 190 S (2022–2023).

⁴⁸ OECD. (2015). *OECD Guidelines on Corporate Governance State-Owned Enterprises, 2015 Edition, Chapter VI Disclosure and transparency, Item A*, og OECD. (2024). *OECD Guidelines on Corporate Governance State-Owned Enterprises, 2024 Edition, Chapter V Disclosure, transparency and accountability*.

⁴⁹ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, jf. Innst. 225 S (2019–2020).

⁵⁰ Klima nevnes første gang i næringskomiteens innstilling til eierskapsmeldingen som ble fremlagt i 2010: «Det vises videre til at det i meldingen legges vekt på selskapenes samfunnsansvar, inkludert miljø- og klimaansvar», jf. Innst. 392 S (2010–2011), s. 33.

Selskapene må også forholde seg til en rekke andre lover på klima- og naturområdet, hvorav noen er generelle og gjelder for alle selskaper, mens andre gjelder spesifikke områder og er bare relevante for enkelte selskaper.

2.2.2 Forventninger til statlig eide selskapers arbeid med å identifisere, forebygge og redusere negativ påvirkning på natur

Forventningene til statlig eide selskapers identifisering, forebygging og reduksjon av naturpåvirkning er blitt forsterket over tid.⁵¹ I behandlingen av eierskapsmeldingen av 2023 slutter flertallet i næringskomiteen seg til meldingens forslag til forventninger innenfor klima og natur, jf. Innst. 190 S (2022–2023).⁵² Næringskomiteen sluttet seg også til spesifikke forventninger om at:

- selskapet identifiserer og håndterer risiko og muligheter knyttet til natur og integrerer dette i selskapets strategier
- selskapet setter mål og iverksetter tiltak for å redusere egen negativ påvirkning og øke positiv påvirkning på naturmangfold og økosystemer, og rapporterer om måloppnåelse
- selskapet bruker anerkjente standarder for rapportering av naturreisiko og påvirkning på naturmangfold og økosystemer

2.2.3 Forventninger til statlig eide selskapers strategi- og planprosesser

I innstillingen til Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*, Innst. 190 S (2022–2023), gir næringskomiteens flertall uttrykk for at en bærekraftig forretningsmodell er en forutsetning for høy avkastning over tid.⁵³ At virksomheten er bærekraftig kan bidra til å styrke posisjonen og konkurranseevnen til selskapene og understøtte den langsiktige verdiskapingen.

I Meld. St. 6 (2022–2023) forventer også staten at selskapet definerer tydelige prestasjonsindikatorer og måler gjennomføring av strategiene.⁵⁴

I innstillingen til Meld. St. 8 (2019–2020) *Eierdepartementets direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, Innst. 225 S (2019–2020), viser næringskomiteen til at staten forutsetter at selskapets virksomhet er ansvarlig. For å sikre at virksomheten er ansvarlig bør selskapene ha en strategisk orientert tilnærming som både omfatter risikostyring og legger vekt på at selskapets forretningsmessige muligheter utnyttes.

Et selskap som følger med på utviklingen i omgivelsene og forstår sin rolle i samfunnet og hva interessentene er opptatt av, kan også bedre forstå hva som påvirker mulighetene for verdiskaping i selskapet. Det er etablert flere verktøy for å gjøre vesentlighetsanalyser i arbeidet med ansvarlig virksomhet, for eksempel etter GRI Sustainability Reporting Standards, og dobbel vesentlighetsanalyser i tråd med CSRD. Dette er en forventning nevnt i Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.⁵⁵

Næringskomiteen viser videre til statens forventninger om at selskapet har en overordnet plan for bærekraftig verdiskaping, at denne planen konkretiseres i tydelige mål og strategier som det rapporteres på, og at valg av risikonivå er en integrert del av strategiene.⁵⁶ I eierskapsmeldingen presiseres det at om man skal oppnå målene, er det avgjørende at strategien implementeres i

⁵¹ Forventningene som listes opp i den siste eierskapsmeldingen har i tidligere meldinger ikke vært like konkretisert.

⁵² Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*, jf. Innst. 190 S (2022–2023).

⁵³ Innst. 190 S (2022–2023). Flertallet er Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre.

⁵⁴ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*, jf. Innst. 190 S (2022–2023).

⁵⁵ Meld. St. 8 (2019–2020) *Eierdepartementets direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping* og Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁵⁶ Innst. 225 S (2019–2020), jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

organisasjonen på en god måte, for eksempel ved hjelp av handlingsorienterte tiltaksplaner med tydelige milepæler for relevante nivåer i organisasjonen.⁵⁷

2.2.4 Forventninger om at statlig eide selskaper er ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet

I Innst. 225 S (2019–2020) viser næringskomiteen til at staten som eier forventer at selskapene er ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet.⁵⁸ En lederposisjon i arbeidet med ansvarlig virksomhet innebærer at selskapene skal opptre etisk forsvarlig og følge den til enhver tid beste praksisen på området. Det forventes at selskapene har gode retningslinjer og systemer for å identifisere og håndtere potensielle og faktiske negative konsekvenser selskapets virksomhet påfører mennesker, samfunn og miljø, også innenfor leverandørkjeden. Arbeidet med ansvarlig virksomhet skal forankres i styret og integreres i selskapets mål, strategi og øvrig virksomhetsstyring.⁵⁹

Å være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet innebærer også å sette mål og gjennomføre tiltak knyttet til ansvarlig virksomhet, samt være åpen om måloppnåelse.⁶⁰ Stortinget har lenge vært opptatt av at selskaper som staten har eierskap i skal være bransjeledende på lavutslipp og klimareduserende teknologi. Dette innebærer blant annet at selskapene utvikler og tar i bruk best mulig teknologi for å redusere sin natur- og klimapåvirkning.⁶¹

Eierskapsmeldingen fra 2023 viser til at selskaper med staten som eier er av stor offentlig interesse, og at ansvarlig virksomhet vil bidra til å styrke selskapenes tillit og legitimitet.⁶² En viktig forutsetning for at et selskap skal anses som å være ledende på området, er at det er åpent om vesentlige områder knyttet til selskapets arbeid med ansvarlig virksomhet.⁶³

Å være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet innebærer videre at selskapet følger internasjonalt anerkjente retningslinjer, som OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper, FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP) og prinsippene i den internasjonale arbeidsorganisasjonen ILOs kjernekonvensjoner.⁶⁴

Basert på anerkjente faglige standarder og praksis hos selskaper som er ansett for å være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet på klima- og naturområdet (ref. 3.1), har vi for denne undersøkelsen konkretisert hva som kjennetegner beste praksis:

Et ledende selskap

- arbeider strategisk og systematisk for å redusere egen klima- og naturpåvirkning:
 - o har integrert bærekraft i selskapets strategi og forretningsmodell
 - o gjennomfører en dobbel vesentlighetsanalyse
 - o setter spesifikke, målbare, realistiske og tidsbestemte klimamål på kort og lang sikt ved bruk av en anerkjent metode
 - o setter opp et karbonbudsjett
 - o følger opp klimamål og -ambisjoner gjennom omstillingsplaner eller andre former for tiltaksplaner med kostnadsestimater knyttet til relevante tiltak
 - o har nøkkelindikatorer (KPI-er) som gir informasjon om måloppnåelse og fremdrift i klimaarbeidet, og som følges opp av styret og ledelsen på lik linje som selskapets finansielle forhold

⁵⁷ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, jf. Innst. 225 S (2019–2020).

⁵⁸ Innst. 190 S (2022–2023), jf. Meld. St. 6 (2022–2023): *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁵⁹ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, jf. Innst. 225 S (2019–2020).

⁶⁰ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁶¹ Innst. S. 392 (2010–2011), jf. Meld. St. 13 (2010–2011) *Aktivt eierskap*.

⁶² Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁶³ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, jf. Innst. 225 S (2019–2020).

⁶⁴ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, jf. Innst. 225 S (2019–2020).

- o implementerer klimakrav i avtaler med tredjeparter hvis en betydelig del av klimagassutslippene er knyttet til selskapets leverandørkjede
- har oversikt over egen klima- og naturpåvirkning:
 - o har systemer for datainnsamling og kvalitetskontroll
 - o har indikatorer med definisjon for å sikre konsekvente og sammenlignbare data over tid
 - o anvender anerkjente rapporteringsstandarder
 - o har et klimagassregnskap som inkluderer alle vesentlige direkte og indirekte klimagassutslipp
 - o har et naturregnskap som viser selskapets mest vesentlige naturpåvirkning
- viser fremdrift i omstillingsarbeidet og har redusert eget klimafotavtrykk over tid:
 - o oppnår verdiskaping på en mindre klimaintensiv måte enn før (karbonproduktiviteten har økt)
 - o har redusert klimagassutslipp per produsert vare og/eller tjeneste (utslippsintensiteten har gått ned)
 - o har redusert de totale direkte og indirekte klimagassutslippene over tid

2.3 Departementenes eierskapsutøvelse

Eierskapsmeldingen av 2019 viser til ambisjonen om at den norske stats eierutøvelse skal være i tråd med ledende praksis internasjonalt, og vil fortsatt legge til rette for å videreutvikle og ytterligere profesjonalisere statens eierutøvelse, for å bidra til at fellesskapets verdier forvaltes best mulig.⁶⁵ Næringskomiteen registrerer i Innst. 225 S (2019–2020) at det er et mål at Norge skal være ledende internasjonalt i utøvelsen av statlig eierskap.⁶⁶

Et flertall i næringskomiteen merker seg i Innst. 392 S (2010–2011) at det legges opp til at staten skal være en aktiv, langsiktig, profesjonell og forutsigbar eier og at meldingen viderefører hovedtrekkene fra eierskapsmeldingen som ble lagt frem i 2007, og som ble ansett som nybrottsarbeid.⁶⁷ Også i Innst. 190 S (2022–2023) registrerer næringskomiteen at meldingen tydelig uttrykker at staten skal være en aktiv eier, blant annet gjennom å kommunisere statens forventninger til selskapene på en tydelig måte gjennom å følge opp systematisk og gjennom å bruke statens stemme på generalforsamlinger til å oppnå målene.⁶⁸

At staten er en aktiv eier, betyr at staten som eier skal arbeide for å bidra til at selskapet har god måloppnåelse innenfor rammene for den statlige eierutøvelsen. Ifølge statens eierprinsipp nummer seks som Stortinget har sluttet seg til, skal staten «vurdere selskapets måloppnåelse og arbeid med statens forventninger og styrets arbeid med dette».⁶⁹ Dette gjør staten gjennom å ha tydelige mål som eier i hvert selskap, stille klare forventninger til selskapene og ved å følge opp selskapenes måloppnåelse og arbeid med statens forventninger.⁷⁰ Forventningene stilles fra staten som eier til styrene i selskapene, og oppfølging skjer typisk gjennom eierdialog.

Det følger videre av statens eierprinsipp nummer to at staten skal vise åpenhet om statens eierskap, eierutøvelse og stemmegivning på generalforsamling. Det følger av eiermeldingen at åpenhet er avgjørende for at allmennheten, medeiere og potensielle nye aksjeeiere, konkurrenter, långivere og andre skal få innsikt i hvordan staten håndterer eierskapet, blant annet for å kunne evaluere staten som eier, og vurdere om det er rettferdig konkurranse mellom selskapene med og uten statlig eierandel. Åpenhet skaper forutsigbarhet og er viktig for at allmennheten skal ha tillit til at verdiene forvaltes på en god måte.⁷¹

⁶⁵ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, jf. Innst. 225 S (2019–2020).

⁶⁶ Innst. 225 S (2019–2020), jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

⁶⁷ Innst. 392 S (2010–2011). Flertallet er Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

⁶⁸ Innst. 190 S (2022–2023), jf. Meld. St. 6 (2022–2023): *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁶⁹ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁷⁰ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*, jf. Innst. 190 S (2022–2023).

⁷¹ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping* og Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

Staten skal følge opp utviklingen i selskapenes finansielle og ikke-finansielle resultater og vurdere selskapenes mål, prestasjonsindikatorer og måltall, og den skal utfordre selskapene i eierdialogen på om disse er relevante og gode.⁷²

I Innst. 225 S (2019–2020) registrerer næringskomiteens flertall at statens forventninger er videreutviklet og tydeliggjort, og at det også tydeliggjøres at staten gjennom eierskapet skal bidra til bærekraftig verdiskaping.⁷³ I Innst. 190 S (2022–2023) viser næringskomiteen også til at hensynet til bærekraft i statens mål som eier er tydeliggjort og forsterket for selskapene hvor staten helt eller delvis er eier.⁷⁴

Statens eierpolitikk og krav til oppfølging av selskapene etter Stortingets vedtak og forutsetninger på området vil ligge til grunn for alle eierdepartementene. Næringskomiteen viser også til at regjeringen i eierskapsmeldingen uttrykker tydelig at bærekraftig verdiskaping og ansvarlig virksomhet er styrenes ansvar. Næringskomiteen er derfor opptatt av at staten som eier skal ha dialog med styrene om selskapenes overordnede plan for bærekraftig verdiskaping, hvordan planen konkretiseres i tydelige mål og strategier som det rapporteres på, og hvordan selskapene leder an i arbeidet med ansvarlig virksomhet.⁷⁵

Dialogen med styret og ledelsen skal være en sentral del av eierutøvelsen.⁷⁶ Eieren skal følge opp selskapet i eierdialogen, som oftest ved faste møter gjennom året. At eieren skal utøve myndigheten sin gjennom generalforsamling, er ikke til hinder for at eierdepartementet i dialogen med selskapet tar opp forhold som selskapet kan vurdere i tilknytning til sin virksomhet og utvikling. I den forbindelse skal eierdepartementets synspunkter betraktes som innspill til selskapets administrasjon og styre.⁷⁷

I Innst. 190 S (2022–2023) viser næringskomiteen til statens ti prinsipper for eierskapsutøvelse og at disse skal være de sentrale rammene for eierstyringen.⁷⁸

Paragraf 10 i reglement for økonomistyring i staten (økonomireglementet) stiller krav om at staten skal forvalte sine eierinteresser i samsvar med overordnede prinsipper for god eierstyring og med særlig vekt på at den valgte selskapsformen, selskapets vedtekter, finansieringen og styresammensetningen er hensiktsmessig med tanke på selskapets formål og eierskap. Videre stiller økonomireglementet krav om at styring, oppfølging og kontroll samt tilhørende retningslinjer skal tilpasses statens eierandel, selskapets egenart og risiko og vesentlighet. Staten som eier skal også vektlegge at de fastsatte målene for selskapet oppnås, og at styret fungerer tilfredsstillende. Statens eierskapsutøvelse skal støtte opp under en klar fordeling av myndighet og ansvar mellom eier og styret. Styring, oppfølging og kontroll skal tilpasses eierandelen og selskapets egenart, risiko og vesentlighet.⁷⁹

Med bakgrunn i statens eierskapsmelding, statens 10 prinsipper for god eierutøvelse og økonomiregelverket legges det i undersøkelsen til grunn at staten som eier skal:⁸⁰

- være en aktiv, langsiktig, profesjonell og forutsigbar eier, blant annet gjennom å ha tydelige mål som eier i hvert selskap, stille klare forventninger til selskapene og systematisk følge opp selskapenes måloppnåelse
- tilpasse styring, oppfølging og kontroll til statens eierandel og selskapets egenart, risiko og vesentlighet

⁷² Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping* og Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁷³ Innst. 225 S (2019–2020). Dette flertallet er alle partier i komiteen, unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti.

⁷⁴ Innst. 190 S (2022–2023), jf. Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁷⁵ Innst. 225 S (2019–2020), jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

⁷⁶ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*, jf. Innst. 190 S (2022–2023).

⁷⁷ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, jf. Innst. 225 S (2019–2020).

⁷⁸ Innst. 190 S (2022–2023), jf. Meld. St. 6 (2022–2023): *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁷⁹ Finansdepartementet. (2021). Reglement for økonomistyring i staten. Fastsett 12. desember 2003 med endringer, senest 31. august 2021.

⁸⁰ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper* og økonomiregelverket.

- bidra til å oppnå statens uttrykte mål med eierskapet i det enkelte selskap
- vise åpenhet om statens eierskap og eierutøvelse
- utøve eierskapet på en måte som er i tråd med ledende praksis internasjonalt

3 Metodisk tilnærming

Metodekapittelet beskriver først fremgangsmåten vi har brukt for å gjennomføre benchmarking av selskapenes klima- og naturarbeid, og hvordan vi – som et ledd i dette – utledet beste praksis i klima- og naturarbeidet hos de mest modne norske og internasjonale selskapene. Denne delen av kapittelet forklarer også relevante sentrale begreper. Deretter gjør vi rede for hvilke metoder vi har benyttet for å besvare hver av undersøkelsens tre problemstillinger.

3.1 Kartlegging av beste praksis

Ettersom det ikke finnes én standard å måle de utvalgte statlige heleide selskapene opp mot, har vi utledet elementer av beste praksis ved å analysere anerkjente faglige standarder og natur- og klimaarbeidet til en rekke norske og internasjonale selskaper som blir regnet for å være ledende på området.

For å besvare hva som kjennetegner beste praksis for å redusere klima- og naturpåvirkningen hos de ledende selskapene, har vi undersøkt Miljøfyrtårns krav for relevante sektorer, krav til ISO 50001 (energiledelse) og ISO 14001-sertifisering (ledelsessystemer for miljø). Videre har vi **gjennomgått dokumenter** fra de ledende selskapene som beskriver prosesser for klimaarbeid, strategier, mål, planlagte og iverksatte tiltak og resultater.⁸¹

Vi har identifisert selskapene som følger beste praksis basert på resultater av annen relevant benchmarking (for eksempel PwCs klimaindeks⁸²) og gjennom **intervjuer** med blant annet norske selskaper, myndigheter (Miljødirektoratet), ideelle organisasjoner (ZERO og Sabima), fagmiljøer (Revisorforeningen, OECDs kontaktpunkt i Norge, Cicero, NIBIO, NINA, UiO Energi) og eierdepartementene som inngår i undersøkelsen. De intervjuede aktørene har utpekt blant annet Skanska, Posten Bring, Acciona, Veidekke, Telenor, Borregaard, Schiphol, Asko, La Poste og Ruter som ledende selskaper på det å redusere klimafotavtrykket og den negative naturpåvirkningen.

Sammenlignbarhet mellom de utvalgte statlig heleide selskapene og enkelte andre selskaper i samme sektor har vært et kriterium for utvelgelse. I sammenligningen har vi tatt hensyn til de ulike sektorenes egenart.

Videre har vi i undersøkelsen utledet beste praksis i eierskapsutøvelsen basert på offentlig tilgjengelig informasjon om flere private eiermiljøers oppfølging av klima- og naturarbeidet i selskaper de har eierandeler i. Dette var blant annet Storebrand ASA, Norges Bank Investment Management, KLP, UMOE og Folketrygdfondet. Vi har også gjennomgått relevante revisjonskriterier og informasjon som ligger på Nærings- og fiskeridepartementets eierskapssider (www.eierskap.no).

3.1.1 Beste praksis i arbeidet med å redusere egne klimagassutslipp

Vi har utledet beste praksis i klimaarbeidet hos de ledende selskapene på følgende tre områder:

- tilnærming og systematikk i selskapenes klimaarbeid
- selskapenes oversikt over eget klimafotavtrykk
- fremdrift i selskapenes omstillingsarbeid og utvikling i klimafotavtrykk over tid

⁸¹ Vi har analysert selskapenes vedtekter, årsrapporter, bærekraftsrapporter, konsernstrategier og eventuelle bærekrafts- og/eller klimastrategier, omstillingsplaner, dokumenter som beskriver klimatiltak, resultatrapportering på klima utover årsrapporten, internkontrolldokumenter, styrets årsberetning, samt rapporter fra enkelttiltak, prosjekter e.l. arbeid på klimaområdet som selskapene har gjennomført.

⁸² Klimaindeksen presenterer en oversikt over status i klimaarbeidet og -rapporteringen hos de 100 største selskapene i Norge. Klimaindeksen er basert på PwCs analyser av offentlig tilgjengelig informasjon om hvordan selskapene jobber med eget klimafotavtrykk, hentet fra selskapenes års- og bærekraftsrapportering.

Tilnærming og systematikk i selskapenes klimaarbeid

Statlig eide selskaper forventes å identifisere risiko og muligheter knyttet til klima, og integrere dette i selskapenes **strategier**, samt å sette mål og iverksette tiltak for reduksjon i klimagassutslipp på kort og lang sikt i tråd med Parisavtalen.⁸³ Statlig eide selskapers strategiske dokumenter skal vise styrets og ledelsens plan for hvordan selskapene skal skape verdier, det vil si avkastning eller oppnåelse av sektorpolitiske mål, over tid.⁸⁴

En bærekraftig strategi forutsetter at selskapet forstår sine konkurransefortrinn og drivere for verdiskaping på lang sikt.⁸⁵ Mens strategien er selskapets plan eller tilnærming for å oppnå konkurransefortrinn, skille seg ut fra konkurrentene og møte markedets krav, viser **forretningsmodellen** hvordan strategiske valg oversettes til faktiske aktiviteter, som produksjon, distribusjon og salg. Forretningsmodellen beskriver antakelser og logikken bak hvordan selskapet skal generere profitt, gi avkastning samt skape og levere verdi for sine kunder/brukere over tid.⁸⁶ Hensikten med å innlemme klimamessig bærekraft i forretningsmodellen er å få økonomi og miljø til å trekke i samme retning.

Ledende selskaper har innlemmet klimamessig bærekraft i forretningsmodellen (se Faktaboks 1). Dette innebærer blant annet at selskapet finner måter å styrke sin konkurranseevne på gjennom å investere i klimamessig bærekraftige løsninger, og velger bort investeringer som medfører betydelige klimagassutslipp uten å nødvendigvis gi økt avkastning. Dette forutsetter imidlertid at det finnes slike markedsmuligheter.

Faktaboks 1 Miljømessig bærekraftige forretningsmodeller

For å kunne skape avkastning og forbli konkurransedyktige over tid må selskapene balansere økonomiske, sosiale og miljømessige forhold.⁸⁷ Selskaper som ikke lykkes i å kutte klimagassutslippene i takt med omstillingen i bransjen kan få større drifts- og kapitalkostnader og tape markedsandeler, noe som øker risiko for at selskapene ikke forblir konkurransedyktige. Omstillingsbehovet er størst hos selskaper med en forretningsmodell der verdiskaping forutsetter vekst i aktiviteter som gir økte klimagassutslipp.

I en miljømessig bærekraftig forretningsmodell trekker miljømessige og økonomiske verdier i samme retning. En slik forretningsmodell beskriver hvordan selskapet innlemmer bærekraft i selskapets mål og prosesser, og gjør bærekraftige løsninger til en sentral driver for å oppnå et konkurransefortrinn.⁸⁸ Det som kjennetegner en bærekraftig forretningsmodell, er at miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft balanseres slik at de prioriteres likt og ikke svekker hverandre. Som eksempel har «sosiale entreprenører» først og fremst et mål om å løse en utfordring i samfunnet, mens de sørger for å ha tilstrekkelig inntekt til at bedriften er økonomisk bærekraftig.

For å innlemme miljømessig bærekraft i forretningsmodellen må selskapet finne måter å styrke sin konkurranseevne på gjennom å investere i miljømessig bærekraftige løsninger. Samtidig velger selskapet bort investeringer som medfører betydelige klimagassutslipp eller negativ naturpåvirkning uten å gi økt avkastning. For selskaper som opererer i fri konkurranse med andre innebærer dette blant annet at investeringer i omstilling både reduserer selskapets klimagassutslipp og samtidig forbedrer lønnsomheten og totalavkastningen (endring i selskapets verdi, inkludert utbytte). Dette forutsetter at de miljømessig bærekraftige løsningene enten 1) øker driftsinntektene, 2) reduserer driftskostnadene, 3) senker kapitalkostnadene, 4) reduserer klima-, natur- og investeringsrisiko, eller en kombinasjon av disse.⁸⁹

⁸³ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁸⁴ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

⁸⁵ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

⁸⁶ Se for eksempel Fiel, E. 2014, 'Conceptualising Business Models: Definitions, Frameworks and Classifications', *Journal of Business Models*, Vol. 1, No. 1.

⁸⁷ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁸⁸ Bocken, N., Short, S., Rana, P., & Evans, S. (2014). A literature and practice review to develop sustainable business model archetypes. *Journal of Cleaner Production*, 65, 42–56. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2013.11.039>

⁸⁹ Se for eksempel Damodaran, A. (2012). *Investment valuation: tools and techniques for determining the value of any asset* (3rd ed.). Wiley.

I teorien kan selskapets fokus på miljømessig bærekraft bidra til å sikre godt omdømme og vinne miljøbevisste kunder gjennom å tilby et mer miljømessig bærekraftig alternativ til eksisterende produkter. Et selskap med miljømessig bærekraftige mål, kan bruke dette til å profilere seg på arbeidsmarkedet for å rekruttere og beholde kritisk kompetanse.

Miljømessig bærekraftige løsninger kan ha lengre livsløp og lavere vedlikeholdskostnader og være mer energibesparende enn alternativene, noe som vil kunne redusere selskapets driftskostnader. Finansielle institusjoner kan også tilby finansiering av miljømessige løsninger til gunstigere vilkår enn til andre investeringer. I tillegg kan det å erstatte ikke-fornybare løsninger med fornybare løsninger, gjøre selskapet mindre utsatt for risiko knyttet til regulatoriske endringer, økende pris av karbonkvoter osv.⁹⁰

I praksis må det finnes «grønne markeder» for at investeringer i miljømessig bærekraftige løsninger skal gi økonomisk uttelling. Faglitteraturen skiller mellom fire typer av «grønne markeder»: omsetning av økosystemtjenester (f.eks. produksjon og salg av flaskevann), frivillig sertifisering (f.eks. Miljøfyrtårn), økologiske kompensasjoner (f.eks. betaling for vern av ferskvannsressurser) og grønne obligasjoner (f.eks. spesielle vilkår på lån til miljøtiltak).⁹¹

I markeder der klimagassutslipp ikke er riktig priset inn i produkters markedspriser kan kunder være mindre villige til å betale høyere pris for klimamessig bærekraftige produkter og løsninger. Som et resultat av manglende betalingsvilje hos kunder vil klimamessig bærekraft gå på bekostning av økonomisk bærekraft. Dersom kunder er lite opptatt av klimamessig bærekraft, vil en frivillig miljøsertifisering føre til økte kostnader, men ikke økt etterspørsel. Videre vil investering i lavutslippsteknologi være mindre lønnsomt i markeder der prisen på karbonkvoter ikke fører til nevneverdig økning av produksjonskostnader. Dersom etterspørselen etter grønne obligasjoner er svak, vil grønne obligasjoner kun gi marginalt gunstigere finansieringsvilkår enn andre lån.

For selskaper med sektorpolitiske mål vil det å innlemme miljømessig bærekraft i forretningsmodellen etter vår oppfatning også innebære at selskapet identifiserer og investerer i løsninger som reduserer klimagassutslippene samt påvirkning på natur. Dette samtidig som selskapet bidrar til en mer effektiv gjennomføring av samfunnsoppdraget. Som eksempel kan dette oppnås ved bruk av mer ressurseffektive, sirkulære forretningsmodeller med fokus på gjenbruk av masser og avfallsminimering.

Bærekraftig verdiskaping forutsetter blant annet at selskapene aktivt håndterer risikoen og mulighetene knyttet til klimaendringer i selskapenes planer og strategier.⁹² Selskaper som leder an på området jobber for å ha en forretningsmodell som forblir lønnsom i en økonomi med netto null-utslipp. Et verktøy i dette arbeidet er å utarbeide en **dobbel vesentlighetsanalyse**. Prosessen skal hjelpe selskapet med å rette innsatsen i bærekraftsarbeidet mot de mest vesentlige områdene. I en dobbel vesentlighetsanalyse vurderer selskapene vesentligheten av forskjellige bærekraftstemaer,⁹³ som klimaendringer og biologisk mangfold og økosystemer, basert på innspill fra selskapets interne og eksterne interessenter. Bærekraftstemaene vurderes etter to dimensjoner: risikoen som selskapets omverden påfører selskapet (finansiell vesentlighet), og i hvilken grad selskapets virksomhet påvirker ulike bærekraftstemaer, enten positivt eller negativt (påvirkningsvesentlighet).⁹⁴

En god vesentlighetsanalyse bidrar til å tilpasse strategisk arbeid til virksomhetens egenart, risiko og størrelse.⁹⁵ Ledende selskaper utarbeider vesentlighetsanalysen basert på en bred og regelmessig interessentdialog med særlig vekt på de interessentene som allerede er, eller kan bli, berørt av selskapets virksomhet.

⁹⁰ Mignon, I., & Bankel, A. (2023). Sustainable business models and innovation strategies to realize them: A review of 87 empirical cases. *Business Strategy and the Environment*, 32(4), s. 1357–1372.

⁹¹ Vatn, A. (2023). *Bærekraftig økonomi*, s. 275.

⁹² Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper — Bærekraftig verdiskaping*.

⁹³ Europeiske standarder for bærekraftsrapportering, ESRS, setter konkrete krav til metodikken og inneholder en liste over bærekraftstema som skal brukes som utgangspunkt for en dobbel vesentlighetsanalyse.

⁹⁴ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap — Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁹⁵ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper — Bærekraftig verdiskaping*.

Klimaendringer er en verdidriver som vil medføre risiko og muligheter for selskapene.⁹⁶ Høye klimagassutslipp gjør selskapene sårbare for innstramninger i klimapolitikken. Dette for eksempel gjennom økte priser på innsatsfaktorer med høyt karbonavtrykk eller ved at selskapets aktivitet har høye utslipp.

Et viktig utgangspunkt for selskapenes klimaarbeid er å sette spesifikke, målbare og tidsbestemte **mål om å redusere selskapenes samlede direkte og indirekte klimagassutslipp** på kort og lang sikt ved bruk av en vitenskapsbasert metode. Staten forventer at statlig eide selskapers klimaambisjoner og plan for bærekraftig verdiskaping konkretiseres i tydelige mål,⁹⁷ og at disse målene er i tråd med Parisavtalens mål.⁹⁸

Selskapene med best praksis setter spesifikke, målbare, gjennomførbare og tidsbestemte mål om å redusere selskapenes samlede klimagassutslipp på kort og lang sikt ved bruk av vitenskapsbaserte metoder.⁹⁹ Det innebærer at selskapet får verifisert at klimamålene er i tråd med Parisavtalen av for eksempel organisasjonen Science Based Targets initiative (SBTi), eller på annen måte viser at målene er i tråd med vitenskapsbaserte utslippsbaner for sin sektor. På denne måten velger selskapene et konkret ambisjonsnivå for klimaarbeidet, for eksempel et mål om å redusere de totale klimagassutslippene i tråd med 1,5-gradersmålet i Parisavtalen.¹⁰⁰

Rapporten om 1,5 grader global oppvarming fra FNs klimapanel¹⁰¹ viser at hvis verden skal innfri målet i Parisavtalen om å unngå en oppvarming på mer enn 1,5 grader, uten eller med bare en begrenset midlertidig temperaturoverskridelse, må globale klimagassutslipp reduseres med 40–50 prosent innen 2030 sammenlignet med 2010. I 2050 må CO₂-utslippene være netto null, noe som betyr at det må fjernes minst like mye CO₂ fra atmosfæren som det slippes ut.

Siden flere selskaper inntil nylig ikke har hatt fullstendig oversikt over eget klimafotavtrykk, må basisåret ofte settes rundt 2020. SBTi har beregnet at en reduksjon på 40–50 prosent innen 2030 sammenlignet med 2010 tilsvarer 42 prosent reduksjon i klimagassutslipp fra 2020 til 2030. Vitenskapsbasert metode for å utarbeide klimamål tilsier derfor at selskapene med scope 1- og scope 2-utslipp som utgjør minst 60 prosent av selskapets klimagassutslipp, som regel må forplikte seg til årlige reduksjoner i scope 1- og 2-utslipp på minst 4,2 prosent sammenlignet med utslippsnivået i basisåret 2020 eller tidligere. Selskapene som har satt et senere basisår enn 2020, må forplikte seg til større årlige kutt.

Selskaper med scope 3-utslipp som utgjør mer enn 40 prosent av selskapets klimagassutslipp må som regel forplikte seg til årlige reduksjoner på 2,5 prosent av selskapets totale klimagassutslipp¹⁰² sammenlignet med utslippsnivået i basisåret 2020 eller tidligere. Dette tilsvarer ifølge SBTi det mindre ambisiøse målet om å begrense oppvarmingen til temperaturer godt under 2-gradersmålet i Parisavtalen.¹⁰³

Virksomheter som opplever store svingninger i produksjonen, kan også se betydelige variasjoner i klimagassutslipp fra år til år. Dette kan gjøre det utfordrende å fastslå om en reduksjon i deres utslipp skyldes effektive klimatiltak eller lavere produksjon. Derfor kan det være en fordel å sette et mål om

⁹⁶ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper — Bærekraftig verdiskaping*.

⁹⁷ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper — Bærekraftig verdiskaping*.

⁹⁸ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap — Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁹⁹ For eksempel ved bruk av metodikken til Science Based Targets initiative. Prosessen for å sette vitenskapsbaserte klimamål begynner med at selskapet sender inn et «forpliktelsesbrev» til SBTi og utarbeider klimamål for sin virksomhet i tråd med SBTis kriterier. Deretter sender selskapet klimamål inn til SBTi for validering.

¹⁰⁰ Målet om å holde den globale oppvarmingen godt under 2 grader og tilstrebe å begrense oppvarmingen til 1,5 grader sammenlignet med førindustriell tid (1850–1900 brukes som referanseperiode). Målet er en del av Parisavtalen, som ble vedtatt av alle verdens land under klimatoppmøtet i Paris i desember 2015.

¹⁰¹ Miljødirektoratet. (2018). *Hovedbudskap fra rapporten om 1,5°C. Faktaark M-1116|2018*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1116/m1116.pdf>

¹⁰² Klimamål må dekke minst 68 prosent av selskapets scope 3-utslipp.

¹⁰³ Science Based Targets. (2024). *Getting Started Guide For Science-Based Target Setting V1.1*. Hentet 14. november 2024 fra <https://sciencebasedtargets.org/resources/files/Getting-Started-Guide.pdf>

reduksjon i utslippsintensitet. Ledende selskaper setter et mål som er spesifikt, tidsbestemt og knyttet til de prosessene og aktivitetene som bidrar mest til selskapets totale klimagassutslipp.

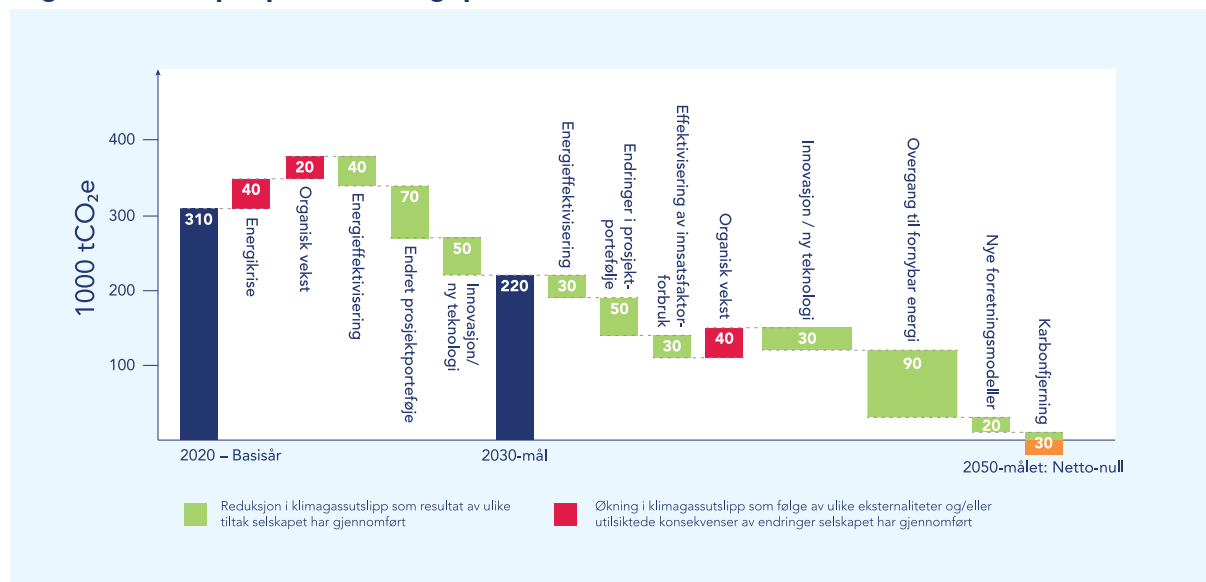
Ledende selskaper utarbeider **karbonbudsjett** for egen virksomhet. Et karbonbudsjett er et styringsverktøy, på lik linje som et økonomisk budsjett, som viser maksimale klimagassutslipp for å nå bestemte klimamål. Karbonbudsjettet konkretiserer for et selskap hva det innebærer å operere innenfor klimamessig bærekraftige rammer.

Det er avgjørende for selskapenes måloppnåelse at de implementer strategiene i virksomheten på en god måte.¹⁰⁴ En måte å gjøre dette på er å følge opp selskapenes klimamål med handlingsorienterte **tiltaksplaner**.¹⁰⁵ Tiltaksplaner er viktige i selskapenes arbeid med å prioritere tiltak som vil gi utslippskutt i tråd med selskapenes klimamål.

Ledende selskaper utarbeider handlingsplaner med konkrete tiltak for å oppnå selskapenes klimamål over tid, og oppdaterer handlingsplanene regelmessig. Selskapene prioriterer de tiltakene som gir størst effekt sammenlignet med ressursene de bruker, basert på oversikten de har over egne klimagassutslipp. Når selskapene estimerer kostnader til å gjennomføre tiltakene, underbygger dette omstillingsplanens troverdighet.

Selskaper som er omfattet av EUs bærekraftsrapporteringsdirektiv (CSRD) og de tilhørende rapporteringsstandardene (European Sustainability Reporting Standards – ESRS-ene) skal rapportere om selskapets omstillingsplan. Figur 2 viser et eksempel på omstillingsplan som inngår i standard ESRS E1,¹⁰⁶ en rapporteringsstandard som angir selskapenes klimatilpasning og arbeid med å redusere eget klimafotavtrykk. Tidslinjen tar høyde for at utslippene øker i fremtiden som følge av forbedret kartlegging av klimagassutslipp i verdikjeden og vekst i aktivitetsnivået. Omstillingsplanen deler selskapets klimamål i tråd med 1,5-gradersmålet i Parisavtalen opp i delmål og anslått klimaeffekt for en gitt tidsperiode frem til 2030 og 2050.

Figur 2 Eksempel på omstillingsplan med delmål i tråd med ESRS-standardene



Kilde: Riksrevisjonen.

¹⁰⁴ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper — Bærekraftig verdiskaping*.

¹⁰⁵ Rapporteringsrammeverket «Task Force on Climate Related Financial Disclosures» (TCFD) anbefaler at selskaper publiserer en enkeltstående omstillingsplan.

¹⁰⁶ ESRS E1 er en standard for bærekraftsrapportering om klimaendringer, inkludert klimagassutslipp, klimatilpasning og energi. Standarden inneholder blant annet krav til rapportering om hvordan selskapet både påvirker og blir påvirket av klimaet. Kilde: Miljødirektoratet. (2024, 5. juli). *Bærekraftsrapportering. Næringsliv*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/internasjonalt/barekraftsrapportering/næringsliv/>

Beste praksis for å prioritere mellom tiltak for å begrense selskapenes klimafotavtrykk innebærer at tiltakene vurderes ut fra trinnene i «tiltakshierarkiet»,¹⁰⁷ der tiltak som selskapene bør prioritere, ligger øverst. Selskapene bør først tilstrebe å *unngå* og å *forebygge* klimagassutslipp fra sin egen økonomiske aktivitet. Der dette ikke er mulig, bør selskapene gjennomføre tiltak for å *redusere* utslippene, for eksempel ved å velge bort den mest forurensende delen av virksomheten, endre arbeidsflyter eller ta i bruk mindre forurensende teknologi. Der slike alternativløsninger ikke finnes, bør selskapene prøve å *erstatte* de største utslippskildene med mer klimavennlige alternativer. Et eksempel på et slik tiltak er å erstatte vanlig diesel med avansert biodiesel. Kun hvis ingen av de foregående trinnene er gjennomførbare, bør selskapene vurdere å *kompensere*, ved å kjøpe «klimakreditter» som et avbøtende tiltak.¹⁰⁸

Å være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet innebærer blant annet å håndtere risikoen for negativ påvirkning fra egen virksomhet, også i leverandørkjeden og hos forretningsforbindelser.¹⁰⁹ Ledende selskaper som har en betydelig del av klimagassutslippene sine i leverandørkjeden, implementerer klimakrav i avtalene med tredjeparter. De benytter karbonbudsjetter som styringsverktøy, og tar klimahensyn i anskaffelsesprosesser. For selskaper med betydelig del av utslippene i leverandørkjeden er det å sette klimakrav i avtalene med tredjeparter et tiltak som bidrar til å **redusere klimapåvirkningen gjennom hele verdikjeden**.

Relevante **prestasjonsindikatorer** (KPI-er) kan bidra til å gjennomføre strategier og til et bedre og faktabasert beslutningsgrunnlag. Gode prestasjonsindikatorer gjør at eiere, styret og ledelsen kan følge opp selskapenes måloppnåelse og tiltak.¹¹⁰

Styret har ansvar for å forvalte selskapet i samsvar med selskapets formål, vedtekter og retningslinjer, og å sørge for at nødvendige planer og budsjetter for selskapets virksomhet utarbeides.¹¹¹ Ledende selskaper har klimaarbeid på agendaen i styremøter. Måloppnåelsen og fremdriften i klimaarbeidet er operasjonalisert i KPI-er. Disse selskapene har også KPI-er som direkte er koblet til risiko og muligheter kartlagt i en dobbel vesentlighetsanalyse og/eller aktsomhetsvurderinger.

Selskapenes oversikt over eget klimafotavtrykk

For å kunne sette mål og vurdere eget klimaarbeid er det sentralt at selskapene har oversikt over egne klimagassutslipp.¹¹²

I tillegg til karbondioksid (CO₂) omfatter statistikk over klimagassutslipp og mål for utslippsreduksjoner som regel også gasser som metan (CH₄), lystgass (N₂O) og fluorgasser (HFK, PFK og SF₆). Alle disse gassene bidrar til klimaendringer, men har svært forskjellig oppvarmingseffekt og levetid i atmosfæren.¹¹³ For å kunne sammenligne dem, regner man dem om til såkalte CO₂-ekvivalenter (heretter CO₂-e). Man bruker en fastsatt indeks til å regne om mengden av ulike klimagasser til en felles skala, CO₂-e, der 1 tonn CO₂-e tilsvarer den globale oppvarmingseffekten som utslipp av 1 tonn CO₂ vil ha i løpet av 100 år.¹¹⁴

¹⁰⁷ Ifølge forskrift om konsekvensutredninger § 23 om forebygging av virkninger skal konsekvensutredningen beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og om mulig kompensere for den vesentlige negative virkningen på miljø og samfunn, både i bygge- og driftsfasen. Tilsvarende sies det i forskriftens § 29 andre ledd at det ved sluttbehandling av planen «skal stilles vilkår for å unngå, begrense, istandsette og om mulig kompensere vesentlige virkninger for miljø og samfunn».

¹⁰⁸ Miljødirektoratet. (2023, 1. september). *Konsekvensutredning av forurenset grunn. 9.6 Vurder avbøtende tiltak*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsområder/overvaking-arealplanlegging/arealplanlegging/konsekvensutredninger/metode-for-utredning/forurenset-grunn/9.6-vurder-avbotende-tiltak>

¹⁰⁹ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper — Bærekraftig verdiskaping*.

¹¹⁰ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap — Statens direkte eierskap i selskaper*.

¹¹¹ Lov om aksjeselskaper (aksjeloven) § 6-12.

¹¹² Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap — Statens direkte eierskap i selskaper*.

¹¹³ Olerud, K. & Lahn, B. (2020., 9. januar). CO₂-ekvivalenter. I *Store norske leksikon*. Hentet 14. november 2024 fra <https://snl.no/versionview/1818529>

¹¹⁴ Statistisk sentralbyrå. (u.å.). *CO₂-ekvivalent*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.ssb.no/ajax/ordforklaring?key=177203&sprak=no>

Figur 3 fremstiller klimagassutslipp som oppstår i livsløpet til en tjeneste, et produkt eller et prosjekt i klimagassregnskapet. I figuren er klimagassutslippene klassifisert i tråd med den anerkjente rapporteringsstandarden *The Greenhouse Gas Protocol* (GHG-protokollen).

Staten forventer at selskapene rapporterer både direkte utslipp som virksomheten har kontroll over (såkalt scope 1), indirekte utslipp fra strømbruk og fjernvarme/-kjøling (såkalt scope 2) og indirekte utslipp fra verdikjeden (såkalt scope 3). Scope 3 deles inn i 15 kategorier og består av utslippene fra oppstrøms og nedstrøms aktiviteter i verdikjeden.¹¹⁵

Biogene klimagassutslipp fra bruk av biogen energi, som biodiesel, bør ifølge GHG-protokollen rapporteres separat fra andre CO₂-utslipp.¹¹⁶

I tillegg til å kutte eget scope 1-, 2- og 3-utslipp kan selskapene ha et mål om å *unngå* mest mulig klimagassutslipp (såkalt scope 4).¹¹⁷ Scope 4 er et anslag på klimagassutslippene som ikke vil bli sluppet ut i atmosfæren som følge av selskapenes forretningsaktivitet sammenlignet med en referanseløsning. Referanseløsningen representerer en vanlig alternativløsning til den aktiviteten. Et togselskap vil for eksempel kunne beregne sine unngåtte klimagassutslipp som forskjellen mellom utslipp per passasjer fra en togreise og utslipp fra den samme reisen gjennomført med en diesebil.

Usikkerhet ved scope 4-estimatet gjenspeiler usikkerheten ved forutsetningene som er valgt for beregningen og den valgte alternativløsningen. I det valgte eksempelet ville nok ikke alle togreisende valgt en diesebil som alternativ, og mange ville kanskje reist med buss. I så fall er de estimerte scope 4-utslippene høyere enn de reelle scope 4-utslippene.

Når selskapene setter i gang tiltak for å oppnå klimakutt vil disse sannsynligvis *redusere* scope 1, 2 eller 3-klimagassutslipp, ettersom disse viser selskapenes totale klimafotavtrykk og inngår i klimagassregnskapet. Scope 4-klimagassutslipp anslår derimot effekten av selskapenes tiltak med mål om å *forebygge* estimerte fremtidige utslipp som kan oppstå som følge av selskapenes aktivitet, deres verdikjede, og utenfor.

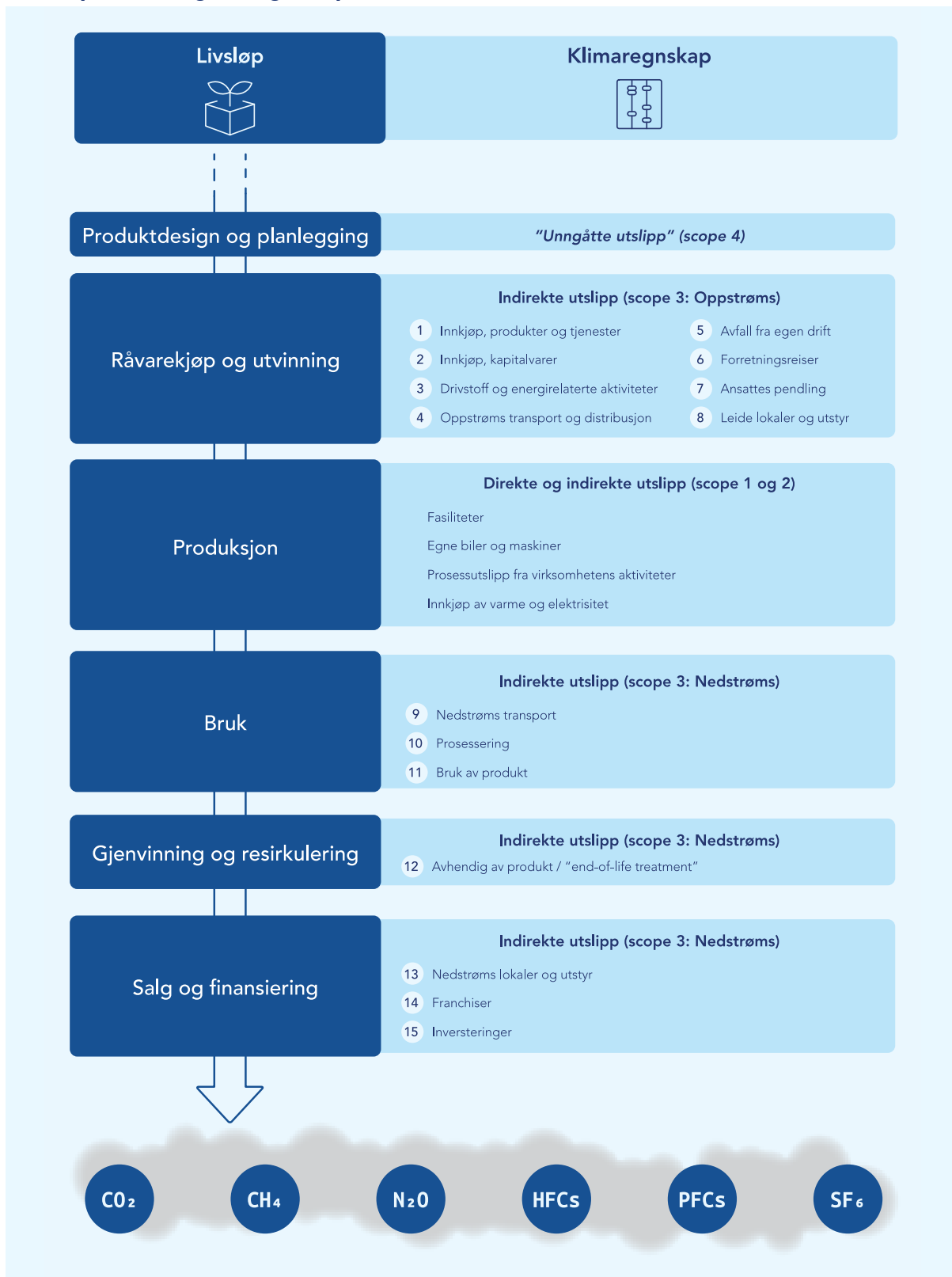
I transportsektoren brukes forskningsbaserte transportmodeller for å beregne endring i klimagassutslipp fra nye prosjekter.

¹¹⁵ Usikkerheten i scope 3-utslipp er spesielt knyttet til avgrensningen av analysene nedover i verdikjeden og for etterbruken av produkter.

¹¹⁶ Se en oversikt over anbefalte måter for rapportering av biogene klimagassutslipp: Norsus. (u.å.). *A review of standards and frameworks for reporting of biogenic CO₂* (Open version). <https://norsus.no/en/publikasjon/a-review-of-standards-and-frameworks-for-reporting-of-biogenic-co2-open-version/>

¹¹⁷ Young-Ferris, A., Malik, A., Calcerbank, V., & Jacob-John, J. (2024). "Makings things (that don't exist) count: A study of scope 4 emissions accounting claims". *Accounting, Auditing & Accountability Journal*. <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/AAAJ-04-2023-6406/full/html>

Figur 3 Klimagassutslipp i et livsløpsperspektiv som fremstilt etter GHG-protokollen i selskapets klimagassregnskap



Kilde: Riksrevisjonen.

Staten forventer at statlig eide selskaper rapporterer på direkte og indirekte klimagassutslipp etter anerkjente rapporteringsstandarder.¹¹⁸ En viktig forutsetning for at et selskap skal anses som å være

¹¹⁸ Meld. St. 6 (2022–2023) Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper.

ledende på området, er at det er åpent om vesentlige områder knyttet til eget arbeid med ansvarlig virksomhet.¹¹⁹

Klimagassregnskap er et verktøy som gir oversikt over organisasjoners klimapåvirkning gjennom direkte og indirekte utslipp. Et selskaps egenart og virksomhet påvirker hvordan de totale klimagassutslippene fordeler seg i scope 1, 2 og 3. Som et eksempel vil store deler av klimagassutslippene i et selskap som gjennomfører veidrift og -vedlikehold, komme fra forbrenning av fossilt drivstoff, det vil si scope 1. I et entreprenørselskap som lyser ut kontrakter for veidrift og -vedlikehold, vil derimot det meste av klimagassutslippene komme fra aktiviteter i verdikjeden (scope 3).

Dette viser at det varierer mellom selskaper hvor i verdikjeden de største utslippene stammer fra. For at man skal kunne vurdere systematisk om selskapenes klimagassregnskap dekker de største utslippene i scope 3, er GHG-protokollen inndelt i 15 utslippskategorier.

De første åtte kategoriene består av oppstrømsutslipp, som omfatter utslipp fra produksjonen samt fra varer og tjenester som virksomheten kjøper fra andre, som flyreiser og transporttjenester. De resterende syv kategoriene er nedstrømsutslipp, som omfatter klimapåvirkning fra bruk og behandling av varer og tjenester som virksomheten tilbyr andre, for eksempel strømforbruk fra varer de selger, eller fra sluttbehandling av disse.¹²⁰

Ettersom selskapene driver ulik virksomhet og i ulike bransjer, er ikke alle kategorier av scope 3-klimagassutslipp like relevante for alle. Utslippene i scope 3 er ofte konsentrert i noen få utslippskategorier.¹²¹ For å vise et fullstendig bilde over egne utslipp bør selskapet rapportere på alle relevante utslippskategorier som tilsvarer de erfaringsmessig mest sannsynlige kildene til størst scope 3-utslipp for den aktuelle bransjen.

Ledende selskaper har et **fullstendig klimagassregnskap** som gir god oversikt over selskapenes vesentlige direkte og indirekte utslipp, basert på selskapenes egenart og virksomhet. Selskapene med virksomhet som medfører vesentlig arealbeslag, rapporterer også om klimagassutslipp som skyldes arealbruksendringer (FLAG¹²²).

De fleste utslipp *måles* ikke direkte, men *beregnes* ved hjelp av aktivitetsdata og utslippsfaktorer. Aktivitetsdata beskriver hvor mye selskapene har gjort av en gitt forretningsaktivitet. Der aktivitetsdata ikke er tilgjengelig, må utslippene estimeres ut fra økonomidata og en gjennomsnittlig utslippsfaktor per regnskapspost. Ledende selskaper utarbeider et **nøyaktig** klimagassregnskap basert på flest mulig aktivitetsdata og bruker i mindre grad estimerer basert på økonomidata.

Det kan være utfordrende å innhente gode og fullstendige utslippstall for de indirekte scope 3-utslippene ettersom dette forutsetter at selskapenes leverandører og entreprenører har god oversikt over egne klimagassutslipp. Ledende selskaper har systemer for datainnsamling og kvalitetskontroll basert på gitte forutsetninger om relevante utslippskilder.

For å kunne følge utviklingen i egne totale klimagassutslipp over tid må statlig eide selskaper, i tråd med statens forventninger,¹²³ rapportere på indikatorer som er pålitelige, målbare, konsistente og vesentlige for selskapenes drift, i tråd med **anerkjente standarder**. Vår undersøkelse viser at selskaper som er anerkjent for å være ledende utarbeider bærekraftsrapportering i tråd med prinsippene i rapporteringsstandarden fra Global Reporting Initiative (GRI) og/eller ESRS og følger GHG-protokollen når de utarbeider klimagassregnskapet. Ledende selskapers klimarapportering

¹¹⁹ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper — Bærekraftig verdiskaping*.

¹²⁰ Emisoft. (u.å.). *Scope 3 - Andre direkte utslipp*. Hentet 21. juni 2024 fra <https://www.emisoft.com/kunnskapssenter/ghg-protokollen/scope3/>

¹²¹ CDP. (2024). *CDP Technical Note: Relevance of scope 3 categories by sector*. https://cdn.cdp.net/cdp-production/cms/guidance_docs/pdfs/000/003/504/original/CDP-technical-note-scope-3-relevance-by-sector.pdf

¹²² Forkortelsen står for *Forestry, Land and Agriculture*.

¹²³ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper — Bærekraftig verdiskaping*.

inneholder videre informasjon om forutsetningene som legges til grunn, hvordan klimagassregnskap et ble utarbeidet og det brukte datagrunnlaget, noe som bidrar til at klimarapporteringen er transparent og ærlig. I tillegg inneholder rapporteringen fra ledende selskaper opplysninger om systemer for datainnsamling og kvalitetskontroll. Slik rapportering er **pålitelig** og gir en god oversikt til ledelsen, styret, eiere og andre interessenter.

EUs taksonomi for bærekraftig økonomisk aktivitet er et klassifiseringssystem som definerer bærekraftige aktiviteter i selskaper. 1. januar 2023 trådte en ny lov om bærekraftig finans i kraft. Loven pålegger store selskaper¹²⁴ å rapportere etter taksonomien. Selskapene skal vurdere og rapportere i hvilken grad de driver eller finansierer miljømessig bærekraftige økonomiske aktiviteter.

Taksonomiforordningen har kriterier for hva som kan regnes som bærekraftige aktiviteter som bidrar til å nå EUs miljømål. For at en aktivitet skal defineres som bærekraftig, må den bidra vesentlig til at selskapet oppnår minst ett av forordningens klima- og miljømål, og ikke ha betydelig negativ innvirkning på de øvrige målene.

Når selskapene rapporterer andelen av sin omsetning, investeringer og driftskostnader som: 1) er omfattet av klassifiseringen (eligible) og 2) kommer fra miljømessig bærekraftige forretningsaktiviteter (aligned), bidrar det til at både selskapet og interessentene enklere kan vurdere den grønne omstillingen i selskapet.

Fremdrift i selskapenes omstillingsarbeid og utvikling i klimafotavtrykk over tid

I de tilfellene der statlig eide selskaper har identifisert og satt i gang tiltak for å redusere egen klimapåvirkning, vil **gjennomføring av og fremdrift på tiltakene** gi en indikasjon på omstillingstakten i selskapene.

I 2019 publiserte FNs miljøprogram en rapport som oppfordret til å begrense global oppvarming til under 1,5 grader celsius sammenlignet med den førindustrielle perioden. Dette forutsetter at klimagassutslippene reduseres med 45–50 prosent innen 2030 (sammenlignet med 2010) og en omstilling til nullutslippssamfunnet innen 2050.¹²⁵ **Utviklingen i selskapets totale klimagassutslipp** viser derfor hvorvidt selskapet klarer å redusere klimagassutslippet i tråd med Parisavtalens mål.

Utviklingen i selskapers totale klimagassutslipp kan imidlertid bli påvirket av endringer i selskapenes aktivitetsnivå. Dette kan gjøre det utfordrende å fastslå om en reduksjon i deres utslipp skyldes effektive klimatiltak eller lavere produksjon. Flere statlig eide selskaper rapporterte at de totale klimagassutslippene gikk ned i årene 2020 og 2021, og mye av dette skyldtes at pandemi-restriksjoner førte til lavere aktivitet i noen virksomheter. Videre kan klimagassregnskapet vise en økning i totale klimagassutslipp når selskapet vokser, til tross for at selskapet gjennomfører flere tiltak i klimaarbeidet. Derfor bør de innrapporterte klimagassutslippene sees i sammenheng med endringer i **utslippsintensitet** i selskapets produksjon.

Utslippsintensiteten viser forholdet mellom selskapenes klimagassutslipp og produksjon av varer og/eller tjenester. Selv om en reduksjon i utslippsintensitet i selskapets produksjon i seg selv ikke er tilstrekkelig, viser denne utviklingen et mer nyansert bilde over selskapets klimaarbeid enn klimagassregnskapet alene.

Noen selskaper har ikke datagrunnlag av tilstrekkelig kvalitet til å kunne følge endringer i **utslippsintensitet** i selskapets produksjon. I slike tilfeller kan **karbonproduktivitet** (CAPRO)¹²⁶ gi en indikasjon på hvorvidt selskapenes verdiskaping skjer på en måte som reduserer klimagassutslipp, og

¹²⁴ Rapporteringsplikten etter taksonomiforordningen gjelder noterte foretak, samt alle banker og forsikringsforetak som har over 500 ansatte og regnes som store foretak etter EUs regnskapsdirektiv.

¹²⁵ IPCC. (u.å.). Special report – Warming of 1.5 °C. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.ipcc.ch/sr15/>

¹²⁶ Stoknes, P. E., & Rockström, J. (2018). Redefining green growth within planetary boundaries. *Energy Research and Social Science*, 44, 41–49. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2018.04.03>

brukes som en indikator på omstilling i selskapet.¹²⁷ Målet er å oppnå klimamessig «grønn vekst»,¹²⁸ som tilsier økt verdiskaping samtidig som det totale klimafotavtrykket av produksjonen går ned.¹²⁹ Dette kan imidlertid gi et misvisende bilde ettersom vekst i selskaper som i tilstrekkelig grad øker inntjeningene uten å redusere klimagassutslippene kan bli anerkjent som «grønn».

Verdiskapingen i ledende selskaper blir mer og mer klimavennlig for hvert år. Selskapenes karbonproduktivitet har økt og utslippsintensiteten i selskapets produksjon har gått ned ved at klimagassutslipp per produsert vare og/eller tjeneste har blitt redusert. Dette gjør at selskapene har redusert de totale direkte og indirekte klimagassutslippene i tråd med 1,5-gradersmålet i Parisavtalen.

3.1.2 Beste praksis i arbeidet med å redusere negativ påvirkning på natur

Selskapets arbeid med å redusere påvirkning på natur er et område under rask utvikling, med verktøy og metodikk under utvikling. Dette gjør at også beste praksis er i utvikling.

Vi har utledet nåværende beste praksis i arbeidet med å redusere negativ påvirkning på natur hos de ledende selskapene på følgende to områder:

- tilnærming og systematikk i arbeidet med å redusere negativ påvirkning på natur
- selskapenes oversikt over egen påvirkning på natur

Tilnærming og systematikk i arbeidet med å redusere negativ påvirkning på natur

Statens forventninger og beste praksis for strategisk tilnærming og systematikk i arbeidet med å redusere negativ påvirkning på natur er i hovedsak i tråd med momentene som er diskutert i 3.1.1.

I Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper — Bærekraftig verdiskaping* forventes statlig eide selskaper å utarbeide en overordnet plan for bærekraftig verdiskaping, og denne planen forventes konkretisert i **tydelige strategier** hvor valg av risikonivå er en integrert del av strategien.¹³⁰ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper* tydeliggjør at selskapene forventes å utarbeide ambisjoner, tydelige mål og strategier der risikovurdering er en integrert del av selskapets strategier.¹³¹ Ledende selskaper vurderer hvor vesentlige bærekraftstemaer som inngår i strategien er, ut fra en **dobbel vesentlighetsanalyse** utarbeidet etter krav i ESRS.

Videre har ledende selskaper innlemmet naturmessig bærekraft i **forretningsmodellen**. Dette innebærer etter vår forståelse at selskapene finner måter å styrke sin konkurranseevne på gjennom å investere i naturmessig bærekraftige løsninger, og velger bort investeringer som medfører betydelig negativ påvirkning på natur uten å nødvendigvis gi økt avkastning. Dette forutsetter imidlertid at det finnes tilsvarende markedsmuligheter (se Faktaboks 1). Selskapene med beste praksis setter spesifikke, målbare, gjennomførbare og tidsbestemte **mål** på kort og lang sikt ved bruk av vitenskapsbaserte metoder der dette er tilgjengelig (se Faktaboks 2). Målene følges opp med handlingsorienterte **tiltaksplaner** som bygger på prinsippene i «tiltakshierarkiet».¹³² Der hvor en betydelig del av selskapets naturpåvirkning og negative naturpåvirkning oppstår i verdikjeden, kan et effektivt tiltak være å stille **krav i avtalene** med tredjeparter, og følge opp disse. Statlig eide selskaper forventes videre å definere tydelige prestasjonsindikatorer (**KPI-er**) og følge opp hvordan strategiene gjennomføres.¹³³

¹²⁷ EBITDA + lønns- og personalkostnader (millioner kroner) / drivhusgassutslipp (CO₂-e tonn) uten biogent karbon.

¹²⁸ OECD definerer grønn vekst (*green growth strategy*) som en type økonomisk vekst som sikrer at naturen kan fortsette å tilby ressurser og økosystemtjenester nødvendige for vår velferd. Kilde: OECD. (2011). *Towards Green Growth*.

https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2011/05/towards-green-growth_g1g1342a/9789264111318-en.pdf

¹²⁹ Stoknes, P. E. (2019). Hvordan måle ekte grønn vekst og unngå grønnvaskingsfellen. *MAGMA 0519 Fagartikler*, 69–78. Hentet 14. november 2024 fra <https://biopen.bi.no/bi-xmlui/bitstream/handle/11250/2632142/Magma+1905+Stoknes.pdf?sequence=1>

¹³⁰ Innst. 225 S (2019–2020), jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

¹³¹ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

¹³² Selskapene bør først tilstrebe å **unngå** og **forebygge** naturpåvirkning og negativ naturpåvirkning fra deres økonomiske aktivitet. Der dette ikke er mulig bør selskapene gjennomføre tiltak for å **redusere** disse og deretter sette inn avbøtende tiltak.

¹³³ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*, jf. Innst. 190 S (2022–2023).

Faktaboks 2 Vitenskapsbaserte mål for arbeid med å redusere selskapets påvirkning på natur

Selskaper der staten har eierinteresser forventes å sette mål for å redusere egen negativ påvirkning og øke positiv påvirkning på naturmangfold og økosystemer. Staten forventer også at selskapene rapporterer på sin måloppnåelse i dette arbeidet.¹³⁴ Ledende selskaper utarbeider mål om å redusere egen påvirkning på natur ved bruk av vitenskapsbaserte metoder, der dette er tilgjengelig.

Når selskaper gjennomfører en dobbel vesentlighetsanalyse, skal de på et overordnet nivå vurdere hvordan deres virksomhet og verdikjede påvirker naturen, og hvordan de selv blir påvirket. I vesentlighetsanalysen skal selskapene vurdere viktigheten av følgende bærekraftstemaer for sin virksomhet: landbruk og arealbruksendringer, ferskvannmiljø, marinøkosystemer, vannforbruk, bruk av andre naturressurser, klimagassutslipp, jordforurensning og vannforurensning. Selskapet kvantifiserer sin påvirkning for hvert av temaene, ved blant annet å måle arealbeslag, effekten av arealbruksendringer på ulike økosystemer i områdene der selskapet opererer, vannforbruk, mengden gjødsel som brukes, og hvor mye av gjødselen (nitrogen og fosfor) som ender opp i lokale ferskvannsføremål.

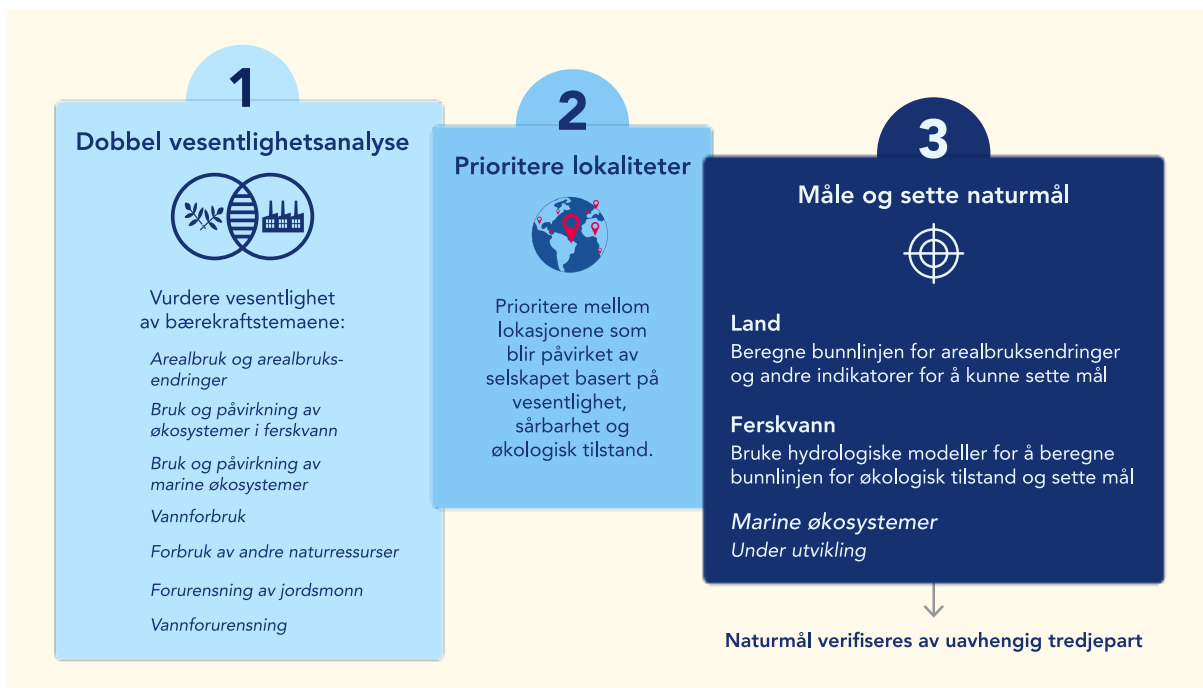
Før selskapet kan sette konkrete naturmål, må det prioritere mellom lokasjonene der selskapets aktiviteter påvirker naturen. Deretter kan selskapet velge ut de områdene som både er mest sårbare og mest påvirket av virksomheten. Selskapene må vurdere relevante indikatorer på både økosystem- og artsnivå, og kan også vurdere verdien av økosystemtjenester. Selskapene må også kartlegge hvor sunne eller sårbare økosystemene i de berørte lokasjonene er. For eksempel vil populasjonsstørrelsen av ferskvannsarter være relevant for å supplere indikatorene for vannforbruk.

Vitenskapsbaserte naturmål varierer etter bærekraftstema (land, sjø, ferskvann osv.) og stedspesifikke forhold. Dersom et selskaps aktivitet medfører betydelig arealbeslag på områder med verdifull natur,¹³⁵ må selskapet sette mål om å unngå ytterligere naturtap. Hvis et selskap derimot har vesentlig vannforbruk eller påvirker ferskvannmiljøer, skal selskapet sette mål basert på hydrologiske modeller. Disse modellene hjelper selskapet med å forstå både naturlige (uten menneskelig aktivitet) og faktiske (observerte) forhold i vannforekomstene de påvirker, og beregne hvor mye påvirkningen bør reduseres for å sikre naturlige prosesser.

Rammeverket for vitenskapsbaserte naturmål er fortsatt under utvikling. Veiledningen dekker foreløpig trusler mot arter og økosystemer, men ikke genetisk arts mangfold.

¹³⁴ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*, jf. Innst. 190 S (2022–2023).

¹³⁵ Science Based Targets for Nature definerer disse naturområdene som områdene der de økologiske funksjonene forblir like eller tilsvarende det som forventes i et relativt uberørt økosystem per 2020.



Kilde: Riksrevisjonen basert på Sabag et al. (2024). *Corporate Manual for setting science-based targets for nature*.

Selskapenes oversikt over egen påvirkning på natur

I selskapers arbeid med ytre miljø inngår arbeid med å redusere egen påvirkning på natur. Selskapers virksomhet kan påvirke natur, blant annet gjennom forurensning, vannforbruk og arealbeslag.

I tråd med forventningene i Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper* om å redusere negativ påvirkning på natur og økosystemer har vi primært fokusert på de spesifikke skadelige *effektene* som selskapets økonomiske aktiviteter har på naturens økosystemer og biologisk mangfold. Dette er for eksempel habitatdeleggelse, oppsplitting av eksisterende økosystemer og utryddelse av arter.

Undersøkelsen viser at det går et skille mellom hvilken oversikt selskapet har over naturpåvirkningen på prosjektnivå og den samlede påvirkningen på virksomhetsnivå. Da en del informasjon om natur er lite kvantifisert kan aggregering på virksomhetsnivå være krevende selv om informasjonen finnes på prosjektnivå. Inntil nokså nylig har natur-rapportering på virksomhetsnivå i liten grad vært etterspurt og i mindre grad vært en del av virksomhetsstyringen. Dataflyten har i større grad vært fra det enkelte prosjekt til miljømyndigheter. Dermed er systemer for måling, innrapportering og aggregering av slike data noe som ikke allerede har vært etablert i virksomhetene.

Det finnes ulike verktøy for å **måle selskapets påvirkning på natur**. Tabell 1 sammenligner hvilke typer miljøfotavtrykk og naturpåvirkning hvert av verktøyene og tilnærmingene dekker. Systemer for miljøovervåkning kartlegger alvorlige miljøskader. Arealregnskap synliggjør naturpåvirkningen i form av arealbruksendringer og nedbygging av ulike typer areal. Naturmangfoldindikatoren i Nasjonal transportplan er et eksempel på et forenklet arealregnskap som viser arealbeslag for arealer med spesielt viktig natur.¹³⁶ Naturregnskapet kartlegger påvirkning på økosystemtilstanden. Verdsetting av naturen synliggjør den finansielle verdien av økosystemtjenestene påvirket av selskapets aktivitet. Mens selskapene som kartlegger kun alvorlige miljøskader i hovedsak har fokus på å etterleve krav i lovverk og regelverk, utarbeider ledende selskaper naturregnskap. Dette gjør de for å ha oversikt over

¹³⁶ Nasjonal transportplan 2025–2036 – Utredningsgruppe klima og miljø. (2022). *Utredningsoppdraget leveranse januar 2023*, s. 26.

sin negative påvirkning på økosystemer og verdsette ikke-prissatte virkninger av selskapets virksomhet på naturen, slik at selskapet kan hensynta naturverdier i dets beslutninger.

Tabell 1 Sammenligning mellom miljøovervåkning, arealregnskap, naturmangfoldindikatoren i NTP, naturregnskap og verdsetting av ikke-prissatte virkninger

	Miljøovervåkning	Arealregnskap	NTP-indikator	Naturregnskap	Verdsetting
Miljøskader	ja	delvis	delvis	ja	ja
Arealbeslag	nei	ja	delvis	ja	ja
Negativ påvirkning på økosystemtilstanden	nei	nei	nei	ja	ja
Finansiell verdi av økosystemtjenestene	nei	nei	nei	nei	ja

Kilde: Riksrevisjonen.

Når et selskap rapporterer på **naturpåvirkning**, er det ofte i forbindelse med selskapets konsesjoner, tillatelser, alvorlige miljøhendelser og avvik i miljøstyringssystemet. Rapportering av selskapenes naturpåvirkning er lite standardisert og kan for eksempel inkludere resultater fra en systematisk kartlegging av naturmangfoldet, et arealregnskap og/eller et naturregnskap.

Et **arealregnskap** skal kartlegge alle typer arealbeslag som følge av selskapets aktivitet.¹³⁷ Det viser på et overordnet nivå blant annet hvor store arealer og hvilke typer arealer som er påvirket av infrastruktur som allerede er bygget, og hvilke arealpåvirkninger som ligger i prosjekter under planlegging og bygging.¹³⁸ Gjennom å føre arealregnskap får selskapene oversikt over det totale arealbeslaget for hver klassifisert arealtype. Ved å beregne arealeffektivitet kan selskaper sette konkrete tallfestede mål og følge opp hvor «skånsomt» virksomheten er mot verdifullt areal.

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan i 2020 ba Samferdselsdepartementet selskapene om innspill til en **naturmangfoldindikator**.¹³⁹ Indikatoren var ment å kvantifisere og synliggjøre omfanget av naturmangfold som blir berørt i et prosjekt eller en portefølje, for å kunne brukes som en del av beslutningsgrunnlaget i Nasjonal transportplan. Til sammenligning har et arealregnskap en bredere tilnærming enn indikatoren for naturmangfold og gir oversikt over alle typer arealbruk og endringer.

Arealregnskapet gir imidlertid ikke selskapet informasjon om økosystemtilstanden til arealene. Et **naturregnskap** gir et mer detaljrikt beslutningsgrunnlag enn et arealregnskap. Et naturregnskap er et rammeverk for å systematisere, beskrive og kvantifisere data om status og endringer i naturens goder samt økosystemenes tilstand og romlige fordeling. I 2023 utarbeidet Miljødirektoratet et «første generasjons naturregnskap» på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet.¹⁴⁰ Miljødirektoratet tok utgangspunkt i FNs rammeverk for naturregnskap.¹⁴¹

¹³⁷ Nye Veier. (2023). Nye Veiers leveranse på prioriteringsoppdraget. Nasjonal transportplan 2025–2036.

¹³⁸ Nye Veier. (2023). Årsrapport 2022.

¹³⁹ Indikatoren for naturmangfold ble den eneste indikatoren for påvirkning på natur med utgangspunkt i de anbefalte temaene hentet fra Rundskriv T-2/16 fra Klima- og miljødepartementet og tilhørende kartlag i Naturbase. Indikatoren målte bruttoarealet av naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi som tiltaket (veien, jernbanen, lufthavnen osv.) beslaglegger fra og med anleggsfasen, uten strekninger i tunneller. Nasjonal transportplan 2025–2036 – Utredningsgruppe klima og miljø. (2022). Utredningsoppdraget leveranse januar 2023.

¹⁴⁰ Det gjenstår arbeid for å kunne etablere et naturregnskap for Norge i samsvar med internasjonale standarder og krav. I første omgang, innen 2026, skal minst et biofysisk regnskap være på plass. Det vil si et naturregnskap som inkluderer arealutbredelse, tilstand og naturgoder, men ikke pengeverdier av naturgodene.

¹⁴¹ Miljødirektoratet. (2023). Etablering av naturregnskap i Norge. Eksisterende data og utviklingsbehov i møte med internasjonale standarder og krav. M-2599.

I tillegg kan et selskap verdsette **ikke-prissatte virkninger** av selskapets virksomhet på naturen for å synliggjøre den finansielle verdien til økosystemtjenester og hensynta naturmangfold i beslutninger. I tillegg til en samlet oversikt over selskapets påvirkning på natur på virksomhetsnivå, skal utbygger i henhold til forskrift om konsekvensutredninger synliggjøre og hensynta ikke-prissatte virkninger i forbindelse med konsekvensutredninger.

3.1.3 Beste praksis i eierskapsutøvelsen

Basert på vår gjennomgang av relevante revisjonskriterier, informasjon på Nærings- og fiskeridepartementets eierskapssider og offentlig tilgjengelig informasjon om flere private eiermiljøers eieroppfølging, har vi utledet følgende momenter som kjennetegner beste praksis i eierskapsutøvelse knyttet til selskapers arbeid med å redusere sine klimagassutslipp og påvirkning på natur.

Ledende eiermiljøer stiller **tydelige forventninger** til selskapene der de har eierinteresser. De ledende eiermiljøene ser det som viktig å være en aktiv, langsiktig, profesjonell og forutsigbar eier, blant annet gjennom å ha tydelige mål for eierskapet i hvert selskap. De ledende eierne ser tydelige forventninger til selskapene som viktig for å nå målene med eierskapet på en god og mest mulig effektiv måte innenfor bærekraftige rammer.

Ledende eiermiljøer **følger systematisk opp** selskapenes måloppnåelse og **bidrar til å oppnå eiers uttrykte mål** i det enkelte selskap, ved å tilpasse styring, oppfølging og kontroll til eierandel og selskapets egenart, risiko og vesentlighet. De ledende eiermiljøene analyserer informasjonen innhentet fra selskapene, og gir selskapene styringssignaler for å bidra til at selskapene setter fokus på temaer som har betydning for eiers mål med eierskapet.

Ledende eiermiljøer viser **åpenhet** om sitt eierskap og eierutøvelse og dokumenterer dette i tråd med statens prinsipper for eierstyring. Åpenhet i det statlige eierskapet blir sett som avgjørende for å sikre innsikt i hvordan eierskapet håndteres. Dette er viktig blant annet for å kunne evaluere staten som eier og ha tillit til at verdiene forvaltes på en god måte.¹⁴²

Ledende eiermiljøer bidrar til at selskapene reduserer sine klimagassutslipp og påvirkning på natur, ved å utøve eierskapet på en måte som er **i tråd med ledende praksis** internasjonalt, stiller tydelige forventninger til selskapene, bidrar til at målene med eierskapet nås, følger selskapene systematisk opp, samt viser åpenhet om eierskapet.

3.2 Problemstilling 1: I hvilken grad har selskapene arbeidet strategisk og systematisk for å redusere klimafotavtrykket?

For å belyse problemstilling 1 har vi undersøkt i hvilken grad selskapene har arbeidet strategisk og systematisk i tråd med beste praksis, og om de statlig eide selskapene som inngår i undersøkelsen, kan sies å være ledende blant andre selskaper i sin bransje.

For å undersøke selskapenes klimaarbeid har vi

- gjort en dokumentgjennomgang av
 - o selskapenes strategier, rapportering og planer for å forebygge og redusere klimafotavtrykket
 - o sammenlignbare norske og utenlandske selskapers strategier, rapportering og planer for å forebygge og redusere klimagassutslipp
 - o selskapenes klimarapportering, og sett etter trender i selskapenes klimagassutslipp, utslippintensitet og karbonproduktivitet
- gjennomført semistrukturerte intervjuer med selskapene om deres klimaarbeid
- gjennomført benchmarking av selskapenes klimaarbeid

¹⁴² Innst. 190 S (2022–2023), jf. Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*. og Innst. 225 S (2019–2020), jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

Vi har brukt dokumentgjennomgang til å vise trender i selskapenes klimagassutslipp, samt utslippsintensitet og karbonproduktivitet. Undersøkelsen bygger også på opplysninger fra disse selskapenes rapportering på klimagassutslipp i årsrapporter, bærekraftsrapporter og enkelte andre rapporter. I noen tilfeller har vi også innhentet tilleggsinformasjon fra selskapene for å få et mer helhetlig og oppdatert bilde av selskapets klimaarbeid utover det som selskapet rapporterer offentlig.

Vi har også gjennomført semistrukturerte **intervjuer** med selskapene for å supplere dokumentgjennomgangen. I intervjuene har vi blant annet undersøkt hvordan selskapene arbeider med å sikre at identifiserte, planlagte og **igangsatte** tiltak for å forebygge og redusere selskapenes klimafotavtrykk får den forutsatte effekten. Vi har også spurt om selskapenes planer for omstilling. Gjennom intervjuene har vi belyst hvordan selskapene arbeider med statens forventninger på området, og hvordan selskapene har forankret klimaarbeidet i virksomheten. Intervjuene er verifiserte.

Vi sammenlignet deretter resultatene fra undersøkelsen med beste praksis i klimaarbeidet (ref. 3.1.1). Benchmarkingen besto av to steg: 1) kartlegging av beste praksis hos de mest modne selskapene på klima- og naturområdet og 2) analyse av utvalgte heleide statlige selskapers og deres direkte sammenlignbare konkurrenters strategier og prosesser i lys av den beste praksisen. På denne måten synliggjør vi forskjellen mellom selskapenes klimaarbeid og den identifiserte beste praksisen.

Når det gjelder benchmarking av resultatene av selskapenes klimaarbeid er det viktig å ta høyde for de respektive selskapenes og sektorenes egenart. Derfor gjennomførte vi benchmarkingen opp mot resultatene fra direkte sammenlignbare konkurrenter i samme bransje.

3.3 Problemstilling 2: I hvilken grad har selskapene arbeidet strategisk og systematisk for å redusere negativ naturpåvirkning?

For å undersøke utvalgte heleide statlige selskapers naturarbeid har vi

- gjort en dokumentgjennomgang av selskapenes strategier, rapportering og planer for å forebygge og redusere negativ påvirkning på natur
- innhentet skriftlige, relevante opplysninger eller semistrukturerte intervjuer med selskapene om deres naturarbeid
- undersøkt selskapenes naturarbeid i lys av beste praksis

For å besvare problemstillingen har vi gjennomført en **dokumentgjennomgang** hvor vi blant annet har gjennomgått selskapenes planer, tiltak og rapportering på naturområdet, og selskapenes årsrapporter og bærekraftsrapporter for 2022–2023.¹⁴³

Vi har gjennomført semistrukturerte **intervjuer** med Statskog og Statkraft for å supplere dokumentgjennomgangen og få mer informasjon om selskapene. Intervjuene belyste selskapenes arbeid med å få oversikt over og redusere naturfotavtrykket. Alle intervjuene ble forelagt selskapene til verifisering.

For Avinor, Bane NOR og Nye Veier har vi innhentet skriftlige opplysninger basert på vår oppsummering av dokumentgjennomgangen, som selskapene har verifisert og supplert med flere detaljer.

Vi sammenlignet deretter resultatene fra undersøkelsen med beste praksis i arbeidet med å redusere negativ naturpåvirkning (ref. 3.1.2). Som for problemstilling 1 kartla vi først beste praksis hos de mest modne selskapene på klima- og naturområdet og analyserte deretter naturarbeidet, dvs. selskapenes strategier, rapportering og planer for å forebygge og redusere negativ påvirkning på natur, hos

¹⁴³ For enkelte selskaper har vi også sett på årsrapporter og bærekraftsrapporter for 2019, 2020 og 2021.

utvalgte heleide statlige selskaper i lys av beste praksis. På denne måten synliggjør vi forskjellen mellom selskapenes naturarbeid og den identifiserte beste praksisen.

Benchmarking for problemstilling 2 er avgrenset til en gap-analyse av selskapenes strategier, prosesser og miljøovervåking sett mot beste praksisen hos de mest modne selskapene på naturområdet. Det foreligger ikke en felles, standardisert metodikk eller et datagrunnlag for å kunne sammenligne utviklingen i statlig eide selskapers naturpåvirkning over tid. Derfor sammenligner vi ikke utviklingen med rapporterte resultater til naturarbeidet i andre selskaper.

3.4 Problemstilling 3: I hvilken grad har eierdepartementenes eierskapsutøvelse og Nærings- og fiskeridepartementets arbeid med å koordinere eierskapsutøvelsen fremme selskapenes arbeid med å redusere eget klimafotavtrykk og påvirkning på natur?

For å besvare problemstillingen har vi

- gjort en dokumentgjennomgang av departementenes eierdialog med selskapene samt av informasjon på departementenes hjemmesider
- gjennomført semistrukturerte intervjuer med departementene og selskapene om departementenes oppfølging av selskapenes klima- og naturarbeid

For å undersøke hvordan eierdepartementene har fulgt opp statens forventninger til selskapenes arbeid med ansvarlig virksomhet på klima og natur, har vi gjort en **dokumentgjennomgang** av eierskapsmeldinger og tilhørende innstillinger fra Stortinget, selskapenes vedtekter, statsrådenes beretninger til bruk i Riksrevisjonens kontroll med forvaltningen av statens interesser i selskapene for årene 2021 og 2022, innsendte dokumenter fra eiernes kontaktmøter med selskapene i 2019–2023 (agenda, referater og presentasjoner der tilgjengelig). Vi har også gjennomgått styreprotokoller og generalforsamlingsprotokoller for årene 2019–2022 (2023 der tilgjengelig) og noe annen skriftlig kommunikasjon mellom selskapene og deres eierdepartement om arbeidet med klima og natur, der slik dokumentasjon er gjort tilgjengelig for oss. Vi har bedt eierdepartementene sende oss eventuelle analyser de har gjort som inkluderer selskapenes klima- og naturarbeid, og har gjennomgått det innsendte materialet.

For å supplere dokumentgjennomgangen og belyse eierutøvelsen har vi gjennomført **intervjuer** med eierskapsavdelingen i Nærings- og fiskeridepartementet samt eierenhetene i Samferdselsdepartementet og Landbruks- og matdepartementet. Intervjuene har belyst problemstillingene som handler om departementet har kommunisert tydelige og konkrete forventninger til selskapene, samt eierdepartementets oppfølging og dialog med det enkelte selskap. Vi har også intervjuet selskapene om dialogen med eierdepartementet, eieroppfølgingen og kommunikasjonen med eieren om selskapets arbeid med å redusere klima- og naturpåvirkning. Intervjureferatene er verifisert av departementene og selskapene.

4 Selskapenes arbeid for å redusere klimafotavtrykket og departementenes eieroppfølging

Stortinget forventer at statlig eide selskaper er ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet i klima- og naturspørsmål. I dette kapittelet sammenligner vi klimaarbeidet i utvalgte heleide statlige selskaper med deres direkte sammenlignbare konkurrenter og med beste praksis. Vi beskriver blant annet hva slags tilnærming og systematikk selskapene har i klimaarbeidet, hvilken oversikt de har over egen klimapåvirkning, og hvilke reduksjoner i klimafotavtrykket de har oppnådd. Vi ser også på eierdepartementenes eierskapsutøvelse i undersøkelsesperioden.

Relevante føringer for selskapenes klimaarbeid

Det å være ledende betyr at selskapene følger beste praksis på området (ref. 3.1.1). Dette innebærer etter vår oppfatning at selskapene

- arbeider strategisk og systematisk for å redusere eget klimafotavtrykk
- har oversikt over egen klimapåvirkning
- viser fremdrift i omstillingsarbeidet og reduserer eget klimafotavtrykk over tid

Relevante føringer for eierdepartementenes oppfølging av selskapenes klimaarbeid

Staten som eier skal etter vår oppfatning (ref. 3.1.3):

- være en aktiv, langsiktig, profesjonell og forutsigbar eier, blant annet gjennom å ha tydelige mål som eier i hvert selskap, stille klare forventninger til selskapene og systematisk følge opp selskapenes måloppnåelse
- tilpasse styringen, oppfølgingen og kontrollen til statens eierandel og selskapets egenart, risiko og vesentlighet
- bidra til å oppnå statens uttrykte mål med eierskapet i det enkelte selskap
- vise åpenhet om statens eierskap og eierutøvelse
- utøve eierskapet på en måte som er i tråd med ledende praksis internasjonalt

4.1 Om Nærings- og fiskeridepartementets eierskapsutøvelse og underliggende selskaper

4.1.1 Nærings- og fiskeridepartementets eierskapsutøvelse

Nærings- og fiskeridepartementet skal stille klare forventninger til selskapene

Eierskapspolitikken baserer seg ifølge Nærings- og fiskeridepartementet på anerkjente eierstyringsprinsipper, inkludert rollefordelingen mellom eieren og styret, samt rollefordelingen mellom staten som eier og relevante myndigheter. I eierskapsmeldingen kommer det tydelig frem at bærekraftig verdiskaping og ansvarlig virksomhet er styrets ansvar. Næringskomiteen har vært opptatt av at staten som eier har dialog med styrene om selskapenes overordnede plan for bærekraftig verdiskaping, hvordan planen konkretiseres i tydelige mål og strategier som det rapporteres på, og hvordan selskapene er ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet.¹⁴⁴

Nærings- og fiskeridepartementet utarbeider Statens eierskapsmeldinger som inneholder statens forventninger til alle statlig eide selskaper. Ifølge departementet er **forventningene på klimaområdet**

¹⁴⁴ Innst. 225 S (2019–2020), jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

tydeliggjort i eierskapsmeldingen fra 2023 sammenlignet med eierskapsmeldingen fra 2019, der forventningene var mer overordnede.

Nærings- og fiskeridepartementet oppgir i intervju at departementet opptatt av globale utviklingstrekk, Parisavtalens mål, samt av risikoen og mulighetene som påvirker statens interesser som eier og setter rammene for statens eierskapspolitikk. Nærings- og fiskeridepartementet påpeker at norsk og internasjonal klimapolitikk setter føringer for eierskapspolitikken. Departementet påpeker videre at det er klimapolitikken som må være førende for å stille krav og reguleringer til privat og statlig eid næringsliv, mens eierskapspolitikken skal bidra til at statens mål som eier oppnås. Etter statens syn er dette en forutsetning for at selskapene kan forbli konkurransedyktige, som igjen bidrar til forutsigbarhet og lavere risiko for staten som eier og for selskapene. Nærings- og fiskeridepartementet understreker i intervju at forventningene deres er i tråd med forventningene til andre ledende Eiermiljøer og investorer samtidig som de tar hensyn til den nasjonale klimapolitikken og målene i Parisavtalen.

Flere selskaper vi har intervjuet gir uttrykk for å dele departementets oppfatning om at statens forventninger på klimaområdet ble tydeliggjort og mer konkrete med eierskapsmeldingen av 2023. Selskapene ser på forventningene som ambisiøse og relevante. Posten Bring opplever at eierskapsmeldingen har plassert bærekraft sentralt i eierskapsmodellen, og at selskapet har formalisert, strukturert og systematisert Nærings- og fiskeridepartementets oppfølging. Forventningene er ifølge selskapene tilstrekkelig konkrete når det gjelder selskapenes klimaarbeid, slik som rapportering og tydelige forventninger om at selskapene skal sette vitenskapsbaserte mål.

Selskapene mener også at Nærings- og fiskeridepartementet kommuniserer tydelig departementets forventninger, for eksempel i forbindelse med fagseminarer som departementet organiserer. Mesta viser til at bestillingen fra departementet på innrapportering til eierrapporten på en rekke punkter som har med bærekraft å gjøre blir stadig mer detaljert. På områder der Mesta er åpne på at selskapet er mindre modent signaliserer derimot ikke Nærings- og fiskeridepartementet konkrete resultatforventninger, men stiller for det meste spørsmål om hvordan Mesta jobber for å komme nærmere ønsket resultat.

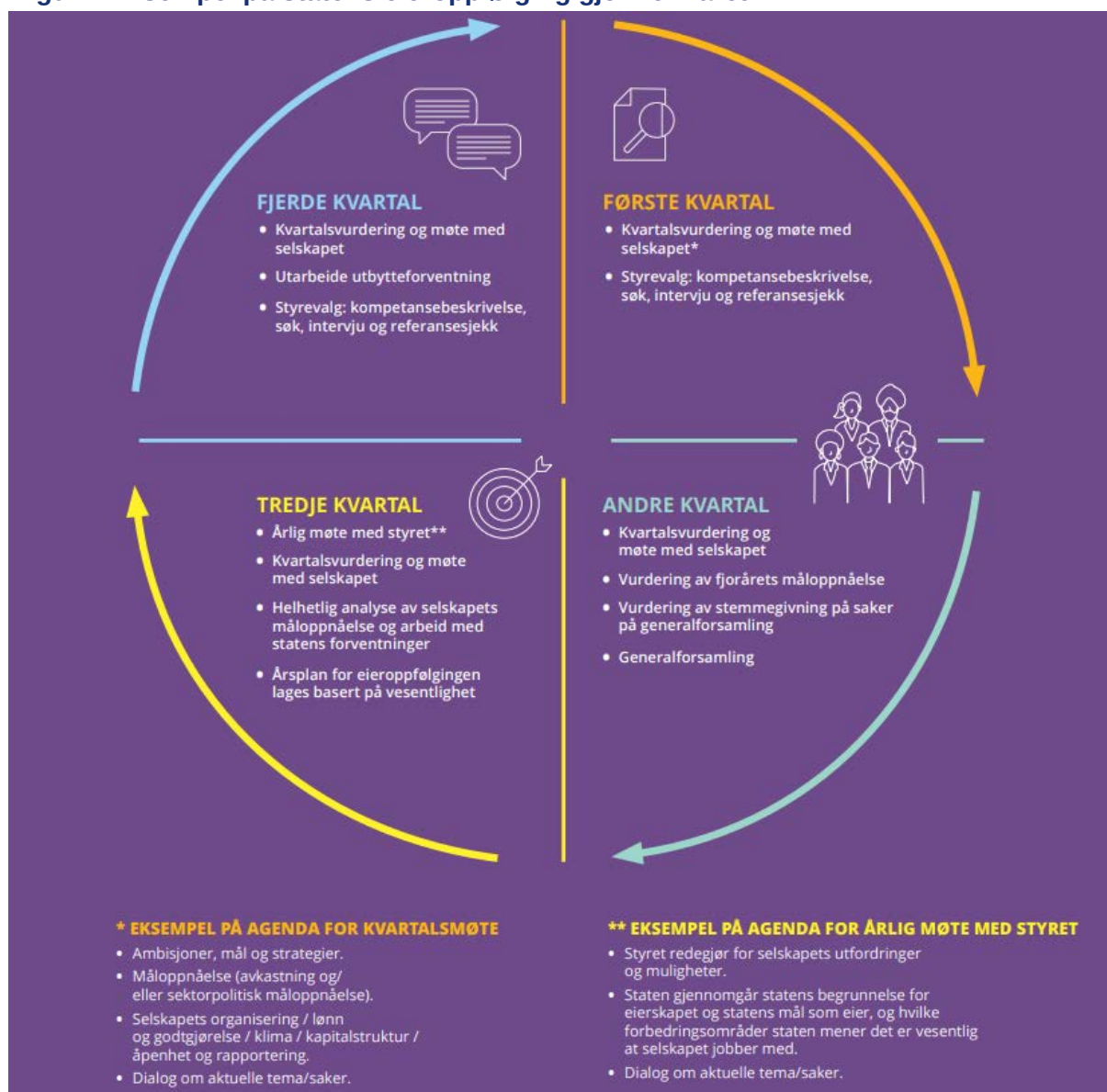
Nærings- og fiskeridepartementet oppgir i intervju å ha dialog med selskapene om dilemmaer, men at det er selskapenes styrer som har ansvar for styringen av selskaper, inkludert håndtering av eventuelle dilemmaer mellom kort og lang sikt, tidspunkt for investeringer osv. Departementet påpeker at det i denne sammenheng er viktig at økonomisk bærekraft må være på plass, men at selskapene også skal håndtere hensyn til klima og natur. Førende for dialogen er statens mål som eier: Høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer. Departementet understreker at det er viktig at omstillingen i det enkelte selskap bidrar til statens mål med eierskapet av selskaper i kategori 1. Disse selskapene skal først og fremst skape avkastning over tid, men innenfor bærekraftige rammer.

Nærings- og fiskeridepartementet eieroppfølging

Nærings- og fiskeridepartementet forvalter statens eierskap i 28 selskaper, hvorav 15 er heleide.¹⁴⁵ Departementet avholder regelmessige møter med selskapene. Disse møtene og annen kontakt med selskapene omtales som eierdialog. Figur 4 viser et eksempel på statens **eieroppfølging** gjennom året.

¹⁴⁵ Nærings- og fiskeridepartementet. (2024, 1. juli). *Hva staten eier*. Hentet 6. mai 2024 fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/statlig-eierskap/selskaper---ny/id2604524/?expand=factbox2607470>

Figur 4 Eksempel på statens eieroppfølging gjennom året



Kilde: Nærings- og fiskeridepartementet. (2024). *Statens eierrapport 2023 – Statens direkte eierskap i selskaper*.

Nærings- og fiskeridepartementet har i hovedsak **kvartalsvise møter** med selskapene. I tillegg har departementet et årlig møte med hvert selskap om deres arbeid med bærekraft og ansvarlig virksomhet, enten som eget **bærekraftsmøte** eller som del av de kvartalsvise møtene. Temaet for slike bærekraftsmøter avhenger av hva som er vesentlig for det enkelte selskap og dets interesser. Ansvarlig virksomhet er ifølge Nærings- og fiskeridepartementet ofte et tema i eierdialogen med selskapene,¹⁴⁶ for eksempel i forbindelse med selskapenes arbeid med HMS, arbeidsforhold i leverandørkjeden, antikorrupsjon og lignende. Vår gjennomgang av eierdialogen i perioden 2019–2023 viser at Nærings- og fiskeridepartementet har egne møter med styret og/eller styreleder i selskapene, både på politisk og på administrativt nivå. Møtene handler ofte om strategiarbeid, selskapets resultater, utbyttepolitikk, statens forventninger til selskapet og departementets vurdering av hvordan selskapet jobber med disse.

En vesentlig del av selskapenes kommunikasjon med Nærings- og fiskeridepartementet går gjennom **selskapenes rapportering**. For kvartalsvise møter og årlige møter om bærekraft utarbeider

¹⁴⁶ I 2023 hadde Eierskapsavdelingen i Nærings- og fiskeridepartementet som del av eierdialogen i snitt 16 møter med hvert av de 21 selskapene som avdelingen forvalter eierskapet til. Totalt for porteføljen utgjorde dette 335 møter. Klima og natur og økosystemer ble tatt opp i hhv. 76 og 33 møter med statlig eide selskaper (Nærings- og fiskeridepartementet, 2024, s. 47).

departementet oppsummeringer, mens øvrig arkivverdig eller relevant kontakt med styret og administrasjonen tas inn i en selskapslogg.¹⁴⁷

Nærings- og fiskeridepartementet mener at eierdialogen er departementets viktigste verktøy for å følge opp selskapene og eierskapspolitikken. Departementet sier i intervju at det baserer eieroppfølgingen på å vurdere hva som er vesentlig for det enkelte selskapet, og at det jobber mye med dialogen med selskapene om deres arbeid med klima. Vår gjennomgang av eierdialogen viser at departementet i dialogen følger opp hvordan selskapene jobber med statens forventninger i den til enhver tid gjeldende eierskapsmeldingen.

Nærings- og fiskeridepartementet sier i intervju at det forventer at selskapene arbeider med å redusere eget klimafotavtrykk. I eierdialogen med selskapene vil departementet kunne be dem om å orientere om statusen i deres arbeid med klimamål og planer for å nå målene selskapet har satt. Departementet følger opp utviklingen i selskapenes arbeid med klimagassregnskapet, og kan for eksempel stille spørsmål om hva som er årsaken til at enkelte kategorier ikke er inkludert i de rapporterte scope 3-utslippene. Dette gir departementet innsikt for å kunne vurdere og forstå blant annet om selskapenes mål og planlagte klimatiltak er i tråd med målene i Parisavtalen. Selskapene har som regel oversikt over egen bransje, og departementet spør selskapene om hvordan konkurrentene deres løser ulike problemstillinger. Hvis departementet opplever enkelte saker som uklare, stiller det oppfølgingsspørsmål til selskapene om dette.

Departementet viser til at kompleksitet og rask utvikling på fagfeltene kan påvirke oppfølgingen av disse områdene. Departementet legger derfor vekt på å bygge opp kompetanse både i departementet og hos selskapene på områder som er under utvikling. Departementet påpeker i den forbindelse at forventningene til selskapene på særlig naturområdet er i en utviklingsfase.

Departementet oppgir at det bruker ulike verktøy i **vurderinger av selskapenes arbeid**. For å gjøre overordnede vurderinger bruker Nærings- og fiskeridepartementet kunnskap om klima og natur, om risiko og om spesifikke temaer. Departementet gjør imidlertid per nå ikke egne systematiske og tallfestede vurderinger av selskapenes omstillingstakt eller om selskapenes tiltaksplaner og omstillingsplaner er realistiske.

Siden 2020 har Nærings- og fiskeridepartementet tatt i bruk et verktøy for å utarbeide en **helhetlig selskapsanalyse** («Helhetlig analyse av selskapets måloppnåelse og arbeid med statens forventninger») av hvert selskap i departementets eierportefølje. Analysene utarbeides av team bestående av 3–5 personer og inngår i departementets kvalitetssystem. I 2021 ble departementets vurdering av selskapenes bærekraftsarbeid avvirket som egen vurdering og integrert i den helhetlige analysen. Departementet har i tillegg begynt å se selskapenes virksomhet opp mot selskapenes direkte konkurrenter i utvalgte markedssegmenter og utviklingen i relevante verdidrivere.

Departementet oppgir at det over tid har videreutviklet verktøyet i tråd med endringer i eierskapsmeldingene, og har delt verktøyet med andre eierdepartementer for at de skal kunne bruke det i egen selskapsoppfølging.

Vi har gjennomgått Nærings- og fiskeridepartementets helhetlige selskapsanalyser for Mesta, Posten og Statkraft i perioden 2020–2022. Departementet oppsummerer i analysene selskapenes prestasjoner og gjør systematiske vurderinger på en rekke sentrale temaer fra eierskapsmeldingen. Selskapsanalysene er utarbeidet ved bruk av felles metodikk og har i stor grad samme detaljeringsnivå og kvalitet.

¹⁴⁷ Nærings- og fiskeridepartementet. Statsrådets beretning for eierskapet i henholdsvis Mesta og Posten i 2022.

Gjennomgangen viser videre at analysene inneholder en oversikt over prioriterte mål og tiltak for eieroppfølgingen på kort og lang sikt. Departementet oppgir hva det er usikkert på og hva det ønsker å utfordre selskapet på. Departementets analyse er gjennomgående basert på selskapets egenart og de forholdene som er sentrale for selskapets arbeid. Det fremkommer også i analysene hvordan og i hvilke fora departementet vil følge opp hvert av de prioriterte målene og tiltakene, hvordan det har fulgt opp tidligere tiltak og resultater.

Nærings- og fiskeridepartementet viser i intervju til at departementet og selskapene kan vurdere de samme forholdene på ulike måter. Selskapene sitter ofte på mer inngående kjennskap til spesifikke forhold. Departementet mener dette kan forklare noe av gapet som kan være mellom selskapenes rapportering blant annet til eierrapporten på hvordan de selv arbeider med statens forventninger, og de vurderingene departementet gjør i de helhetlige analysene. Departementet har i utgangspunktet en åpen dialog med selskapene om de overordnede vurderingene departementet gjør.

Nærings- og fiskeridepartementets oppfølging av forventningen om at selskapene skal være ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet på klima- og naturområdet

I intervju gir Nærings- og fiskeridepartementet uttrykk for at hva som skal til for at selskapene skal bli **ledende**, er i stadig endring, og forventningen er formulert for at departementet skal kunne følge opp selskapene dynamisk i tråd med utviklingen av god praksis. Departementet må vurdere hvert selskap basert på sektor, størrelse og vesentlighet. For å vurdere om selskapene er ledende, ser departementet blant annet på om selskapene har en plan for bærekraftig verdiskaping, om selskapene følger anerkjente retningslinjer, og hvilke tiltak selskapene iverksetter og gjennomfører. Departementet viser til at det er mindre sammenligningsgrunnlag for de mindre selskapene enn for de store.

For å kunne vurdere om selskapene er ledende ser departementet hen til hva andre norske og internasjonale selskaper gjør. Departementet følger med på ulike rangeringer som omfatter statlig eide selskaper, som PwCs Klimaindeksen, Position Greens sin ESG 100¹⁴⁸ og Carbon Disclosure Project-score. Peer group-analyser og ulike indekser forteller departementet noe om hvordan det enkelte selskapet ligger an i forhold til de andre på de områdene som indeksene omfatter. Ifølge departementet kan dette erfaringsmessig vurderes ulikt også mellom ulike analysemiljøer.

Nærings- og fiskeridepartementet har dessuten en avtale med et eksternt analysemiljø om analyser av statlig eide selskapers bærekraftsarbeid opp mot økonomiske data. Departementet mener at selskaper med statlig eierandel ofte blir rangert godt sammenlignet med lignende selskaper. Departementet gir imidlertid uttrykk for at mange av disse kildene er såpass overordnede at departementet må gjøre egne vurderinger. Departementet mener det er utfordrende å si noe absolutt om hva og hvem som er ledende, og viser til at forventningen om å være ledende er et uttrykk for en ambisjon som gir en retning, men som ikke er helt absolutt.

Nærings- og fiskeridepartementet disponerer ikke noe datagrunnlag om selskapenes klima- og naturpåvirkning ut over opplysningene i selskapenes årsrapporter. Det er disse departementet bruker når det skal vurdere selskapenes arbeid på feltet. Departementet oppfatter at selskapene i departementets portefølje har utviklet seg mye på rapportering om arbeidet med ansvarlig virksomhet, og har siden 2022 redegjort i større grad for dette arbeidet i årsrapportene. Departementet antar at åpenhetsloven og forventningene i eierskapsmeldingen fra 2023 vil føre til større åpenhet, men venter at det vil ta noe tid før man ser effekten av de nye forventningene.

Nærings- og fiskeridepartementet oppgir i intervju at det kan det være vanskelig å **sammenligne** selskapene i statens portefølje siden de er ulike. Departementet følger opp selskapenes rapportering på klima og bruker rapporteringen til å lage en overordnet sammenligning av selskapenes

¹⁴⁸ ESG 100 er en rangering og analyse av kvaliteten på bærekraftsrapporteringen til de 100 største selskapene på børsene i Oslo, Stockholm og København.

rapportering. Departementet har i forbindelse med Statens eierrapport fremhevet enkeltes rapportering til inspirasjon for de øvrige selskapene.

Alle selskapene under Nærings- og fiskeridepartementet har ifølge departementet påbegynt arbeidet med **klimagassregnskap**. Statens eierrapport for 2023 viser at ikke alle har utarbeidet et fullstendig klimagassregnskap.¹⁴⁹ Departementet viser i intervju til at et fullstendig klimagassregnskap er en forutsetning for å kunne sette klimamål som er i tråd med målene i Parisavtalen og for å kunne utarbeide et karbonbudsjett. Departementet påpeker at datakvaliteten øker. Departementet mener det er viktig at selskapene har et godt klimagassregnskap, for å kunne se resultater av tiltak. Departementet forsøker å vurdere formålseffektiviteten av selskapenes tiltak på området ved å se om tiltakene virker som forventet.

Nærings- og fiskeridepartementet skal utøve eierskapet på en måte som er i tråd med ledende praksis internasjonalt

I forbindelse med utarbeidelsen av eierskapsmeldingene henter Nærings- og fiskeridepartementet inn mange innspill om ulike temaer, og også om forventninger til hvordan staten utøver sitt eierskap. Klima- og miljødepartementet, klima- og miljøorganisasjoner og andre interessentgrupper i samfunnet er blant de som gir innspill til staten som eier. Ifølge departementet er statens forventninger til selskapene i tråd med de forventningene andre ledende Eiermiljøer og investorer stiller til selskaper i deres porteføljer.

Når det gjelder **beste praksis på eierskapsutøvelsen** vurderer Nærings- og fiskeridepartementet at dette krever god innsikt i selskapenes virksomhet og markedene de opererer i. For å få inspirasjon til å øke egen kompetanse på blant annet oppfølging av selskapenes arbeid med ansvarlig virksomhet på klima- og naturområdet, leser departementet seg opp på relevante dokumenter, forskning og litteratur, og har dialog med blant annet

- internasjonale organisasjoner, som OECDs Working Party on State Ownership and Privatisation Practices
- frivillige organisasjoner og NGO-er
- svenske, finske og til dels danske statlige eiere
- aktive Eiermiljøer i Norge, som Storebrand, KLP, private equity-miljøer, NBIM og Folketrygdfondet

Departementet gir i intervju uttrykk for at dette har bidratt til en bedre Eierdialog og mer aktiv Eieroppfølging av de statlig eide aksjeselskapene i Eierskapsavdelingens portefølje.

Nærings- og fiskeridepartementet skal vise åpenhet om sin Eierutøvelse

Vår gjennomgang av Eierdialogen viser at Nærings- og fiskeridepartementet dokumenterer dets vurderinger av selskapenes arbeid med å redusere klimagassutslipp og negativ naturpåvirkning, blant annet gjennom skriftlige helhetlige selskapsanalyser for hvert selskap. Departementet utarbeider også oppsummeringer fra kvartalsvise møter og årlige møter om bærekraft med selskapene, og fører logg over annen kontakt med styret og administrasjonen. Dette gir innsikt i hva departementet tar opp med selskapene og i hvilken grad departementet fremmer ansvarlighet i selskapenes klimaarbeid.

Ifølge Nærings- og fiskeridepartementet i intervju var det en skjerpet forventning om at statlig eide selskapers viser åpenhet i eierskapsmeldingen fra 2022. Eierskapsmeldingen slår fast at selskaper med staten som eier har stor offentlig interesse, og at ansvarlig virksomhet vil bidra til å styrke

¹⁴⁹ Nærings- og fiskeridepartementet. (2024). *Statens eierrapport 2023 – Statens direkte eierskap i selskaper*.

selskapenes tillit og legitimitet.¹⁵⁰ Statens prinsipper for eierstyring forutsetter at staten skal vise **åpenhet** om statens eierskap og eierutøvelse.¹⁵¹

På Regjeringens temaside om statlig eierskap legger Nærings- og fiskeridepartementet ut informasjon om hva staten eier, hvorfor staten eier, hvordan staten eier, oversikt over faglige temaer og samlinger, den årlige eierskapskonferansen, oversikt over statens stemmegiving på generalforsamlinger i selskapene, interne og eksterne publikasjoner, styremedlemmer i statlig eide selskaper, statens eierskap i tall, fullmakter, regjeringens eierskapsmeldinger mv.¹⁵²

Nærings- og fiskeridepartementet publiserer årlig «**Statens eierrapport** – Statens direkte eierskap i selskaper», som gir en oversikt over sentrale saker for staten som eier, og hvordan staten utøver sitt eierskap. Videre samler dokumentet selskapenes prestasjonsmål og indikatorer, grad av oppfyllelse av statens forventninger, viktigste hendelser og økonomiske resultater.¹⁵³ Selskapene rapporterer inn opplysningene basert på et rapporteringsskjema fra Nærings- og fiskeridepartementet. Departementet oppgir i e-post at selskapene rapporterte første gang inn klimagassutslipp til eierrapporten for 2021, og brøt disse ned i scopes første gang i eierrapporten for 2022.

Selskapenes klimagassregnskap er en vesentlig del av åpenheten om arbeidet med klima. Selskapenes rapporterte klimagassutslipp er basert på metodikk som selskapene selv har valgt, og selskapene kan derfor ikke sammenlignes direkte med hverandre. I intervju viser Nærings- og fiskeridepartementet til at på en fagsamling departementet arrangerte om klimagassregnskap i 2022, ga flere av selskapene uttrykk for et behov for standardiserte utslippsfaktorsett fra myndighetene, ettersom det ikke var standardiserte omregningsfaktorer for norsk næringsliv. Selskapene benyttet ulike faktorsett basert på hva selskapene opplevde som mest relevant for dem selv, og klimagassregnskapene ble derfor ikke fullt ut sammenlignbare.

I forbindelse med fagsamlingen engasjerte Nærings- og fiskeridepartementet en ekstern konsulent, og utviklet en mal for små- og mellomstore statlig eide selskapers klimarapportering. Malen er tilgjengelig på regjeringens eiersider. Denne er oppdatert med enkelte omregningsfaktorer hentet fra britiske miljø- og matmyndigheter. Nærings- og fiskeridepartementet sier i intervju at det ser positivt på at Miljødirektoratet har satt i gang arbeidet med egne omregningsfaktorer da det etter departementets oppfatning vil øke sammenlignbarheten mellom statlig eide og private selskapers klimagassregnskap.

Generelt mener Nærings- og fiskeridepartementet at eierrapporten gir en god fremstilling av selskapenes klimafotavtrykk, selv om det er usikkerhet knyttet til metodikken brukt av enkelte selskaper. Målgruppen for statens årlige eierrapport er offentligheten, og selskapenes rapportering til departementet i forbindelse med utarbeidelse av rapporten er en god informasjonskilde til dialog. Eierrapporten omfatter samtlige selskaper i statens portefølje, og Nærings- og fiskeridepartementet har dialog med selskapene dersom rapporteringen ikke er tilstrekkelig eller presis. Departementet bidrar også på dette feltet til andre eierdepartementer eller direkte med deres selskaper.

Nærings- og fiskeridepartementet som det koordinerende eierdepartementet

Nærings- og fiskeridepartementet er det koordinerende eierdepartementet, og forvalter statens eierskapspolitikk. Departementet gir i intervju uttrykk for at departementets viktigste arbeid er å jobbe med å følge opp eierskapsmeldingen fra 2023 og å operasjonalisere forventningene og oppfølgingen av disse. Som koordinerende departement i eierskapspolitikken, deler Nærings- og fiskeridepartementet resultatet av dette arbeidet og departementets erfaringer med de andre

¹⁵⁰ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

¹⁵¹ Innst. 190 S (2022–2023), jf. Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*, og Innst. 225 S (2019–2020), jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

¹⁵² Nærings- og fiskeridepartementet. (2024, 1. juli). *Hva staten eier*. Hentet 6. mai 2024 fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/statlig-eierskap/selskaper---ny/id2604524/?expand=factbox2607470>

¹⁵³ Basert på Nærings- og fiskeridepartementet. (2022). *Statens eierrapport 2022 – Statens direkte eierskap i selskaper*.

eierdepartementene. I tillegg fører Nærings- og fiskeridepartementet dialog med selskapene om de styrkede og nye forventningene. Departementet arrangerer fagsamlinger med de statlig eide selskapene for å spre god praksis gjennom erfaringsutveksling om temaer som klimarisiko og klimagassregnskap. Departementet arrangerer jevnlig også seminarer og eierlunsjer, for å øke kompetansen i eierspørsmål og skape en plattform for gjensidige erfaringsutvekslinger. Nærings- og fiskeridepartementet har dialog med Science Based Targets initiative eller andre fagmiljøer ved behov for å kunne svare ut spørsmål som kommer fra de andre eierdepartementene.

Selskapene og departementene i vår undersøkelse gir i intervju uttrykk for at Nærings- og fiskeridepartementets faglige samlinger er av god kvalitet, har gode foredragsholdere, og er nyttige å delta på. Samlingene tilrettelegger for innspill mellom selskaper og departementer til hverandres arbeid, og Nærings- og fiskeridepartementet gir ofte konkrete innspill til departementenes eieroppfølging. Departementsfellesskapet ses på som en viktig læringsarena for å heve kunnskapsnivået.

4.1.2 Mestas klimaarbeid

Mesta AS (Mesta) er Norges største entreprenørselskap innenfor drift og vedlikehold av vei. Tabell 2 sammenligner Mestas driftsinntekter, antall ansatte og estimert markedsandel med selskapene som inngår i vår benchmarking. Mestas divisjon Drift og vedlikehold konkurrerer blant annet med Veidekke Infrastruktur Norge AS, Presis Vegdrift AS og Svevia Norge AS. I 2022 var Mesta den største aktøren i markedet med en markedsandel på 40 prosent. Veidekke Infrastruktur Norge AS hadde en markedsandel på om lag 35 prosent, Presis Vegdrift AS om lag 10 prosent og Svevia Norge AS om lag 7 prosent. Når det gjelder divisjonen Anlegg og spesialproduksjon konkurrerer Mesta blant annet med Skanska Norge AS, NCC og Veidekke Infrastruktur Norge AS. Basert på de store forskjellene i driftsinntekter, antall ansatte og estimerte markedsandeler har vi lagt til grunn at den eneste sammenlignbare konkurrenten til Anlegg og spesialproduksjon er Veidekke Infrastruktur Norge.

Tabell 2 Sammenligning av driftsinntekter, antall ansatte og estimert markedsandel for Mesta og Veidekke ASA i 2023

	Driftsinntekter (MNOK)	Antall ansatte	Estimert markedsandel (%)
VEIDRIFT OG -VEDLIKEHOLD			
Mesta AS / Drift og vedlikehold	6 597 / 4 141	1 786 / -	40
Veidekke konsern / Veidekke Infrastruktur Norge AS	43 146 / 9 325	4 215 / 2 299	35
ANLEGG OG SPESIALPRODUKSJON			
Mesta AS / Anlegg og spesialproduksjon	6 597 / 1 828	1 786 / -	-
Veidekke konsern/ Veidekke Infrastruktur Norge AS	43 146 / 9 325	4 215 / 2 299	-

Kilde: Riksrevisjonen basert på Mesta. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*, Veidekke. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023* og Proff.no.

Klima som tema i Mestas bærekraftsarbeid

Tabell 3 viser en oppsummering av vår sammenligning av Mestas klimaarbeid opp mot andre selskaper i samme bransje, på utvalgte elementer.

Tabell 3 Oppsummering av vår sammenligning av klimaarbeidet i Mesta AS og Veidekke ASA

	Mesta AS	Veidekke ASA
Bærekraft integrert i strategien	Ja	Ja
Bærekraft innlemmet i forretningsmodellen	Delvis	Ja
Utarbeidet dobbel vesentlighetsanalyse	Ja	Ja
Mål om reduksjon av selskapets samlede klimagassutslipp	Vitenskapsbaserte klimamål utarbeidet i 2023 og sendt til verifisering i 2024	Vitenskapsbasert klimamål verifisert i 2022
Karbonbudsjett for selskapet	Nei	Ja
Omstillingsplan for selskapet	Delvis	Ja
Klimakrav i avtalene	Ja	Ja

Kilde: Riksrevisjonen, basert på selskapenes årsrapporter og intervjudata. Oppdatert per juni 2024.

Mestas **forretningsstrategi** prioriterer fem strategiske «kamper». Kampene er førende for alle forretningsområder og handlingsplaner. «Bærekraft i alt vi gjør» er én av kampene.¹⁵⁴ Selskapet skal hensynta bærekraft i alle forretningsaktiviteter og skape verdier på en ansvarlig og bærekraftig måte.¹⁵⁵ Videre er «grønn konkurransekraft» ett av selskapets strategiske kamper, og hensikten er ifølge Mesta å utforske grønne forretningsmuligheter knyttet til klima- og naturarbeidet.

I arbeidet med klimatilpasning og ansvarlig virksomhet er Mestas fokusområder Redusere CO₂-utslipp, Avfall og sirkulær økonomi, Mangfold, likestilling og tilhørighet og Biomangfold. Mestas **klima- og miljøstrategi** fra 2023 identifiserer syv konkrete fokusområder: Innkjøp, kontrakter og rammevilkår, Kommersiell muligheter, Maskinparken, Bruk av ressurser, Måling og digitalisering og Kultur og kompetanse.¹⁵⁶ For hvert fokusområde har selskapet utarbeidet forslag til hvilke pågående og nye initiativer som bør prioriteres med hensyn til både klima- og miljøeffekt og kommersiell verdi. Basert på «en overordnet og kvalitativ vurdering» konkluderer selskapet med at maskinparken og kommersielle muligheter er områdene med størst betydning i form av klima- og miljøeffekt.¹⁵⁷

Mesta har kartlagt risikoer og forretningsmuligheter knyttet til ulike bærekraftstemaer ved bruk av en **dobbelt vesentlighetsanalyse**. Selskapet har i den forbindelse gjennomført intervjuer med eier, en kunde, et forskningsinstitutt og studenter ved NTNU.¹⁵⁸ Gjennom en serie workshoper med representanter fra Mestas forretningsområder og sentrale stabsfunksjoner, vurderte selskapet innspillene fra interresendialogen. Reduksjon i Mestas klimagassutslipp ble vurdert som ett av bærekraftstemaene med høyest påvirkning på selskapets virksomhet, klima og natur. Vesentligheten av indirekte klimagassutslipp fra verdikjeden (scope 3 oppstrømsutslipp) ble rangert noe lavere enn Mestas direkte klimagassutslipp (scope 1).¹⁵⁹ Mesta skal oppdatere vesentlighetsanalysen hvert annet år.

I intervju sier Mesta at selskapet foreløpig ikke har lyktes helt med å innlemme klimamessig bærekraft i selskapets **forretningsmodell**. Dette fordrer at selskapet identifiserer muligheter for å styrke sin konkurranseevne gjennom å investere i utslippsreduserende løsninger. Investeringer i omstillingen

¹⁵⁴ Mesta. (2024). Års- og bærekraftsrapport 2023.

¹⁵⁵ Mesta. (2023). Årsrapport 2022.

¹⁵⁶ Mesta. (2023). Års- og bærekraftsrapport 2023.

¹⁵⁷ Mesta. (2023). Klima- og miljøstrategi.

¹⁵⁸ Mesta. (2023, 16. januar). Verksted 2 – Vesentlighetsanalysen [presentasjon].

¹⁵⁹ Mesta. (2024). Års- og bærekraftsrapport 2023.

skal fører til økte driftsinntekter eller lavere klimarisiko og drifts- og kapitalkostnader. En kartlegging fra Mesta viser at kun to prosent av alle driftskontrakter lyst ut i perioden 2015–2023 inneholdt miljø- eller klimakrav. Dette sammenfaller med en markedsanalyse gjennomført av én av Mestas konkurrenter, som konkluderte med at det har blitt utlyst cirka 50 kontrakter fra 2020 til 2023 hvorav 3 stilte konkrete miljøkrav. Presis Infra AS, et selskap Mesta konkurrerer med i veidrift og -vedlikeholdsmarkedet, gir i intervju uttrykk for å mene at oppdragsgivere i noen tilfeller velger å ikke stille klima- og miljøkrav av konkurransehensyn. Dette gjør at vesentlige merkostnader for omstillingstiltak i liten grad ville gitt selskapet et konkurransefortrinn i markedet. Kravet om 30 prosent vektning av klima- og miljø i offentlige anskaffelser innført i 2024 vil ifølge Mesta utgjøre en reell forskjell i konkurransesammenheng. Selskapet har identifisert muligheter knyttet til sirkulær økonomi når det gjelder gjenbruk av masser. Tiltak som fører til økt gjenbruk, kan ifølge selskapet gi lavere driftskostnader ettersom Mesta sparer på innkjøp og deponi av materialet.

Veidekke ASA (Veidekke), én av Mestas konkurrenter som inngår i benchmarkingen av markedene for veidrift og -vedlikehold og anlegg og spesialproduksjon, har et mål om å redusere klimafotavtrykket gjennom å utvikle forretningsmodellen, slik at den i større grad blir ressurseffektiv, sirkulær og dermed relevant i en netto null-økonomi.¹⁶⁰ Veidekke oppgir i årsrapport at konsernet prioriterer kunder og prosjekter der selskapets ekspertise kan bidra til å redusere klimafotavtrykket.¹⁶¹ Endringer i selskapets prosjektportefølje og overgang til nye forretningsmodeller blir ifølge selskapets omstillingsplan nødvendig for å kunne innfri selskapets klimamål.¹⁶²

I intervju sier Veidekke at det vurderer at bruken av klimavennlige løsninger ikke har ført direkte til høyere ressurseffektivitet og lavere kostnader i selskapets prosjekter. Samtidig har selskapets evne til å tilby slike løsninger ifølge Veidekke bidratt til at selskapet får oppdrag det ellers ikke ville fått. For eksempel har Veidekke oppnådd en konkurransefordel gjennom å redusere prosjektets klimafotavtrykk ved å bruke biobasert masse for å erstatte oljebasert bitumen i asfalt.

Mesta leverte i 2023 inn en forpliktelse til **vitenskapsbaserte klimamål**.¹⁶³ Selskapet skal kutte scope 1- og 2-utslipp med 42 prosent innen 2030, sammenlignet med basisåret 2022. Videre skal Mesta kutte scope 3-utslipp med 25 prosent innen 2030, sammenlignet med basisåret 2022. Mesta har en ambisjon om å ha netto null-utslipp innen 2045.¹⁶⁴

Veidekke forpliktet seg i 2015 til å drive virksomheten i samsvar med Parisavtalen, og fikk i 2022 verifisert selskapets vitenskapsbaserte klimamål. Veidekke skal kutte scope 1, 2 og 3-utslipp med 50 prosent innen 2030. Selskapet har valgt 2018 som basisår for scope 1 og 2-målet og 2020 som basisår for scope 3-målet. Veidekke har også en ambisjon om å nå netto null-utslipp innen 2045, i tråd med SBTi. Med dette har Veidekke satt mer ambisiøse mål for klimaarbeidet enn det Mesta har.

Andre og mer kortsiktige mål Mesta satte i undersøkelsesperioden var at 50 prosent av varebilene innkjøpt i 2022 skulle være elektriske, et mål som ble økt til 75 prosent for 2023, og at andel tomgangskjøring skulle reduseres til under 22 prosent i 2023.¹⁶⁵ Frem til 2024 reviderte Mesta målene hvert femte år.¹⁶⁶

Et strategisk og systematisk klimaarbeid forutsetter at et selskap har et system for å planlegge og gjennomføre kutt i det totale klimafotavtrykket. Mesta benytter **porteføljestyring** i klimaarbeidet, men har ikke utarbeidet et **karbonbudsjett** for selskapet. Til sammenligning er styring av Veidekkes

¹⁶⁰ Veidekke. (2024). Års- og bærekraftsrapport 2023.

¹⁶¹ Veidekke. (2023). Års- og bærekraftsrapport 2022.

¹⁶² Veidekke. (2024). Års- og bærekraftsrapport 2023.

¹⁶³ Mesta vil søke SBTi om verifisering av klimamålene i 2024.

¹⁶⁴ Mesta. (2024). Års- og bærekraftsrapport 2023.

¹⁶⁵ Mesta. (2024). Års- og bærekraftsrapport 2023. Per august 2024 hadde Mesta fjernet målet knyttet til varebiler ettersom alle nyanskaffede varebiler fremover i utgangspunktet skal være elektriske, i tråd med omstillingsplan for kjøretøy og maskiner satt i forbindelse med SBTi-målene. Mål om tomgangskjøring er erstattet av et mål for sjåførscore – et måltall som inkluderer flere parametere enn bare tomgangskjøring.

¹⁶⁶ Mesta oppgir per august 2024 at de ikke lenger opererer med revisjon av mål hvert 5. år. Omstillingen av materiell følger selskapets omstillingsplan, utviklingen i sjåførscore og potensielt andre bærekraftsmål. Måltall vurderes årlig som en del av prosessen med å sette KPI-er for selskapet.

klimaarbeid forholdsvis mer desentralisert, og selskapet innførte i 2021 karbonbudsjetter for konsernet, brutt ned på virksomhetsnivå, som styringsverktøy. Det vil si at Veidekke følger opp etterlevelse av utslippsbudsjettene på linje med økonomisk utvikling og HMS-mål.¹⁶⁷

Mesta sier i intervju at selskapet følger opp klimamålene ved hjelp av en handlingsorientert **tiltaksplan**. Ettersom Mesta primært er opptatt av å kutte selskapets direkte klimagassutslipp, handler tiltakene først og fremst om omstilling av kjøretøy og maskinparken, og da særlig selskapets varebiler. Selskapet vurderer at det vil gi betydelige merkostnader å bytte ut en del av utstyret før det har nådd slutten av normal levetid og før en ny teknologi er tilgjengelig. Tiltaksplanen viser videre hvilke kjøretøytyper selskapet vil bytte fra diesel over til elektrisk eller biogass hvert år frem til 2030. Selskapet er i gang med å utarbeide et veikart for utslippskutt frem mot nullutslippsmålet i 2045.

Selskapet har gjennomført en scenarioanalyse for å estimere årlige **merkostnader for investering i grønne løsninger**, utvikling i driftskostnader, mulige besparelser og realistisk utskiftingstakt for driftsmidler i tråd med beste praksis. Mesta er åpen rundt forutsetningene og metodikken for scenarioanalysen og tiltaksplanen.¹⁶⁸ Mestas tiltaksplan for kutt i selskapets direkte klimagassutslipp fremstår derfor som troverdig og etterprøvable.

Divisjon Anlegg og spesialproduksjon vil i 2024 arbeide videre med å øke gjenbruk av masser, asfalt og betong. Fra 2025 vil Mesta fokusere på reduksjon i klimagassutslipp knyttet til bruk av råmaterialer som lavkarbonbetong og -stål. Dette sammenfaller med planlagte endringer i lovgivningen til produsenter av blant annet betong, som ifølge selskapet vil fremme raskere omstilling.¹⁶⁹

Til sammenligning har Veidekke utviklet en omstillingsplan knyttet til klimamål 2030 og mål om netto null-utslipp per 2045, som oppdateres årlig. Planen redegjør for identifiserte tiltak som skal gjøre at selskapet innfrir målene, og Veidekke, som det eneste selskapet i vår benchmarking som omfattes av rapporteringskravene fra regnskapsåret 2024, rapporterer på planen i tråd med opplysningskrav i ESRS.¹⁷⁰

For å kunne nå netto null-utslipp innen 2045, skal Veidekke årlig kutte klimagassutslippene lineært til halvering i 2030. Frem mot 2025 vil konsernet bytte til fossilfrie/utslippsfrie energibærere, gjøre bevisste valg av materialer og ressursbruk og drive produktutvikling.¹⁷¹ Videre mot 2030 og 2045 skal Veidekke videreutvikle og akselerere tiltakene fra den foregående perioden, og Veidekke vil ta i bruk ny teknologi og se på nye forretningsmodeller. Selskapet skal nøytralisere restutslipp gjennom karbonfangst og andre metoder som fjerner klimagasser fra atmosfæren.¹⁷²

I intervju sier Mesta at selskapet følger opp klimaarbeidet gjennom tre strategiske **KPI-er** med relevans for prioriterte tiltak: 1) Andel elektriske varebiler av alle nyanskaffede varebiler, 2) Tomgangskjøring og 3) Sjåførscore. Mesta ønsker fremover et verktøy som gjør det mulig å følge utviklingen i KPI-ene kvartalsvis, blant annet ved hjelp av fortløpende oppdateringer på resultater opp mot KPI-ene.¹⁷³

I Mestas klima- og miljøstrategi er innkjøp, kontrakter og rammevilkår identifisert som fokusområder.¹⁷⁴ Mesta vil stille **krav til underentreprenører**, men hadde ved utgangen av 2023 ikke laget en bestemt tidslinje for innføring av slike krav. Selskapet opplyser at det fremover vil tydeliggjøre

¹⁶⁷ Veidekke. (2024). Års- og bærekraftrapport 2023.

¹⁶⁸ Mesta. (2023, 12. november). Vitenskapsbaserte mål for direkte utslipp – Utslipp- og kostnadsberegninger for omstilling av kjøretøy og maskiner.

¹⁶⁹ Mesta. (2023). KL møte 1 november [presentasjon].

¹⁷⁰ Veidekke. (2024). Års- og bærekraftrapport 2023. ESRS-indikator E1-4 – Klimamål, AR31.

¹⁷¹ Veidekke Infrastruktur Norge rapporterte i 2023 om selskapets økte bruk av massivtre og «ekstremlavkarbonbetong», som hadde under halvparten av CO₂-utslippene av tradisjonell betong, i nye bygg, rehabilitering og gjenbruk av materialer. Veidekke omstilte produksjonen av prefabrikkerte betongpaneler i 2023 til å levere samtlige produkter med betong med lavest mulig utslipp.

¹⁷² Veidekke. (2024). Års- og bærekraftrapport 2023.

¹⁷³ Per august 2024 oppgir Mesta at kun sjåførscore gjenstår som selskaps-KPI. Oppfølging av omstillingen av kjøretøy og maskiner gjøres halvårlig opp mot omstillingsplanen som del av SBTi-målene.

¹⁷⁴ Mesta. (2023). Klima- og miljøstrategi.

forventninger og krav til underentreprenører, etterspørre utslippsinformasjon for innkjøp, herunder miljødeklarasjoner, øke andelen elektriske varebiler i verdikjeden og fokusere på effektiv kjørestil.¹⁷⁵

Mestas klimarapportering

Mesta har utarbeidet årlige energi- og klimagassregnskap for 2020–2023. Klimagassregnskapet er basert på GHG-protokollen og omfatter alt registrert datagrunnlag relatert til Mestas klimagassutslipp.¹⁷⁶

Fullstendighet

Det meste av selskapets direkte utslipp (**scope 1**) fra veidrift og -vedlikehold er knyttet til forbrenning av fossile drivstoff. Mestas klimagassregnskap dekker utslipp fra forskjellige typer brensel. Selskapet rapporterer videre om indirekte utslipp fra innkjøpt elektrisitet (**scope 2**).

Scope 3-utslipp knyttet til kjøp av varer og tjenester, for eksempel innkjøpt betong, stål og transporttjenester, utgjør over 80 prosent av Mestas totale klimagassutslipp. Mesta har store innkjøpsvolum av blant annet armeringsjern og annet stål, asfaltmasse og betong,¹⁷⁷ som er noen av de mest utslippsintensive materialene.¹⁷⁸ I tillegg til dette tilhører nærmere 3 av 4 brøytebiler som kjører for Mesta selskapets underleverandører. I 2023 presenterte Mesta for første gang en fullstendig oversikt over selskapets indirekte utslipp i verdikjeden.¹⁷⁹

Oppstrømsutslipp omfatter produksjon og behandling av varer og tjenester som virksomheten kjøper fra andre, for eksempel flyreiser og transporttjenester. Nedstrømsutslipp omhandler klimapåvirkning fra bruk og behandling av varer og tjenester som virksomheten tilbyr til andre.¹⁸⁰ Mestas klimagassregnskap for 2023 brøt selskapets oppstrøms scope 3-utslipp ned i utslippskategorier i tråd med GHG-protokollen, med unntak av kategori 7 – utslipp knyttet til ansattes pendling. Scope 3 nedstrømsutslipp (kategori 9-15) inngår ikke i Mestas rapportering.¹⁸¹

Til sammenligning har Veidekke laget estimer av selskapets scope 3-utslipp siden 2018, og etter deres vurdering var tallgrunnlaget dekkende og tilstrekkelig sikkert i 2020. Det fremkommer imidlertid ikke av selskapets rapportering hvor stor andel av selskapets scope 3-utslipp som ble estimert ved bruk av aktivitets- og økonomidata. Dette har betydning for hvor nøyaktig estimatet er. Veidekke rapporterer utviklingen for alle 15 utslippskategorier i egne års- og bærekraftsrapporter. Veidekkes klimagassregnskap er fra 2023 utvidet til også å omfatte utslipp knyttet til arealbruksendringer (FLAG), i tillegg til utslipp fra biogen energi.¹⁸²

Nøyaktighet og pålitelighet

Mesta har et system for å samle data om direkte utslipp. Mesta har tilgang til faktisk forbruksdata hos de store drivstoffleverandørene og 81 prosent av de totale scope 1-utslippene er derfor basert på faktiske volumer, mens 19 prosent er estimert fra økonomiske transaksjoner.¹⁸³ Selskapet forklarer i intervju at det benytter et flåtestyringsverktøy som heter Linx, som tar inn data fra selskapets egne kjøretøy om kjøreavstand, kjørestil og drivstofforbruk. Mesta legger til grunn at dette sikrer en tilfredsstillende **datakvalitet** på utslippsdataene fra egen drift.

¹⁷⁵ Mesta. (2023). *KL møte 1 november* [presentasjon].

¹⁷⁶ Mesta. (2022). *Energi & klimaregnskap 2021*.

¹⁷⁷ Mesta. (2024). *Årsrapport – Vedlegg B – Klimaregnskap*.

¹⁷⁸ Asplan Viak. (2022). *Klimabidrag bygg & anlegg – En gjennomgang av alle klimagassutslipp som kan ansvarliggjøres norsk bygg og anleggsektor*.

¹⁷⁹ Mesta oppgir i intervju at selskapet i 2024 vil arbeide med å få bedre oversikt over klimagassutslipp fra hvert virksomhetsområde.

¹⁸⁰ Emisoft. (u.å.). *Scope 3 – Andre indirekte utslipp*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.emisoft.com/kunnskapssenter/ghg-protokollen/scope3/>

¹⁸¹ Mesta. (2024). *Årsrapport – Vedlegg B – Klimaregnskap*.

¹⁸² Veidekke. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*. FLAG står for Forest, Land and Agriculture.

¹⁸³ Mesta. (2024). *Årsrapport – Vedlegg B – Klimaregnskap*.

Mesta har én hovedleverandør av elektrisitet til alle selskapets kontorer og rigger. Selskapet beregner 97 prosent av scope 2-utslipp basert på målt strømforbruk. Resten av utslippene er estimert basert på økonomidata.¹⁸⁴

I intervju uttaler Mesta at det er utfordrende å få komplett oversikt over utslippene i scope 3 ettersom selskapet har mange små underentreprenører. Disse underentreprenørene har ulik kompetanse i klimarapportering, noe som kan føre til ulik kvalitet i leveranser. De fleste underentreprenørene inkluderer kun begrensede scope 3-utslipp i rapporteringen. Mesta samlet i 2023 oversikt over aktivitetsdata knyttet til salt, tjenestereiser, avfallsfraksjoner og transport av avfall, som til sammen utgjorde om lag 10 prosent av selskapets totale scope 3-utslipp. Resten av utslippene er estimert basert på økonomidata.

Mesta påpeker at verktøyet selskapet benytter for å beregne scope 3-utslipp basert på økonomidata er utviklet av forskere fra SINTEF og NTNU, og henter data fra en rekke kilder som det bruker til å beregne gjennomsnittlige utslipp per sektor per land. Systemet bruker fakturerte kostnader fra hver enkelt av Mestas norske leverandører og knytter det opp mot sektor i Brønnøysundregisteret og ganger opp innkjøpt verdi med gjennomsnittsutslipp. Der Mesta har informasjon om faktiske volumer innkjøpt, f.eks. på drivstoff, erstattes estimatene med reelle verdier.

Samlet sett var 22,6 prosent av utslippene i 2023 beregnet basert på aktivitetsdata, mens 77,4 prosent var estimert basert på økonomidata.¹⁸⁵ Dette gir klimagassregnskapet en svært god dekningsgrad, men på bekostning av beregningenes nøyaktighet.

Det fremgår ikke av Veidekkes rapportering hvor stor andel av selskapets scope 3-utslipp som er beregnet ut fra aktivitetsdata eller estimert basert på økonomidata.

Mesta vil omfattes av kravet om å rapportere i henhold til CSRD, inkludert EUs taksonomi, fra regnskapsåret 2025. Selskapet vil deretter følge rapporteringsstandarden ESRS. Overgangen til ESRS vil kreve omfattende endringer i Mestas bærekraftsrapportering, ettersom Mesta per 2023 ikke anvender GRI-standarden.

Selskapet har ikke tallfestet hvor stor andel av Mestas omsetning, drifts- eller investeringsutgifter som er omfattet av **taksonomien**, eller om selskapet oppfyller de tekniske kriteriene for å bli klassifisert som miljømessig bærekraftig.¹⁸⁶

Vår analyse fokuserer på klimarapporteringens fullstendighet, tallgrunnlagets nøyaktighet og pålitelighet i selskapets rapporteringsprosess. Analysen viser at Mestas klimarapportering er fullstendig, men rapporterte utslippstall er ikke helt nøyaktige. Selskapets beskrivelse av egne rutiner og systemer tyder på at selskapet har et pålitelig datagrunnlag.

Mestas klimafotavtrykk

Mesta rapporterer at selskapet nådde delmålet for 2023 om at 75 prosent av alle nyanskaffede varebiler skal være elektriske. I 2023 ble andel tomgangskjøring 23 prosent, som er over selskapets maks mål på 22 prosent.¹⁸⁷

Figur 5 viser **utvikling i klimagassutslipp** i Mesta og Veidekke Infrastruktur Norge i perioden 2021–2023.¹⁸⁸ Scope 3-utslipp utgjør den største andelen av selskapenes klimagassutslipp. Veidekke Infrastruktur Norge har betydelig større klimagassutslipp enn Mesta grunnet forskjell i type virksomhet selskapene driver. Veidekke Infrastruktur Norge er en landsdekkende norsk anleggsentreprenør med

¹⁸⁴ Mesta. (2024). Årsrapport – Vedlegg B – Klimaregnskap.

¹⁸⁵ Mesta. (2024). Årsrapport – Vedlegg B – Klimaregnskap.

¹⁸⁶ Mesta. (2024). Års- og bærekraftsrapport 2023.

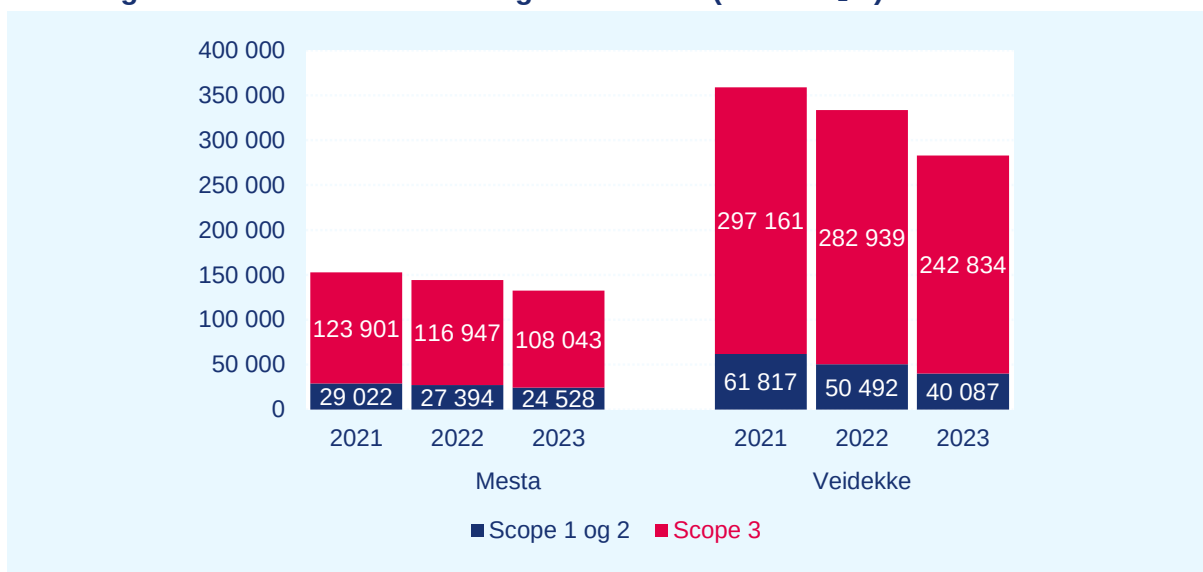
¹⁸⁷ Mesta. (2024). Års- og bærekraftsrapport 2023.

¹⁸⁸ Perioden er valgt basert på tilgjengelige data for Mesta.

spesialistkompetanse i bygging av veier, jernbane, kraftverk, industrianlegg og flyplasser. Selskapet oppgir at det også er én av Norges største asfaltprodusenter og -entreprenører, nest største produsent av pukk og grus og en stor aktør i drift og vedlikehold av det offentlige veinettet i Norge. I virksomheten inngår også datterselskaper som er spesialister på fundamentering, bergboring og mindre anleggsoppdrag.¹⁸⁹ Dette fører til at Veidekkes virksomhet i utgangspunktet har større klimagassutslipp enn Mesta.

Mesta har noe lavere totale klimagassutslipp enn Veidekke Infrastruktur Norge. Dette skyldes hovedsakelig at Mesta er et mindre selskap målt i antall ansatte og driftsinntekter, og ikke driver omfattende asfalt- og pukkproduksjon.

Figur 5 Utvikling i scope 1, scope 2 (lokasjonsbasert) og scope 3 klimagassutslipp for Mesta og Veidekke Infrastruktur Norge 2021–2023 (tonn CO₂-e)



Kilde: Riksrevisjonen basert på Mestas og Veidekkes årsrapporter.

I 2023 stod asfalt for 46 prosent av utslippene fra Veidekke Infrastruktur Norge. 94 prosent av klimagassutslippene i selskapets verdikjede ble fordelt på oppstrøms og nedstrøms aktiviteter. Den største andelen av dette kom fra bruk av diesel og gass, materialer som for eksempel betong, stål, bitumen, tekniske installasjoner og transporttjenester.¹⁹⁰

Vi har beregnet hvor mye klimagassutslipp Mesta må redusere hvert år mot 2030 for å være i tråd med Parisavtalen mål. Mestas totale klimagassutslipp i 2023 var på 132 570 tonn CO₂-e.¹⁹¹ For å redusere utslipp innen 2030 i tråd med målene i Parisavtalen må Mesta redusere selskapets scope 1 og 2-utslipp med cirka 6 prosent per år fra 2021 til 2030.¹⁹² Mestas scope 1 og 2-utslipp burde ligget på under 25 643 tonn CO₂-e i 2023. Mens Mesta fra 2021 til 2022 reduserte disse utslippene med 5,6 prosent, var reduksjonen fra 2022 til 2023 på 10,5 prosent. Når det gjelder scope 3-utslipp tar vi utgangspunkt i at selskapet må redusere utslippene årlig med cirka 3 prosent.¹⁹³ Mestas scope 3-utslipp burde i 2023 ligget på under 116 578 tonn CO₂-e. Mesta reduserte scope 3-utslippene med 5,6 prosent fra 2021 til 2022 og med over 7 prosent fra 2022 til 2023. Ved utgangen av 2023 hadde Mesta

¹⁸⁹ Veidekke. (2024). Års- og bærekraftrapport 2023.

¹⁹⁰ Veidekke. (2024). Års- og bærekraftrapport 2023.

¹⁹¹ Mestas klimaregnskap for 2021 omfattet ikke klimagassutslipp for RIAS, som utgjorde rundt 2 prosent av selskapets totale utslipp.

¹⁹² Gitt et ambisjonsnivå om å redusere klimagassutslipp i tråd med 1,5-gradersmålet må scope 1 og 2-utslipp reduseres med minst 42 prosent innen 2030. Mesta har oversikt over klimafotavtrykket fra 2021 og vi benytter derfor 2021 som et basisår: $(1-r)^9 = 0,58$.

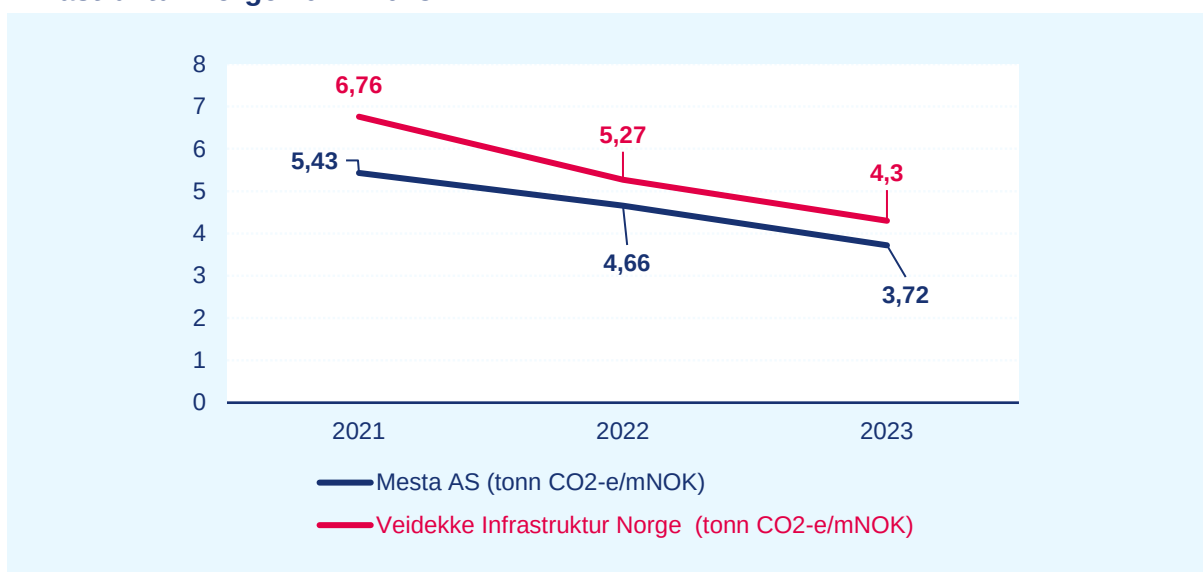
¹⁹³ Gitt et ambisjonsnivå om å redusere klimagassutslipp i tråd med «godt under 2-graders oppvarmingen» må scope 3-utslipp reduseres med 25 prosent innen 2030. Mesta har oversikt over klimafotavtrykket fra 2021 og vi benytter derfor 2021 som et basisår: $(1-r)^9 = 0,75$.

derfor redusert klimafotavtrykket i tråd med målene i Parisavtalen, og lå foran den lineære utslippsbanen.

Til sammenligning reduserte Veidekke Infrastruktur Norge selskapets samlede klimagassutslipp med 15 prosent fra 2022 til 2023 og med 21 prosent fra 2021 til 2023. Dette er i tråd med selskapets klimamål, som er mer ambisiøse enn Mestas mål.

Ettersom totale utslipp i stor grad kan påvirkes av økende eller fallende aktivitet, kan **utslippsintensitet**¹⁹⁴ gi et mer nyansert og pålitelig bilde av utviklingen i Mestas klimaarbeid. Figur 6 viser utvikling i Mesta og Veidekke Infrastruktur Norges utslippsintensitet i perioden 2021–2023. Utslippsintensiteten er beregnet basert på tonn CO₂-e fra scope 1 og scope 2 og selskapenes omsetning.

Figur 6 Utvikling i utslippsintensitet (tonn CO₂-e/mNOK) i Mesta og Veidekke Infrastruktur Norge 2021–2023



Kilde: Riksrevisjonen basert på Mestas og Veidekkes årsrapporter.

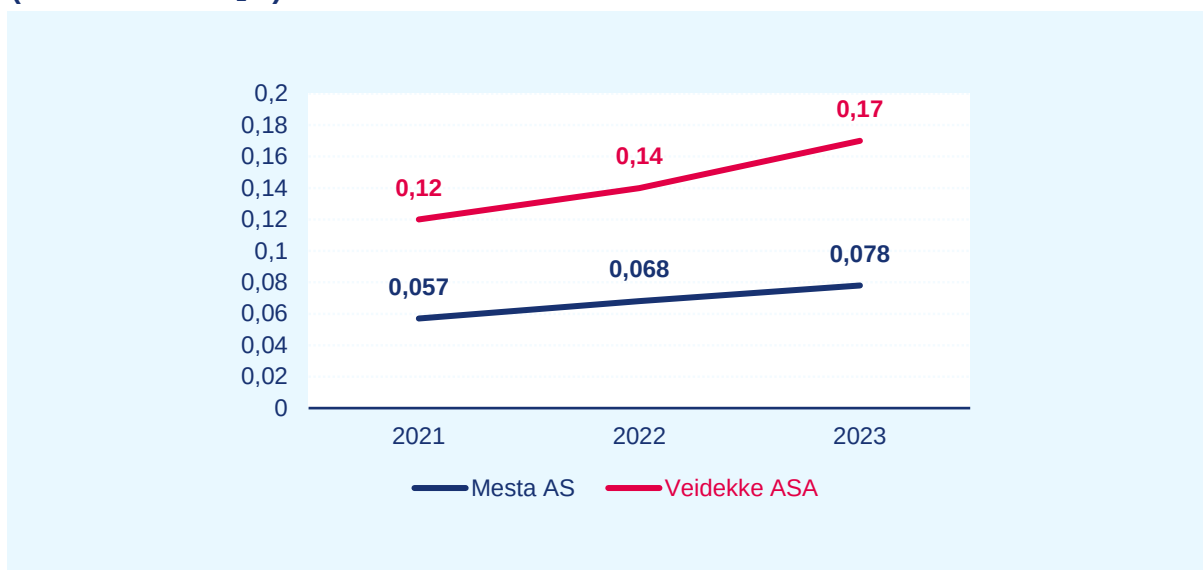
Det følger av Figur 6 at Mesta reduserte utslippsintensiteten med 14 prosent fra 2021 til 2022, og videre med 20 prosent fra 2022 til 2023. Veidekke Infrastruktur Norge reduserte utslippsintensiteten med 22 prosent fra 2021 til 2022, og videre med 18 prosent fra 2022 til 2023. Veidekke reduserte klimagassutslippene sine med 36 prosent og Mesta med 31 prosent.

For å få et bilde av i hvilken grad verdiskapingen i Mesta skjer på en måte som reduserer klimagassutslipp, har vi sett på utvikling i selskapets **karbonproduktivitet**. Figur 7 viser Mesta og Veidekke ASAs karbonproduktivitet, beregnet basert på selskapenes verdiskaping¹⁹⁵ og selskapenes scope 1 og scope 2-utslipp.

¹⁹⁴ Utslippsintensitet = Selskapets scope 1 og 2-utslipp / Driftsinntekter.

¹⁹⁵ Verdiskapingen defineres som driftsresultater før renter, skatter, avskrivninger og nedskrivninger pluss alle lønns- og personalkostnader og angir forskjellen mellom selskapets driftsinntekter og driftskostnader, og forteller hvilke verdier selskapet skaper for ansatte og eieren. Se Haller, A., van Staden, C. J., & Landis, C. (2018). Value added as part of sustainability reporting: Reporting on distributional fairness or obfuscation? *Journal of Business Ethics*, 152(3), 763–781. <https://doi.org/10.1007/s10551-016-3338-9>

Figur 7 Utvikling i Mesta og Veidekke ASAs karbonproduktivitet 2021–2023 (mNOK/tonn CO₂-e)



Kilde: Riksrevisjonen basert på Mestas og Veidekkes årsrapporter.

Det følger av Figur 7 at Mestas karbonproduktivitet økte med 19 prosent fra 2021 til 2022 og 15 prosent fra 2022 til 2023. Veidekke ASAs karbonproduktivitet økte med 16 prosent fra 2021 til 2022 og 21 prosent fra 2022 til 2023. Karbonproduktiviteten i begge konsernene økte med over 7 prosent i perioden 2021–2023. Dette viser at verdiskapingen i selskapene økte uten at utslippene økte i tilsvarende grad, hvilket betyr at begge selskapene hadde grønn vekst i perioden.

Dette viser at Mesta i perioden 2021–2023 reduserte selskapets klimagassutslipp og hadde grønn vekst.

Nærings- og fiskeridepartementets eieroppfølging av forventningene til Mestas klimaarbeid

Departementets dialog med selskapet

Nærings- og fiskeridepartementet har diskutert Mestas klima- og miljøstrategi, utvalgte fokusområder, Mestas ambisjonsnivå og arbeid med vitenskapsbaserte klimamål med selskapet i **kontaktmøtene**. I intervju sier Mesta at selskapet oppfatter at eiers forventninger til selskapets klimaarbeid er tilstrekkelig konkrete. Eier har blant annet formidlet konkrete forventninger til Mestas rapportering, og til fastsettelse av vitenskapsbaserte klimamål. Selskapet oppfatter at departementet gjennom dette har gitt Mesta et tydelig mål om å kutte CO₂-utslipp i tråd med målene i Parisavtalen.

Departementet er ifølge Mesta mest konkret i forventninger på områder der Mesta er modent, slik som i å kutte klimagassutslipp, som for Mesta i stor grad handler om å omstille maskin- og kjøretøyparken. Dette er det svært konkret og resultatorientert dialog med departementet rundt, herunder om hva det vil kreve av investeringer for selskapet. På områder der Mesta er åpne på at selskapet er mindre modent stiller Nærings- og fiskeridepartementet for det meste spørsmål om hvordan Mesta jobber for å komme nærmere ønsket resultat, snarere enn å signalisere konkrete resultatforventninger. Forretningsmulighetene som ligger i det grønne skiftet for selskapet har i mindre grad vært et tema i bærekraftsmøtene med Nærings- og fiskeridepartementet.

Nærings- og fiskeridepartementets agenda og bestilling til Mestas presentasjon i kontaktmøtene legger ifølge selskapet til rette for en detaljert oppfølging på forventningene til selskapets klima- og naturarbeid fra eiers side. Dette gjelder særlig i eiers **årlige bærekraftsmøter**, som Mesta opplever at gir rom til å gå grundig gjennom hele ESG-området. Av vår gjennomgang av Nærings- og

fiskeridepartementets eierdialog med Mesta kommer det frem at eier etterspør tydelig, konkret, detaljrik og spesifikk informasjon om hvordan Mesta jobber med bærekraft. Tilbakemeldingene fra departementet i kontaktmøtene er ifølge selskapet tydelige, men generelle. Mesta opplever likevel at eier har blitt mer konkret i tilbakemeldingene på selskapets klimaarbeid.

Mesta forventes å være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet

Mesta sier i intervju at selskapet har merket seg at eier forventer at det skal være en ansvarlig virksomhet. Mesta opplever at bransjen selskapet opererer i kan ta flere snarveier enn det Mesta kan med statlig eier, og har dialog med eier om dette. Nærings- og fiskeridepartementet har drøftet Mestas konkurranseposisjon i markedet med selskapet.

Eier har ifølge Mesta ikke etterspurt informasjon fra selskapet om hvordan det ligger an sammenlignet med andre selskaper på klimarelaterte spørsmål, men spørsmål om konkurrenter og kontrakter er en del av dialogen. Eier har videre ikke uttalt direkte sammenligninger departementet gjør mellom Mesta og andre selskaper. I intervju viser Nærings- og fiskeridepartementet til at Veidekke ut fra kriteriene i PwCs klimaindeks og kvaliteten på klimagassregnskapet er ledende på klimaarbeidet i bygg- og anleggsbransjen, og at det for Mesta i videreutvikling av klimaarbeidet kan være naturlig å se hen til blant annet Veidekke.

Departementets vurdering av Mestas modenhet og omstillingstakt

Departementet viser i intervju til at Mesta har vært i en situasjon der selskapet over en periode har slitt med lønnsomheten og hatt fokus på forbedring av operasjonell drift. Slik det fremgår av eierskapsmeldingen, jf. at oppfølgingen bør tilpasses selskapets situasjon og egenart og hva som er vesentlig for selskapets måloppnåelse, har også dette vært hovedfokuset i departementets eieroppfølging. Siden 2020 har det i dialogen mellom Mesta og departementet i større grad vært rom for å sette søkelyset på selskapets arbeid med klima og natur. Nærings- og fiskeridepartementet oppgir at det opplever at Mesta har modnet betraktelig hva gjelder å ha bevissthet rundt ulike problemstillinger om klima, og på egen rapportering i de senere år. Departementet opplever at Mestas tiltak på området har blitt mer konkrete, herunder oppfølgingen på tvers i selskapet og av de enkelte sjåførene med KPI-er for blant annet kjøreatferd. Departementet mener videre at datagrunnlaget for rapportering på klima er forbedret. Departementet oppfatter at det også er økende bevissthet om klima- og naturspørsmål i selskapets styre og ledelse.

4.1.3 Posten Brings klimaarbeid

Posten Bring AS (Posten Bring) er ett av Nordens største post- og logistikkonsern. Selskapet opererer i et sammensatt konkurranselandskap. I Norge konkurrerer konsernet blant annet med PostNord Group AB (PostNord).¹⁹⁶ PostNord er eid av den svenske (60 prosent) og danske (40 prosent) stat. Selskapet er Posten Brings mest sammenlignbare direkte konkurrent.

Tabell 4 sammenstiller de to selskapenes omsetning, antall ansatte og markeder.

¹⁹⁶ Vi har i tillegg vurdert DB Schenker, DHL og La Poste som mulige peers for benchmarking.

Tabell 4 Sammenstilling av Posten Bring og PostNord Group AB (2023)

	Omsetning (mNOK)	Antall ansatte	Markeder
Posten Bring AS	24 394	12 649	Norge, Danmark, Finland, Sverige, øvrige land (13 prosent av omsetningen)
PostNord Group AB	39 952	24 604	Norge, Danmark, Finland, Sverige, øvrige land (8 prosent av omsetningen)

Kilde: Riksrevisjonen basert på Posten Brings og PostNords årsrapporter.

Klima som tema i Posten Brings bærekraftsarbeid

Tabell 5 viser en oppsummering av vår sammenligning av Posten Brings og PostNords klimaarbeid, på utvalgte elementer.

Tabell 5 Oppsummering av vår sammenligning av Posten Brings og PostNords klimaarbeid

	Posten Bring AS	PostNord Group AB
Bærekraft integrert i strategien	ja	ja
Klimamessig bærekraft innlemmet i forretningsmodellen	ja	ja
Utarbeidet dobbel vesentlighetsanalyse	ja	ja
Mål om reduksjon av selskapenes samlede klimagassutslipp	vitenskapsbaserte klimamål verifiserte i 2021	vitenskapsbaserte klimamål verifiserte i 2022
Karbonbudsjett for selskapet	ja	-
Omstillingsplan for selskapet	ja	-
Klimakrav i avtalene	ja	-

Kilde: Riksrevisjonen basert på årsrapporter og intervjudata. Oppdatert per juni 2024.

Bærekraft inngår i Posten Brings **konsernstrategi**. Ett av tre hovedmål i selskapets virksomhetsstrategi er å være «best på bærekraftig verdiskaping».¹⁹⁷ Posten Bring har også utarbeidet en kombinert **klima- og miljøstrategi** og -policy for periodene 2020–2023 og 2024–2026.

I perioden 2020–2023 hadde konsernet en ambisjon om å «å være den grønneste logistikkleverandøren».¹⁹⁸ I klima- og miljøstrategien for 2024–2026 fremmer selskapet en ambisjon om å være «en drivkraft i omstillingen til lavutslippssamfunnet». Ifølge strategien skal Posten Bring oppnå denne ambisjonen gjennom å sette i gang flere initiativer. Konsernet skal sette ambisiøse og troverdige klimamål, redusere direkte og indirekte utslipp gjennom blant annet raskere omstilling av kjøretøyparken, utvikle markedsledende kundeløsninger, aktivt påvirke rammebetingelser og tydelig kommunisere klimatiltak og tjenester.¹⁹⁹

¹⁹⁷ Posten Bring. (2023). *Tillit i tøffe tider: Integrert årsrapport 2022*.

¹⁹⁸ Posten & Bring. (2020). *Posten og Brings klima og miljøpolicy og strategi 2020–2023*.

¹⁹⁹ Posten Bring. (2023). *Klima- og miljøstrategi: Strategidokument for 2024–2026*.

Posten Bring gjennomførte selskapets første vesentlighetsanalyse i 2013. I 2020 utarbeidet Posten Bring en **dobbel vesentlighetsanalyse** som identifiserte områder der konsernet påvirker klima, natur og samfunnet, og hvordan disse ytre forholdene påvirker Posten Brings virksomhet.²⁰⁰ Høsten 2023 gjennomførte Posten Bring en ny dobbel vesentlighetsanalyse med større fokus på å kvantifisere det finansielle perspektivet enn i tidligere vesentlighetsanalyser. Vesentlighetsanalysen ble gjennomført i tråd med GRI og kommende krav i CSRD.²⁰¹

I vesentlighetsanalysen deler Posten Bring inn bærekraftstemaer etter ESRS-standarder. Blant annet ble bærekraftstemaene «Redusere klimaendringer» og «Forurensning av luft» valgt som noen av de mest vesentlige bærekraftstemaene for selskapets interessenter, for selskapets langsiktige verdiskaping og der Posten Bring har størst påvirkningskraft.

Konsernet var i 2023 en del av en benchmarkundersøkelse av anskaffelsesfunksjonene i ti norske selskaper.²⁰² Benchmarken ble gjort innenfor fem dimensjoner hvorav «Bærekraft» var én. På «oppnåelse av mål om å ivareta bærekraft» hadde Posten Bring en score som var over de ti virksomhetenes gjennomsnittsscore. Rapporten pekte samtidig på forbedringsområder med hensyn til målinger, rapportering og tiltak.²⁰³

Posten Bring forteller i intervju at selskapet har integrert klimaarbeidet i konsernets **forretningsmodell**. Selskapets investering i omstilling av kjøretøyparken gjør at Posten Bring kan tilby transport- og logistikkjenester med lavere klimagassutslipp. Dette appellerer ifølge selskapet til store internasjonale kunder som er villige til å betale en premie for å redusere egne scope 3-utslipp. Antall slike kunder er ifølge selskapet foreløpig begrenset. Selskapet vurderer at redusert klimagassutslipp styrker selskapets og kundenes konkurransekraft.²⁰⁴ Videre vurderer Posten Bring at det å ha ambisiøse mål og gjennomføre konkrete tiltak er avgjørende for å beholde kunder og vinne nye kunder. Investeringene gjør også Posten Bring i stand til å kunne tilby transport med lavere utslipp til offentlige virksomheter som bruker offentlig innkjøpsmakt til å redusere klimafotavtrykket. Klimaarbeidet har ifølge Posten Bring gitt selskapet et konkurransefortrinn, noe som gjør at selskapet har vunnet flere anbudsrunder som leverer produkter til offentlig sektor.

Ifølge selskapet blir ambisjonen om å være en drivkraft i omstillingen til lavutslippssamfunnet og den grønneste logistikkaktøren i Norden tatt hensyn til i konsernets kapitalstyring gjennom å knytte sammen klimaarbeidet og finansiering. I november 2021 utstedte selskapet, som første logistikkaktør i Norden, femårige «grønne obligasjoner» for én milliard kroner.²⁰⁵ Grønne obligasjoner er lån som utelukkende skal finansiere miljømessig bærekraftige formål. Dette gjør det mulig for investorer å rette sine investeringer mot aktiviteter og virksomhet som oppfyller kriteriene i taksonomien for miljømessig bærekraftig økonomisk aktivitet.²⁰⁶ Posten Brings grønne obligasjoner sikrer også finansiering av konsernets klima- og naturarbeid til gunstige vilkår, og bekrefter Posten Brings forpliktelse om å redusere utslipp i tråd med Parisavtalen. På denne måten oppnår konsernet potensielt lavere kapitalkostnader ved å integrere klimaarbeidet i konsernets forretningsmodell. I 2023 utstedte konsernet nye grønne obligasjoner for 2,5 milliarder kroner.²⁰⁷

Omstilling i Posten Bring har fokusert på å elektrifisere kjøretøyparken. Selskapet opplever at eksisterende ladeinfrastruktur for elektriske kjøretøy ikke er tilstrekkelig. Omstillingen fordrer derfor

²⁰⁰ Posten Bring. (2023). *Faktahefte: Bærekraft i Posten: Vedlegg til Integrert årsrapport 2022*.

²⁰¹ Posten Bring. (2024). *Drivkraft for omstilling: Integrert årsrapport 2023*.

²⁰² Undersøkelsen ble gjort i regi av Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) og gjennomført av Oslo Economics og Inventura.

²⁰³ Posten Bring. (2024). *Drivkraft for omstilling: Integrert årsrapport 2023*.

²⁰⁴ Posten Bring. (2023). *Tillit i tøffe tider: Integrert årsrapport 2022*.

²⁰⁵ Posten Bring. (2023). *Tillit i tøffe tider: Integrert årsrapport 2022*.

²⁰⁶ Postens grønne rammeverk ble utviklet i tråd med ICMA Green Bond Principles (GBP) 2021, samt LMA og APLMA Green Loan Principles (GLP) 2021. Fremtidig oppfølging og rapportering av Postens grønne obligasjoner vil følge utviklingen i EUs klassifisering av miljømessige bærekraftige økonomiske aktiviteter i EU-taksonomien.

²⁰⁷ Posten Norge AS. (2023). *Grønne obligasjoner – Effekt og allokeringsrapport 2022*.

store investeringer i utbygging av nødvendig ladeinfrastruktur, noe som ikke er selskapets kjernevirksomhet.

Posten Bring sier i intervju at selskapet siden 2009 har arbeidet mot konkrete **klimamål**. De første årene etter at konsernet hadde satt klimamål, brukte det tid på å konkretisere og justere handlingsplanene for å følge opp målene.

I 2021 fikk selskapet verifisert klimamål i henhold til SBTi-metodikken, og var i 2023 ett av to heleide statlige selskaper som hadde det. Posten Bring skal ifølge selskapets klimastrategi revidere klimamålene jevnlig og sette dem ut fra beste vitenskapelige grunnlag, utslippsutviklingen globalt og nasjonale omstendigheter.²⁰⁸ Selskapets vitenskapsbaserte mål ble revidert i 2023, og det ble besluttet å heve ambisjonsnivået og søke om validering av SBTi. Konsernet ønsker å oppnå 85 prosent reduksjon i direkte utslipp fra drivstoff- og strømforbruk (scope 1 og 2) og 30 prosent reduksjon av utslipp fra kjøpt transport og kjøpte varer og tjenester (scope 3) innen 2030, sammenlignet med 2022. Konsernet har satt mål om å oppnå netto null klimagassutslipp for hele virksomheten i 2040.

Til sammenligning fikk PostNord i 2022 verifisert selskapets vitenskapsbaserte klimamål, og disse ble oppdatert i 2023. Selskapet har mål om 80 prosent reduksjon i totale scope 1- og 2-utslipp og 50 prosent reduksjon i scope 3-utslipp per sending mot 2030, sammenlignet med 2020.

Posten Bring styrer klimaarbeid på konsernnivå gjennom en aktiv porteføljestyring. Hver divisjon har blitt tildelt et **karbonbudsjett** på utslipp fra egneide kjøretøy som divisjonene må holde seg innenfor for å operere i tråd med selskapets langsiktige klimamål.²⁰⁹ Posten Bring oppgir i intervju at det har planer om å utarbeide karbonbudsjetter som inkluderer scope 3-utslipp.

Posten Brings **omstillingsplan** er en integrert del av klimastrategien og virksomhetsplanen. Selskapet sier det derfor har valgt å ikke å publisere en enkeltstående omstillingsplan i tråd med TCFD-standarder.

I forbindelse med verifisering av klimamål etter SBTi-metodikken har Posten Bring utarbeidet en scenarioanalyse med fire alternative utslippsbaner og flere sensitivitetsanalyser.²¹⁰ Denne identifiserer konkrete tiltak brutt ned på ulike deler av virksomheten, anslår klimaeffekt for hvert av tiltakene og plasserer disse på en tidslinje i tråd med selskapets klimamål. Selskapet har også anslått kostnader for hvert av tiltakene.

Posten Bring er opptatt av å redusere konsernets totale klimagassutslipp. Selskapet sier i intervju at det har fokus på å elektrifisere kjøretøyparken og har ikke satset på biodrivstoff. Planen for omstilling hensyntar ifølge selskapet teknologiutviklingen, utskiftingsplaner for kjøretøyparken, kostnadsutvikling på kjøretøy og infrastruktur, samt hva som er realistisk i forhold til omstilling hos konsernets veitransportleverandører. I tillegg ser selskapet på hvilke rammebetingelser og insentiver som settes for bransjen i dag, og hva som forventes fremover mot 2030.

Posten Bring har operasjonalisert konsernets klimaambisjoner og -mål i **KPI**-er for å måle fremgangen over tid. Selskapet oppgir at det har 10 konsernfelles KPI-er. Klima- og miljøstrategien følges opp gjennom virksomhetsplanen. Selskapet har blant annet en KPI som viser «prosentandel kjøretøy på fossilfrie energikilder av kjøretøyparken».²¹¹ Selskapet har i undersøkelsesperioden gjort et omfattende arbeid med å utvikle KPI-er. Dette kommer til uttrykk i klima- og miljøstrategien for 2024–2026, der alle mål for klimaarbeidet er brutt ned i delmål med tydelig definisjon og tilhørende KPI-er.

²⁰⁸ Posten Bring. (2023). *Klima- og miljøstrategi: Strategidokument for 2024–2026*.

²⁰⁹ Posten Bring. (2023). *Tillit i tøffe tider: Integrert årsrapport 2022*.

²¹⁰ Posten Bring. (u.å.). SBT Underlagsdokumentasjon [presentasjon].

²¹¹ Posten Bring. (2023). *Tillit i tøffe tider: Integrert årsrapport 2022*.

Posten Bring stiller **klimakrav** i avtaler med leverandører og i anskaffelser, og er i dialog med veitransportleverandører for å få kunnskap om deres omstillingsplan mot 2030.²¹² I tillegg har selskapet stilt spesifikke krav innenfor enkeltområder, slik som ved kantineanskaffelser. Selskapet har skjerpet kravene til leverandørene fra år til år, for eksempel når det gjelder klimaeffektiv kjøring.

Ifølge Posten Bring er selskapets største utfordring på klimaområdet å få økt omstillingstakten i leverandørkjeden, og selskapet har flere initiativer som skal støtte leverandørene i omstillingen.²¹³ Selskapet har også ansatt en del sjåførere som tidligere var underleverandører for å få styrket kontrollen med sjåførtjenestene.

Posten Brings klimarapportering

Fullstendighet

Bærekraft er fra 2022 en integrert del av Posten Brings årsrapport, det vil si at natur og klima er omtalt under delen «Vår verdiskaping», der også selskapets økonomiske rapportering fremgår.

Posten Brings rapportering inneholder et **klimagassregnskap** som gir oversikt over alle vesentlige scope 1, 2 og 3-utslipp. Selskapet rapporterer biogene utslipp separat fra andre CO₂-utslipp i tråd med beste praksis. Selskapets scope 1-utslipp kommer fra drivstoff- og strømforbruk, mens scope 2-utslippene dekker utslipp fra strøm og fjernvarme beregnet med lokasjonsbasert metode. Klimagassregnskapet for 2023 inkluderer for første gang alle vesentlige utslippskategorier av oppstrøms scope 3-utslipp (kategori 1-7) samt indirekte utslipp knyttet til investeringer (kategori 15). Scope 3-kategorier som ikke er inkludert, er ifølge selskapet ikke relevante.²¹⁴ Dette gjør at selskapets klimagassregnskap for 2023 er fullstendig.

Til sammenligning dekker PostNords klimagassregnskap selskapets direkte og indirekte klimagassutslipp for alle vesentlige utslippskategorier. PostNord publiserer ikke data om indirekte utslipp knyttet til avfallshåndtering ettersom denne kategorien er vurdert som lite vesentlig.²¹⁵

Nøyaktighet og pålitelighet

I 2023 ble 67,4 prosent av Posten Brings klimagassutslipp beregnet med utgangspunkt i aktivitetsdata, mens 32,6 prosent ble estimert basert på økonomidata. Dette gjør at selskapets klimagassregnskap i stor grad er nøyaktig. PostNord rapporterer ikke om hvor stor andel av selskapets indirekte klimagassutslipp som er beregnet med utgangspunktet i aktivitetsdata eller estimert basert på økonomidata.

Posten Bring har over tid utviklet **systemer for datainnsamling og kvalitetskontroll**. Selskapet opplyser at utslippsdata, spesielt for scope 3-utslipp, hentes fra mange forskjellige systemer. Konsernet har en detaljert veileder som beskriver blant annet hvem som har ansvar for å arbeide med klimagassregnskapet og på hvilket nivå ansvaret ligger.²¹⁶

For scope 1 og 2-utslipp har Posten Bring en arbeidsflyt som gir presise utslippstall basert på drivstoff- og energiforbruk, og som hentes ut av selskapets integrerte systemer. I 2022 fikk konsernet på plass kvartalsvis måling av faktiske klimagassutslipp fra egneide kjøretøy.²¹⁷ Utfordringen er ifølge selskapet å få inn data fra leverandører til å rapportere på scope 3-utslipp. Posten Bring estimerer

²¹² Posten Bring. (2023). *Klima- og miljøstrategi: Strategidokument for 2024–2026*.

²¹³ Posten Bring. (2023). *Tillit i tøffe tider: Integrert årsrapport 2022*.

²¹⁴ Posten Bring. (2024). *Drivkraft for omstilling: Integrert årsrapport 2023*.

²¹⁵ PostNord. (2024). *Annual and Sustainability Report 2023*.

²¹⁶ Posten Bring. (u.å.). *Ansvarsfordeling for bærekraftsarbeidet* [tekstdokument].

²¹⁷ Posten Bring. (2023). *Tillit i tøffe tider: Integrert årsrapport 2022*.

scope 3-utslipp knyttet til innkjøp av varer og tjenester basert på økonomidata, ved hjelp av et sett med faktorer og en kategorisering av artskontoer fra Direktoratet for forvaltning og økonomistyring.²¹⁸

Posten Brings klimagassregnskap er konsolidert i tråd med **GHG-protokollen**, og verifiseres av en tredjepart. Selskapets bærekraftsrapportering følger GRI-standarden. Ifølge Posten Bring «gir det en helhetlig og sammenhengende forklaring på konsernet strategi, forretningsmodell og verdiskaping i dag, og fremover på kort og på lang sikt.»²¹⁹ Fra 2024 vil Posten Bring rapportere fullt ut etter CSRD.²²⁰

Selskapet sikrer pålitelighet i klimagassregnskapet ved å bruke et system for beregning av utslipp som holdes kontinuerlig oppdatert. Posten Brings klimagassregnskap blir revidert og attestert årlig, på lik linje med det finansielle regnskapet.²²¹

Våre analyser av fullstendighet, nøyaktighet og pålitelighet i Posten Brings rapportering understøttes av vurderinger i PwCs årlige klimaindeks. Ifølge PwC har Posten siden 2019 hatt en åpen klimarapportering som dekker de mest vesentlige scope 3-utslippene, samt at selskapet har god kvalitet på klimagassregnskapene minst tre år bakover i tid.²²²

Posten Bring rapporterte på klassifisering etter **taksonomien** for morselskapet Posten Bring AS for 2022. Selskapet har inkludert alle relevante selskaper i konsernet i rapporteringen for 2023. Resultatene viser at 28 prosent av konsernets omsetning i 2023 var vurdert å komme fra miljømessig bærekraftige forretningsaktiviteter. Videre var 49 prosent av Posten Brings investeringer og 34 prosent av konsernets driftskostnader vurdert som tilknyttet miljømessig bærekraftig forretningsaktivitet.²²³

Til sammenligning viser PostNords rapportering at 10 prosent av omsetningen i 2023 kom fra miljømessig bærekraftig forretningsaktivitet. Analysen viser også at 59 prosent av PostNords investeringer og 45 prosent av selskapets driftsutgifter i 2023 var klassifisert i taksonomien som å understøtte miljømessig bærekraftige aktiviteter.

Vår analyse viser at Posten Brings klimarapportering er fullstendig, beregnet basert på et nøyaktig tallgrunnlag og framstilt basert på prinsippene i ESRS. Selskapets beskrivelse av egne rutiner og systemer tyder på at selskapet har et pålitelig datagrunnlag.

Posten Brings klimafotavtrykk

Posten Brings mest vesentlige klimatiltak er elektrifisering av kjøretøyparken. Selskapet har årlige mål om å øke andelen kjøretøy som benytter fossilfrie energikilder. Posten Bring har nådd målene selskapet har satt, og selskapets **omstillingstakt** er dermed i tråd med selskapets omstillingsplan.

Utslippsreduksjoner fra egen virksomhet var på 15 prosent i 2023, som følge av omstilling fra fossile kjøretøy til elektrisk- og biogassdrevne kjøretøy. I tillegg oppnådde konsernet reduksjon i indirekte klimagassutslipp fra leverandørkjeden. Omstillingstakten for egneide og innleide kjøretøy er tilpasset til å kunne innfri Posten Brings vitenskapsbaserte klimamål og samtidig utgjøre lavest mulig merkostnader. Selskapet opplever at usikkerhet i finansierungsplaner skyldes pris på kjøretøy som følge av modenhet i teknologien. Den største usikkerheten i omstillingsplanen er ifølge selskapet knyttet til prisutviklingen for elektriske lastebiler, og uforutsigbare støtteordninger.

²¹⁸ Posten Bring. (2024). *Drivkraft for omstilling: Integrert årsrapport 2023*. Selskapet opplyser at det i 2024 jobber med leverandørene for å få mer transparente og presise data og hyppigere rapportering på de indirekte utslippene i verdikjeden. Eksisterende løsning bidrar til at Posten Bring får samlet inn gode og fullstendige utslippstall, men på bekostning av nøyaktighet i estimerte utslipp fra kjøpte varer og tjenester. Posten Bring skal i 2024 også sette i gang en innovasjonsprosess med et utviklingsprosjekt for å finne måter små selskaper enklere kan rapportere på utslipp.

²¹⁹ Posten Bring. (2023). *Tillit i tøffe tider: Integrert årsrapport 2022*.

²²⁰ Posten Bring. (2024). *Drivkraft for omstilling: Integrert årsrapport 2023*.

²²¹ Posten Bring. (2023). *Tillit i tøffe tider: Integrert årsrapport 2022*.

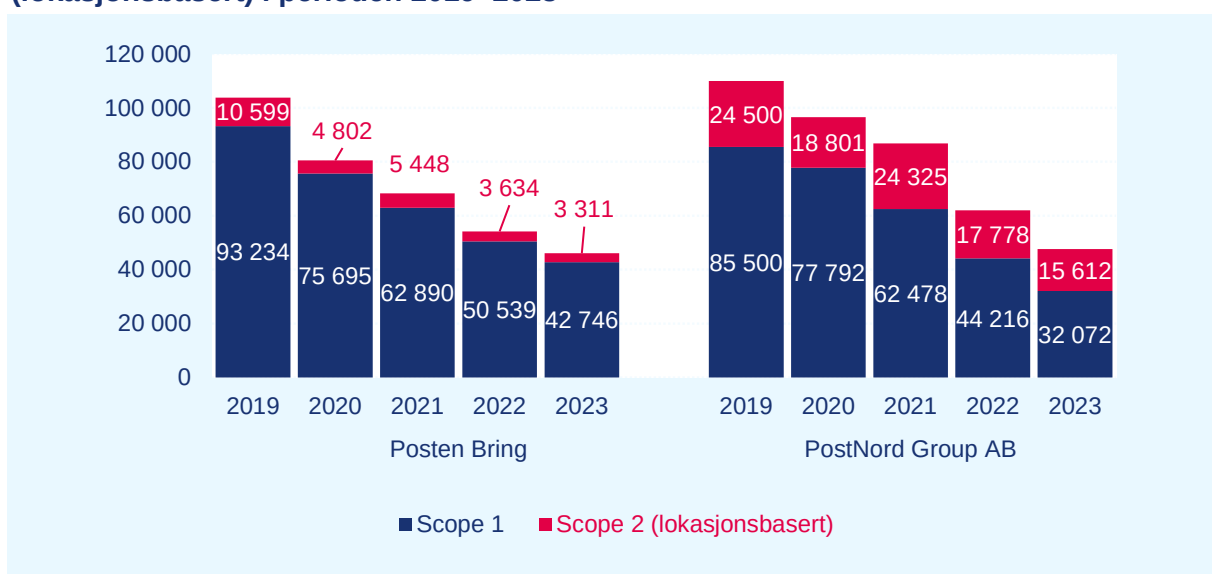
²²² PwC. (2020). Klimaindeks 2020. <https://www.pwc.no/no/tjenester/risk-advisory-services/barekraft-samfunnsansvar/pwc-klimaindeks-2020.pdf>

²²³ Posten Bring. (2024). *Drivkraft for omstilling: Integrert årsrapport 2023*.

Vår benchmarking av Posten Bring mot andre postselskaper²²⁴ i Europa viser at omstillingsgraden er på omtrent samme nivå som noen av de andre selskapene, og litt foran når det gjelder andel utslippsfrie kjøretøy. Posten Bring har 44 prosent av utslippsfrie kjøretøy mot henholdsvis 36 prosent hos PostNord²²⁵ og 40 prosent hos La Poste.²²⁶

Figur 8 viser utviklingen i Posten Bring og PostNords scope 1 og 2-utslipp i undersøkelsesperioden.²²⁷ Begge selskapene reduserte klimagassutslippene selskapene selv har kontroll over. Mens Posten Bring kuttet årlige utslipp med i gjennomsnitt 18 prosent, oppnådde PostNord gjennomsnittlige utslippskutt på om lag 19 prosent. Både Posten Bring og PostNord reduserte egne scope 1 og scope 2 klimagassutslipp i undersøkelsesperioden, i tråd med 1,5-gradersmålet. Posten Bring gjennomførte årlige utslippskutt i scope 1 og 2 på 19 prosent, mens PostNords årlige reduksjon i gjennomsnitt var 17 prosent.

Figur 8 Utvikling i Posten Bring og PostNords scope 1 og scope 2-utslipp (lokasjonsbasert) i perioden 2019–2023



Kilde: Riksrevisjonen basert på Posten Bring Faktahefter, Posten Bring (2024) integrert årsrapport *Drivkraft for omstilling* og PostNords integrerte årsrapporter 2021–2023.

Selskapenes **karbonproduktivitet** indikerer selskapenes omstillingstakt. Det følger av Figur 9 at karbonproduktiviteten i begge selskapene økte med over 7 prosent hvert år i undersøkelsesperioden. Dette indikerer at økonomisk vekst i selskapene har vært drevet av mer klimamessig bærekraftige aktiviteter enn før.

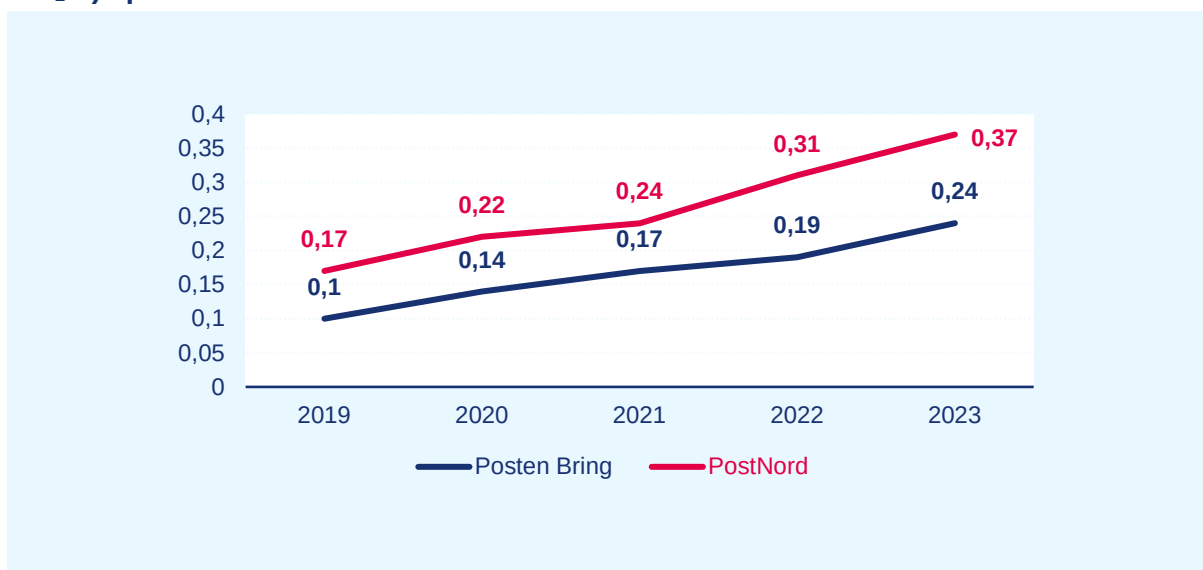
²²⁴ La Poste, PostNord, DHL, samt basert på informasjon fra Nærings- og fiskeridepartementets og Posten Brings egne sammenligninger.

²²⁵ PostNord. (2023). *Annual and Sustainability Report 2022*.

²²⁶ La Poste. (2023). *CSR Report 2022*.

²²⁷ Det foreligger ikke fullstendige historiske data for Posten Brings scope 3-utslipp.

Figur 9 Utviklingen i Posten Brings og PostNords karbonproduktivitet (mNOK/tonn CO₂-e) i perioden 2019–2023²²⁸



Kilde: Riksrevisjonen basert på Posten Bring Faktahefter, Posten Bring (2024) integrert årsrapport *Drivkraft for omstilling* og PostNords integrerte årsrapporter 2021–2023.

Dette viser at Posten Bring i undersøkelsesperioden har redusert egne klimagassutslipp, slik at det har hatt grønn vekst.

Nærings- og fiskeridepartementets eieroppfølging av forventningene til Posten Brings klimaarbeid

Departementets dialog med selskapet

Posten Bring rapporterer til Nærings- og fiskeridepartementet i henhold til forventningene i eierskapsmeldingen fra 2022.²²⁹ Posten Bring oppgir i intervju at selskapet tidligere oppfattet departementets oppfølging av selskapets klimaarbeid som sporadisk, og at det i stor grad var selskapet som satte agendaen. Selskapet opplever nå departementet som en fremoverlent, kunnskapsrik og nysgjerrig eier som stiller spørsmål og følger opp. Eierskapsmeldingen har ifølge selskapet ført til at eiers oppfølging er mer strukturert og systematisk enn tidligere.

Gjennomgang av Posten Brings rapportering på klimaarbeidet er fast tema på **møter** mellom selskapet og eier, og også i forbindelse med departementets møter med selskapets styre. Selskapet gjennomgår mål og resultater på arbeidet med klima og natur, herunder investeringer i nullutslippsløsninger og KPI-kartet (inkludert KPI-er for bærekraft) og fremdrift på indikatorene. Konsernstrategi og strategiske mål på bærekraft ble presentert for eier to ganger i 2023.²³⁰

Posten Bring oppdaterer rapporteringen på selskapets arbeid med ansvarlig virksomhet kvartalsvis, blant annet med en trafikklysvurdering av måloppnåelse på de forskjellige forventningene. Selskapet presenterer eller sender egenvurderingene til eier. Dokumenter fra kontaktmøter med eier viser at disse i 2023 inkluderte blant annet «Miljøforhold «Planet»», herunder KPI-ene «Klima» og «Naturmangfold og økosystemer», og også «Virksomhetsstyring» og KPI-en «Åpenhet og rapportering». Selskapet får skriftlige tilbakemeldinger fra departementet på egnevalueringene, og oppfatter departementets tilbakemeldinger som konkrete og relevante. I Nærings- og fiskeridepartementets årlige møte med styreleder og konsernsjef går departementet også gjennom

²²⁸ CAPRO = EBITDA + lønns- og personalkostnader (mNOK)/lokasjonsbasert scope 1 og 2-utslipp (CO₂-e tonn) uten biogene utslipp.

²²⁹ Se f.eks. Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*.

²³⁰ Vår gjennomgang av kontaktmøtedokumenter fra 2022 og 2023. Tidligere år var det andre KPI-er innenfor konsernmål «Best på bærekraftig verdiskapning», herunder bl.a. reduksjon CO₂ og andel kjøretøy på fornybar energi, som ble presentert.

vurderingen av hvordan Posten Bring jobber med statens forventninger og selskapets oppfyllelse av dette.²³¹

Nærings- og fiskeridepartementet oppgir i intervju at det har påpekt viktigheten av å balansere klimatiltakene mot økonomiske spørsmål overfor selskapet. I departementets **årlige bærekraftsmøte** med Posten Bring i 2022 stilte eier spørsmål til selskapet om kostnadene ved å ta en ledende rolle i bærekraftsarbeidet. Blant annet har kostnader knyttet til elektrifisering av kjøretøyparken vært tema, og departementet har overfor Posten Bring stilt spørsmål om hvordan investeringer balanseres mot hva kundene er villige til å betale for klimavennlige løsninger. Departementet oppgir i intervju at det ser at Posten Bring har økonomiske muligheter til å bygge ladeinfrastruktur til eget behov og eventuelt også noe for salg, men påpeker at det ikke er Posten Brings oppgave å kompensere for manglende statlige initiativer og bygge ut ladenettverket. Dette er det imidlertid opp til selskapets styre å vurdere hensiktsmessigheten av.

I intervju forteller Posten Bring at eiers avkastningsmål og utbytteforventning er gjenstand for mange diskusjoner mellom selskapet og eier. Posten Bring viser til at selskapet må ha god kapitalstruktur for å forbli konkurransedyktig, men også for å kunne investere i omstillingen.

Posten Bring forventes å være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet

Posten Bring sier i intervju at selskapet tolker statens forventning om at selskapene skal være ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet som at selskapene aktivt bør videreutvikle og definere beste praksis på området. Posten Bring har ambisjoner når det gjelder å være pådriver for endringer i næringspolitikken og klimapolitikken, og også for å få hentet ut forretningsverdien av selskapets klimaarbeid.

Posten Bring oppfatter at Nærings- og fiskeridepartementet er opptatt av hvordan selskapet gjør det sammenlignet med konkurrentene. På eierskapsmøtene redegjør selskapet for hvilke konkurrenter det ser, og i situasjonsrapporter til styret sier selskapet noe om hvordan konkurrentene gjør det på blant annet lønnsomhet, tjenester, markeder og klimaarbeid. Posten Bring har ikke fått innspill fra departementet på hvilke selskaper det skal sammenligne klimaarbeidet med, men hovedkonkurrenten PostNords resultater er regelmessig en del av dialogen med eier. Da er også klimaarbeidet et tema.

Departementets vurdering av Posten Brings modenhet og omstillingstakt

I intervju sier Nærings- og fiskeridepartementet at departementet opplever at Posten Bring har god utvikling i klimaarbeidet. Departementet vurderer at selskapet var tidlig ute med å anerkjenne at selskapet som transportaktør har hatt store utslipp, og var tidlig ute med å iverksette tiltak for å redusere selskapets utslipp. Posten Bring har ifølge departementet gjort mye for å redusere utslipp fra driften, blant annet ved mer miljøvennlige terminalbygg og transportmidler med lavere utslipp. Nærings- og fiskeridepartementet viser også til at Posten Bring er høyt rangert på klimaarbeidet i PwCs klimaindeks.

I Nærings- og fiskeridepartementets **helhetlige analyse** av Posten Bring fra 2022 vurderte departementet at selskapet har en tydelig bærekraftsagenda som er godt tilpasset langsiktig verdiskaping, at selskapet har vært gode på å kutte CO₂-utslipp, og at selskapet har høyt innovasjonsfokus.

²³¹ Fra referat fra Nærings- og fiskeridepartementets kontaktmøter med Posten Bring i 2023.

4.2 Om Samferdselsdepartementets eierskapsutøvelse og underliggende selskaper

4.2.1 Samferdselsdepartementets eierskapsutøvelse

Samferdselsdepartementet skal stille klare forventninger til selskapene

Omtalen av generelle forutsetninger for statens eierskapsutøvelse i kap. 4.1.1. gjelder også for Samferdselsdepartementet. Beskrivelser av hva statens eierskapsutøvelse skal bidra til og statens ulike **forventninger** til selskapene gjentas derfor ikke i dette kapittelet.

Samferdselsdepartementet opplyser i intervju at det regelmessig kommuniserer statens forventninger og innholdet i gjeldende eierskapsmelding til selskapene i eierdialogen. Departementet sier at det forutsetter at selskapene arbeider aktivt med å omstille virksomheten til et lavutslippssamfunn. Departementet er opptatt av at selskapene setter seg mål på kort og lang sikt i tråd med Parisavtalens mål, at selskapene følger dette opp med konkrete handlingsplaner og at de har en plan for bærekraftig verdiskaping i tråd med statens forventninger. Departementet vurderer at mens bærekraft og strategi tidligere har vært to adskilte felt, er bærekraft nå innlemmet i alt selskapene gjør. Flere selskaper gir i intervju uttrykk for at de opplever at Samferdselsdepartementet er opptatt av hvordan selskapene jobber med ansvarlig virksomhet, og at departementet gir klare signaler om at selskapene må søke å oppfylle og rapportere på forventningene i statens eierskapsmelding på klima- og naturområdet. Selskapene mener at Samferdselsdepartementets oppfølging av forventningene i eierskapsmeldingen har utviklet seg over tid. Departementet refererer mer aktivt til eierskapsmeldingen fra 2022 enn tidligere, og dette reflekteres også tydeligere i eierstyringen.

Samferdselsdepartementet oppgir i intervju at det har dialog med selskapene om ulike **dilemmaer** og hvordan situasjoner bør håndteres, men gir ikke konkrete forslag til håndtering av disse, da det tilligger selskapets ledelse å forvalte virksomheten. Et eksempel er forventninger i eierskapsmeldingen knyttet til bruk av GHG-protokollen. Rapportering i tråd med GHG-protokollen fordrer en noe annen struktur på rapportering av klimagassgassutslipp utover det som inngår i selskapenes klimagassrapportering til SSB.²³²

Faktaboks 3 Nasjonal transportplan og målkonflikter

Samferdselsdepartementet forvalter statlige midler til selskapene, utøver øvrig sektormyndighet på transportområdet og postområdet, og har en koordinerende rolle i å tilrettelegge for erfaringsutveksling og læring mellom virksomhetene som omfattes av Nasjonal transportplan.²³³

Samferdselsdepartementet viser i intervju til at det ligger forventninger til selskapenes arbeid knyttet til klima og natur både i eierskapsmeldingene og i Nasjonal transportplan. Ett av de fem hovedmålene i Nasjonal transportplan er å bidra til å oppnå Norges klima- og miljømål. Bane NOR, Avinor og Nye Veier bidrar i prosessen med å utarbeide Nasjonal transportplan.²³⁴

Gjennom utarbeidelse og oppfølging av den til enhver tid gjeldende Nasjonal transportplan følger også departementet opp regjeringens klima- og naturpolitikk overfor de etatene og selskapene som er omfattet av transportplanen. F.eks. skrev Samferdselsdepartementet i oppdragsbrev i forbindelse med utarbeidelse av ny Nasjonal transportplan at virksomhetene forventes å i større grad vektlegge ikke-prissatte virkninger knyttet til klima og natur i beslutningsprosessene.

Nasjonal transportplan redegjør for de viktigste forpliktelsene og målene på klima- og naturområdet som berører transportsektoren. Gjennom prosessene for utarbeidelse og

²³² Departementet opplyser at det ble likevel innhentet tall for indirekte utslipp fra selskapene til Nasjonal transportplan og til budsjettproposisjonen for 2024.

²³³ Samferdselsdepartementets sektormyndighet inkluderer også regulering og tilskudd på postområdet.

²³⁴ Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

oppfølging av transportplanen følger Samferdselsdepartementet samferdselsvirksomhetene opp mer på tvers på klima- og naturområdet enn det departementet normalt gjør i eierdialogen. Selv om Nasjonal transportplan favner ulike etater og selskaper, og disse vurderes ulikt på grunn av selskapenes vesentlighet og egenart, gir Samferdselsdepartementet uttrykk for å være opptatt av at metodikken som brukes i rapporteringen på for eksempel klimagassutslipp, arealendringer, arealbeslag mv. er sammenlignbar.

Nasjonal transportplan 2025–2036 gir eksempler på ulike målkonflikter og målsammenfall i transportsektoren.²³⁵ Det er også tilfeller hvor det etterspørres noe ulik informasjon fra Jernbanedirektoratet, Statistisk sentralbyrå og andre statlige aktører på samme tema. Departementet viser til at det i eierdialogen har vært en diskusjon om hvordan selskapene skal følge opp målene i Nasjonal transportplan. Målet knyttet til klima og natur er en naturlig del av målbildet departementet har satt.

Det er flere møtepunkter mellom transportvirksomhetene og Samferdselsdepartementet knyttet til arbeidet med Nasjonal transportplan, der selskapenes naturarbeid er diskutert som et tema. I tillegg har Samferdselsdepartementet ved Miljøseksjonen opprettet et «klima- og miljøforum» på tvers av transportvirksomhetene i sektoren. På fagmøtene i gruppen orienterer Samferdselsdepartementet og transportvirksomhetene hverandre om aktuelle saker. Samferdselsdepartementet inviterer også regelmessig transportvirksomhetene til uformelle fagmøter på aktuelle temaer, slik som klimagassregnskap og FNs bærekraftsmål.

For flere av selskapene i Samferdselsdepartementets portefølje er det målkonflikter, blant annet ved at økt virksomhetsaktivitet gir økte klimagassutslipp. Departementet påpeker videre at tiltak for å kutte indirekte utslipp kan gi økte direkteutslipp og naturinngrep, for eksempel når et selskap erstatter en bro med en utfylling. Det fremgår av vår dokumentgjennomgang og i intervju at flere av selskapene, som Vygruppen og Avinor, har løftet målkonflikter frem for Samferdselsdepartementet, slik at departementet er orientert om dilemmaene. Departementet har i enkelte tilfeller kommet med føringer for selskapenes klimaarbeid. Undersøkelsen viser også at det har vært dilemmaer som noen av selskapene har bedt departementet om bistand til å avklare, hvor selskapene opplever at Samferdselsdepartementet har gitt lite konkrete tilbakemeldinger.

Kilde: Intervjuer med Avinor, Nye Veier, Vygruppen og Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementets eieroppfølging

Samferdselsdepartementet forvalter eierskapet i syv heleide selskaper, hvorav selskapene Bane NOR, Avinor, Nye Veier og Vygruppen er omfattet av undersøkelsen.²³⁶

Samferdselsdepartementet har organisert eieroppfølgingen av selskapene i Eierstyringsenheten, der hvert selskap følges opp av et selskapsteam. Eierstyringsenheten har også ansvar for å utvikle kunnskap om og følge opp selskapenes bærekraftsarbeid på tvers av selskapsporteføljen. I tillegg har departementet en Miljøseksjon med ansvar for å koordinere departementets arbeid med miljø- og klimaspørsmål, deriblant virkemiddelbruk overfor klima- og miljøproblemer i samferdselssektoren. Miljøseksjonen bidrar med faglige innspill til møter eier har med selskapene om bærekraft.

Samferdselsdepartementets eierutøvelse har utviklet seg over tid, i tråd med at forventningene til selskapene har utviklet seg.

Samferdselsdepartementet har i hovedsak fire årlige **kontaktmøter** med selskapene og ett årlig **bærekraftsmøte**. I bærekraftsmøtene diskuteres blant annet selskapenes oppfølging av statens forventninger til økonomiske, sosiale og miljømessige forhold (klima, naturmangfold og økosystemer), og hvordan selskapenes arbeid med klima og natur er integrert i selskapenes mål og strategier, og

²³⁵ Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

²³⁶ Nærings- og fiskeridepartementet. (2024). *Statens eierrapport 2023 – Statens direkte eierskap i selskaper*.

partene har mulighet til å gå mer i dybden på bærekraftstemaer enn i vanlige kontaktmøter. Andre møter avholdes mellom departementet og det enkelte selskap etter behov.²³⁷

Samferdselsdepartementet oppgir i intervju at det velger selskapenes styre, og gjennomfører samtaler med de enkelte styremedlemmene årlig, samt gjør vurderinger av styrenes bidrag for å nå selskapenes mål. Ifølge Samferdselsdepartementet er det nå høyere bevissthet om miljømessig bærekraft - herunder klima og natur - i alle selskapene enn tidligere, og kompetansen på klima og natur i styrene har økt.

Nye Veier og Bane NOR opplever at Samferdselsdepartementet i økende grad følger opp selskapenes bærekraftsarbeid. Selskapene viser også til at Samferdselsdepartementet er tilgjengelig for spørsmål og innspill.

Vår dokumentgjennomgang av eierdialogen i perioden 2019–2023 viser at Samferdselsdepartementet i eierdialogen følger opp hvordan selskapene jobber med statens forventninger i den til enhver tid gjeldende eierskapsmeldingen.

Gjennomgangen viser videre at selskapene gir omfattende informasjon til Samferdselsdepartementet i tråd med den agendaen selskapet og departementet har blitt enige om i forkant av møtene. Selskapene gir departementet status på økonomi og måloppnåelse på områder departementet har bedt om, men det er også rom for at selskapene tar opp temaer som de ønsker å informere om eller diskutere med departementet.

Vår gjennomgang viser at Samferdselsdepartementets referater fra møtene i liten grad inneholder Samferdselsdepartementets vurderinger av materialet selskapene har lagt frem.²³⁸ Departementet uttaler at det har dialog med selskapene om mål og indikatorer, hvordan disse skal forstås, og om de er ambisiøse nok. Departementet opplyser videre at det har brukt respektive bærekraftsmøter med Avinor, Bane NOR, Nye Veier og Vygruppen i 2023 til å innhente kunnskap om hvordan selskapene jobber med de enkelte forventningsområdene i eierskapsmeldingen knyttet til ansvarlig virksomhet, klima og miljø, herunder hvilke saker som selskapene vurderer som vesentlige for måloppnåelsen. Tema og problemstillinger departementet anså som særlig viktig for eier å bli orientert om var blant annet arbeid med vesentlighetsanalyser og aktsomhetsvurderinger, selskapets mål for klimagassutslipp og hvorvidt disse er basert på vitenskapsbaserte metoder, og i hvilken grad metoden samsvarer med målene som følger av Nasjonal transportplan, selskapets arbeid med klimatilpasning, handlingsplaner for klimagassutslipp og bruk av rapporteringsstandarter, selskapets vurdering av naturrisiko og påvirkning av økosystemer samt rapportering på området. Departementet legger opp til at bærekraftsmøtene høsten 2024 vil ta for seg fremdrift og status for selskapenes arbeid på området.

Departementet viser i intervju til at mange av forventningene i eierskapsmeldingen på klima- og naturområdet er relativt nye, at feltet er i rask utvikling, og at data- og rapporteringsgrunnlaget av den grunn ikke er så omfattende ennå. Samferdselsdepartementet har derfor ikke kommet så langt i arbeidet med å systematisk vurdere selskapene på tvers på klima- og naturområdet.

Samferdselsdepartementet opplyser videre at det årlig utfører «**helhetlige selskapsanalyser**» av hvordan selskapene følger opp statens forventninger ut fra risiko og vesentlighet. Departementet viser til at det stort sett bruker malen Nærings- og fiskeridepartementet har utviklet for helhetlige analyser. Samferdselsdepartementet gir uttrykk for at det begynner å få god erfaring med å bruke malen, og at malen tilpasses ved behov. Vår dokumentgjennomgang viser at Samferdselsdepartementets selskapsteam har utarbeidet årlige helhetlige selskapsanalyser siden 2021.

²³⁷ Gjennomgang av referater fra kvartals- og bærekraftsmøter i perioden 2019–2023 for Bane NOR, Avinor, Vygruppen og Nye Veier.

²³⁸ Gjennomgang av referater fra kvartals- og bærekraftsmøter i perioden 2019–2023 for Bane NOR, Avinor, Vygruppen og Nye Veier.

Samferdselsdepartementet understreker i intervju at det er vesentlige forskjeller mellom selskapene i departementets eierportefølje, og at eieroppfølgingen av selskapenes klima- og naturarbeid må tilpasses selskapets egenart, risiko og vesentlighet slik at ønskede resultater nås. Departementet opplyser at det enkelte år vil gjøre mindre grundige analyser av selskapenes arbeid med klima og natur enn andre år dersom det er andre forventningsområder som vurderes å være mer vesentlige ut ifra selskapets situasjon og risiko.

Vår dokumentgjennomgang viser videre at Samferdselsdepartementet ikke har utført systematiske analyser av selskapenes arbeid med klima og natur. Departementet oppsummerer i analysene selskapenes presentasjoner og gjør enkelte vurderinger. Departementet vurderer i større grad det tilgjengelige kunnskapsgrunnlaget og i mindre grad selskapets prestasjoner. Selskapsanalysene inneholder i varierende grad prioriterte mål og tiltak for eieroppfølgingen på kort og lang sikt. Detaljeringsgraden i analysene varierer mellom selskapene og mellom år. Mens noen helhetlige analyser i hovedsak består av gjengitt innhold fra selskapets rapportering, inneholder andre i større grad analyser og resonnementer. Det er i de helhetlige analysene ikke dokumentert om tiltak foreslått av Eierstyringsenheten i tidligere analyser har blitt gjennomført og fulgt opp i eierdialogen.

Samferdselsdepartementets oppfølging av forventningen om at selskapene skal være ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet på klima- og naturområdet

Flere selskaper oppgir i intervju at Samferdselsdepartementet i bærekraftsmøtene er tydelig på at de skal oppfylle forventningene i eierskapsmeldingene, men viser også til at forventningen i eierskapsmeldingen om at selskapene skal være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet har vært lite eksplisitt i eierdialogen med departementet.

Samferdselsdepartementet opplyser i intervju at det legger til grunn at hva som utgjør beste praksis følger av eiermeldingen. Departementet opplyser at det gjør en overordnet vurdering av om selskapene kan anses å være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet. Departementet gjennomfører derimot ikke benchmarking av selskapene opp mot eksterne selskaper som et ledd i dette. Samferdselsdepartementet gjennomfører heller ikke systematisk benchmarking av transportselskapene opp mot hverandre, men sammenligner selskapene for å utlede hvor langt de har kommet i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet på klima- og naturområdet. Departementet oppgir at det ikke vurderer selskapenes arbeid med klima og natur opp mot konkrete bransjestandarder, men at det i det videre må følge opp hvordan selskapene selv forholder seg til bransjenormer og standarder på de enkelte områdene. Samferdselsdepartementet uttaler at det i bærekraftsmøtene fremover blir viktig for departementet å utfordre selskapene ytterligere på hva det betyr at selskapene, i tråd med eierskapsmeldingens forventninger, er ledende på klima- og naturområdet.

Samferdselsdepartementet opplyser videre at alle selskapene etter departementets vurdering har jobbet godt med å få på plass det formelle i deres rapportering. Departementet har inntrykk av at selskapene jobber systematisk med å innrette seg etter CSRD, og departementet vurderer at skjerpede rapporteringskrav kan bidra til at selskapene jobber mer helhetlig og strategisk med bærekraftsarbeidet.

Samferdselsdepartementet viser åpenhet om sin eierutøvelse

Samferdselsdepartementet skriver referater fra kontaktmøtene med selskapene og utarbeider skriftlige helhetlige selskapsanalyser. Dette bidrar til etterprøvbarhet i departementets eierskapsutøvelse, og gir i noen grad innsikt i hva departementet tar opp med selskapene og i hvilken grad departementet fremmer ansvarlighet i selskapenes klima- og naturarbeid.

Samferdselsdepartementet skal utøve eierskapet på en måte som er i tråd med ledende praksis internasjonalt

Samferdselsdepartementet oppgir i intervju at det er viktig å følge opp selskapene på en systematisk og likeartet måte, slik at departementets eierstyring er forutsigbar for selskapene over tid.

Departementet er opptatt av at selskapene har en helhetlig tilnærming til arbeidet med ansvarlig virksomhet, og ønsker å bidra til bevisstgjøring hos selskapene og være pådriver i dette arbeidet.

Samferdselsdepartementet mener at suksesskriterier i selskapenes arbeid er systematikk, rutiner, relevante mål, tiltaksplaner og oppfølging av disse, og at det er selskapene selv som må definere og konkretisere sine mål. Departementet opplyser samtidig at det har dialog med selskapene om mål og indikatorer, hvordan disse skal forstås og om de er ambisiøse nok.

Siden fagkompetansen og rapporteringskravene på klima- og naturområdet er i sterk utvikling, viser departementet videre til at det er viktig å utvikle egen kompetanse for å kunne bidra til å nå statens mål som eier gjennom eierdialog og oppfølging. Departementet uttrykker et ønske om å konkretisere hvordan det skal følge opp tiltak og eventuelle avvik i informasjonen selskapene legger frem om selskapets klima- og naturpåvirkning.

Samferdselsdepartementet uttaler at hva som utgjør beste praksis i klima- og miljøarbeidet er under rask utvikling, både når det gjelder fag og regelverk, og arbeider kontinuerlig med å utvikle systemer for eieroppfølgingen for å følge utviklingen. Departementet viser til at ett av fokusområdene i eieroppfølgingen er selskapenes risikostyring og -håndtering samt påfølgende tiltaksplaner. I eieroppfølgingen er Samferdselsdepartementet opptatt av at selskapene utvikler relevante prestasjonsindikatorer (KPI-er), og at klima og natur er innlemmet i selskapets strategier. Ifølge departementet er det viktig at selskapenes mål i klima- og naturarbeidet er realistiske, og at KPI-ene er relevante og gir rett styringsinformasjon.

Samferdselsdepartementet sier videre i intervju at det kan være krevende å utvikle gode KPI-er på dette området, og at det derfor er viktig at departementet forstår grunnlaget for de vurderingene selskapene gjør i forbindelse med rapporteringen. Samferdselsdepartementet viser til at selskapene i arbeidet med å utvikle KPI-er har dialog med departementet om disse. Selskapene har uttrykt til departementet at de opplever at det kan være krevende å rapportere enkelte prestasjonsindikatorer i ESRS. Departementet uttaler at i tillegg til KPI-ene skal rapporteringen også inneholde en del kvalitativ informasjon, og departementet opplyser at det har oppfordret selskapene til å fortelle om initiativene de tar på naturområdet.

Vygruppens klimaarbeid

Vygruppen AS (Vygruppen) er et transportkonsern med virksomhet i Norge og Sverige. Virksomheten består i hovedsak av transport, persontog, gods og buss.²³⁹

Vi har valgt aktørene som inngår i vår sammenligning av selskapers klimaarbeid basert på deres størrelse og markedsandel i respektive segmenter (Tabell 6). Gitt selskapenes størrelse og markedsandel er Vygruppens togvirksomhet kun sammenlignbar med SJ Norge AS. Når det gjelder Vygruppens bussvirksomhet har vi sammenlignet selskapet med Tide AS og Connect Bus Norge AS. Selskapene ble valgt basert på deres markedsandel. Vy Buss AS (Vy Buss) har cirka 30 prosent av markedet i 2024, Tide AS har om lag 20 prosent, Connect Bus Norge AS ligger på 20 prosent, mens andre aktører som Boreal Norge AS og Nobina Norge AS deler resten. Når det gjelder godstransport konkurrerer Vygruppens datterselskap CargoNet AS først og fremst med OnRail AS. Mens CargoNet AS har en dominerende posisjon i kombitogmarkedet²⁴⁰ på om lag 75 prosent, har OnRail AS cirka 25 prosent av markedet. OnRail AS inngår som den eneste konkurrenten i godssammenligningen.

²³⁹ Nærings- og fiskeridepartementet. (2024). *Statens eierrapport 2023 – Statens direkte eierskap i selskaper*.

²⁴⁰ Kombitog transporterer containere, semihengere og vekselflak som del av en intermodal transportkjede, der transporten bruker minst to av transportmidlene bil, skip, tog eller fly. Kilde: Jernbanedirektoratet. (2021). *Jernbanedirektoratets Begrepskatalog*.

Tabell 6 Oversikt over utvalgte selskaper Vygruppen konkurrerer med per segment i 2024

	Driftsinntekter (MNOK)	Antall ansatte	Estimert markedsandel (%)
PERSONTOG²⁴¹			
Vygruppen AS (persontog)	8 429	2 800	67
SJ Norge AS	1 629 (2022)	419	14
BUSS²⁴²			
Vygruppen AS (buss)	8 466	7 400	30
Tide AS	4 900	4871	20
Connect Bus Norge AS	1 601	1850	20
GODS: kombitogmarked			
Vygruppen AS (CargoNet AS)	1 268	500	75
OnRail AS	38	100	25

Kilde: Riksrevisjonen basert på årsrapporter, proff.no, logistikkinside.no.

Klima som tema i Vygruppens bærekraftsarbeid

Tabell 7 viser en oppsummering av vår sammenligning av Vygruppens klimaarbeid opp mot andre selskaper i samme bransje, på utvalgte elementer.

Tabell 7 Oppsummering av vår sammenligning av klimaarbeidet i Vygruppen og andre selskaper

	Vygruppen AS	SJ Norge AS	Connect Bus Norge AS	Tide AS	OnRail AS
Bærekraft integrert i strategien	ja	ja	ja	ja	-
Klimamessig bærekraft innlemmet i forretningsmodellen	nei	nei	delvis	nei	ja
Utarbeidet dobbel vesentlighetsanalyse	ja	-	ja	nei	-
Mål om reduksjon av selskapenes samlede klimagassutslipp	nei	nei	har utarbeidet vitenskapsbaserte klimamål i 2023	nei	nei
Karbonbudsjett for selskapet	nei	-	-	nei	nei
Omstillingsplan for selskapet	delvis, en plan om reduksjon av 15,8 prosent av klimagassutslippene sammenlignet med 2020	-	-	nei	-
Klimakrav i avtalene	ja	-	ja	-	-

Kilde: Riksrevisjonen basert på Vygruppens årsrapporter og intervjudata. Oppdatert per juni 2024.

²⁴¹ SJ Norge AS og Go-Ahead Norge AS ble vurdert for benchmarking.

²⁴² Tide AS, Connect Bus Norge AS, Boreal Norge AS og Nobina Norge AS ble vurdert for benchmarking.

Arbeidet med å forebygge og redusere Vygruppens klimafotavtrykk er integrert i konsernets **virksomhetsstrategi**, med hovedmål om «vekst gjennom flere bærekraftige reiser og godstransport på bane, og høyest mulig lønnsomhet over tid». Selskapets klimaarbeid inngår i hovedmål Bransjeledende innovasjon: «Forretningsdrevet innovasjon som kommer kunden til gode, reduserer vårt utslipp og gjør oss mer konkurransedyktige». Vygruppen har ikke et eget uttalt mål knyttet til klimaarbeid, men gir uttrykk for at miljømessig bærekraft er en integrert del av selskapets strategi og styringssystem, og dette reflekteres i selskapets visjon «Vy gjør det enkelt å velge miljøvennlig».²⁴³

For å kartlegge og håndtere forretningsrisikoer og -muligheter knyttet til blant annet klimaarbeidet, gjennomfører selskapet hvert annet år en **dobbel vesentlighetsanalyse**. En god vesentlighetsanalyse inkluderer et representativt utvalg av interessentene påvirket av selskapets virksomhet og oppdateres jevnlig. Vygruppen har intervjuet både interne og eksterne interessenter som har gitt egne vurderinger av hva som er de vesentligste bærekraftstemaene for selskapet.²⁴⁴

I 2023 viste vesentlighetsanalysen at interessentene anså temaet «Vygruppens påvirkning på klima og miljø» som mer vesentlig enn i 2022. Temaet er ifølge selskapet vesentlig for å vinne anbud, redusere driftskostnader ved energieffektiv fremføring og for å sikre konkurransekraft i markedet.

Vygruppen har foreløpig ikke i tilstrekkelig grad innlemmet klimamessig bærekraft i selskapets **forretningsmodell**. Vygruppens klimagassutslipp kommer i all hovedsak fra togtransport, godstransport på jernbane og busstransport. Vygruppen forvalter ikke jernbaneinfrastruktur og er pålagt å leie togsett fra Norske Tog. Dette gjør at Vygruppen i liten grad har kontroll over utslippene fra selskapets persontogtransport i Norge. Selskapet kan imidlertid redusere klimagassutslipp fra godstransport gjennom å bruke mer klimavennlige hybride lokomotiver og ved å elektrifisere terminaloperasjoner, og Vygruppen har arbeidet med tiltak på området over tid.

Vygruppen har foreløpig kun i begrenset grad identifisert muligheter til å styrke sin konkurranseevne gjennom å investere i løsninger som reduserer selskapets samlede klimagassutslipp. Den største delen av Vygruppens klimagassutslipp er knyttet til selskapets bussvirksomhet. Vygruppen og andre bussoperatører som konkurrerer om samme kontrakter, oppgir i intervju at de opplever at fylkeskommuner og andre offentlige oppdragsgivere i liten grad er villige til å betale for nullutslippstransport i de tilfeller dette ikke har vært avtalefestet. Dette gjelder primært kontrakter som er inngått for en stund siden. I slike tilfeller er ikke investeringer i mer kostbare nullutslippsbusser lønnsomt, ifølge Vygruppen, også som følge av tap av restverdi i allerede investerte busser ved eventuell konvertering til mer kostbare nullutslippsbusser.²⁴⁵ Denne vurderingen er gjenspeilet i Vygruppens vesentlighetsanalyse fra 2023, der interessentene konkluderte med at bærekraftstemaet «klimavennlig drift og ansvarlig forbruk» var noe mindre finansielt vesentlig for Vygruppen enn i 2022.²⁴⁶ Hoveddelen av de nye kontraktene på busstransport legger, ifølge selskapet, imidlertid til rette for nullutslipp.

Tide AS oppgir i intervju at selskapet opplever at offentlige anbud ofte har et miljøinnslag, men anslår at det ikke utgjør mer enn cirka 25 prosent. Selskapet uttrykker at selv om det ønskes å være mer klimavennlig enn det kontrakten åpner for, vil det da ikke bli kostnadsdyktig ettersom nullutslippsteknologi er mer kostbart. Connect Bus AS erfarer ifølge intervju at flere fylkeskommuner har kuttet investeringer i omstillingen ved å gå tilbake til fossil diesel ettersom de ikke lenger har råd til biodrivstoff i sin bussvirksomhet. Selskapet vurderer at hvis det setter seg mer ambisiøse mål enn konkurrentene, for eksempel et mål om 100 prosent utslippsfrie busser i 2035, og bytter materiell i kontraktsperioden, vil selskapet ikke kunne vinne kontraktene, og mister konkurransedyktigheten.

²⁴³ Vygruppen. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*, s. 130, 16 og 12.

²⁴⁴ Vygruppen. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*.

²⁴⁵ Vygruppen opplyser at dette kun gjelder løpende anbudskontrakter. Nye anbudskontrakter for buss spesifiserer og finansierer elektriske busser slik at i nye kontrakter er nullutslippsbusser økonomisk bærekraftig.

²⁴⁶ Vygruppen. (2023). *Dobbel vesentlighet 2023* [presentasjon].

Connect bus Norge AS opplyser videre at kontraktens krav og vurderingskriterier påvirker hvilke ambisjoner selskapet kan realisere. Selskapet opplever at en del offentlige oppdragsgivere i 2024 stiller lavere klimakrav i kommende anbud enn forventet.

For å innlemme klimamessig bærekraft i forretningsmodellen er Connect Bus AS nødt til å velge bort enkelte kontrakter samt fokusere på kontraktene der lavutslippsløsninger allerede kan utkonkurrere fossile løsninger. Dette kan på sikt hjelpe selskapet til å sikre mer gunstige finansieringsvilkår.

Vygruppen opplyser i intervju at det bruker vesentlighetsanalysens resultater for å prioritere mellom temaer for selskapets bærekraftsarbeid. I perioden 2019–2021 hadde Vygruppen et mål om å redusere utslippsintensiteten i produksjonen, med fokus på å redusere klimagassutslipp per setekilometer. Fra 2022 gikk selskapet bort fra målet om å redusere utslippsintensitet, til fordel for et mål om å redusere selskapets totale klimagassutslipp, uten at dette målet ble spesifikt tallfestet eller tidsbestemt. Samtidig har Vygruppen tallfestet et tidsbestemt mål om å spare samfunnet for 1 million tonn CO₂-ekvivalenter innen 2025. Selskapet skal oppnå dette ved å transportere flere passasjerer og mer gods på skinner. Dette omhandler de såkalte unngåtte klimagassutslippene (scope 4), som Vygruppen estimerer at selskapet vil bidra til i perioden 2022–2025.²⁴⁷

Vygruppen oppgir videre at ettersom selskapet ikke har utarbeidet et klimamål på konsernnivå i undersøkelsesperioden, har det heller ikke brukt **karbonbudsjett** som styringsverktøy.

Til sammenligning utarbeidet Connect Bus, ett av selskapene Vygruppen konkurrerer med, vitenskapsbaserte klimamål i 2023 om å redusere klimafotavtrykket i tråd med målene i Parisavtalen.²⁴⁸

Vygruppen har per april 2024 imidlertid ikke laget en **omstillingsplan** med tiltak for å redusere selskapets utslipp i tråd med 1,5-gradersmålet i Parisavtalen.²⁴⁹

I intervju kommer det frem at selskapet prioriterer mellom mulige utslippsreducerende **tiltak** på konsernnivå basert på utslippstall fra klimagassregnskapet. I 2020 estimerte Vygruppen sammen med en ekstern samarbeidspartner de identifiserte tiltakene til potensielt å kunne oppnå utslippskutt på 15,8 prosent av konsernets totale utslipp. De tre iverksatte tiltakene med størst estimert klimaeffekt var elektrifisering av alle kommersielle busser, elektrifisering av CargoNets kjølevogner og energieffektivisering i persontog gjennom blant annet mer effektiv styring av temperatur i vognene. Konsernet blir nødt til å identifisere og gjennomføre flere og mer effektfulle klimatiltak for å kunne halvere selskapets utslipp frem til 2030 i tråd med målet i Parisavtalen.

Vygruppen oppgir videre at selskapet anser utslippsreducerende tiltak som en del av den daglige driften og følger dem dermed opp som en del av Vygruppens standardiserte økonomi- og budsjettprosesser. Dette gjør at Vygruppen har **oversikt over kostnader** og tilhørende inntekter for hvert konkrete initiativ som er satt i gang og for tiltak som vurderes igangsatt.

Vygruppens klimaarbeid følges gjennom operasjonelle **KPI**-er på klimagassutslipp for buss (g/setekm) og gods (g/tonnkm).²⁵⁰ Selskapet rapporterer fremdrift på tiltakene samlet under en overordnet strategisk KPI som angir status på alle større pågående bærekraftsprosjekter og tiltak. Dette gjør at ledelsen kan følge opp blant annet status på prosjekter relatert til statens forventninger i den aktuelle eierskapsmeldingen, for eksempel elektrifisering av bussparken.²⁵¹

²⁴⁷ I juni 2024 satte Vygruppen vitenskapsbaserte klimamål for 2030 og 2050, og sendte inn søknad for godkjenning av SBTi.

²⁴⁸ Etisk handel Norge. (2023). *Aktomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis – Redegjørelse rapporteringsåret 2022. For Connect Bus*. Tide AS vil i løpet av 2024 gjennomføre en dobbel vesentlighetsanalyse, fastsette klimamål på mellomlang og lang sikt og utarbeide en omstillingsplan for hvordan selskapet skal nå klimamålene.

²⁴⁹ Konsernet vil i 2024 utarbeide utslippsbaner og en dekarboniseringsplan for hvordan selskapet skal nå 2030- og 2050-målene i tråd med Parisavtalen. Vygruppen forventer at resultater av dette arbeidet vil inngå som en del av selskapets virksomhetsplan.

²⁵⁰ Vygruppen. (2023). *Operative KPIer til RR* [presentasjon].

²⁵¹ Vygruppen. (2023). *Strategisk KPI – innovasjon aug 2023* [presentasjon].

Vi har gjennomført en dokumentgjennomgang for å undersøke selskapets arbeid med å fremme **bærekraft i leverandørkjeden**. Vygruppens etiske krav til leverandører er et kontraktsvilkår i alle konsernets avtaler. Vygruppen stiller blant annet krav om at «Leverandøren skal aktivt arbeide for å minimere klimagassutslipp, naturrisiko og andre klima- og naturutfordringer knyttet til egen virksomhet og i leverandørkjeden». Vygruppen opplyser at selskapet har igangsatt arbeidet med et system for risikovurderinger og oppfølging av leverandører.²⁵²

Vygruppens klimarapportering

Fullstendighet

En fullstendig klimarapportering fordrer at selskapet rapporterer om klimagassutslipp i scope 1, 2 og 3.²⁵³ Videre skal alle vesentlige klimagassutslipp, også i scope 3, inngå i selskapets rapportering.

Vi har sammenlignet Vygruppens klimarapportering med SJ AB,²⁵⁴ Connect Buss AS og Tide AS og vurdert fullstendigheten i de rapporterte opplysningene om selskapenes klimaarbeid. Vår benchmarking viser at alle selskapene rapporterer på **scope 1** og **scope 2**-utslipp. I tråd med beste praksis rapporterer Vygruppen biogene utslipp separat fra andre CO₂-utslipp.

Det er imidlertid forskjeller i dekningsgraden i selskapenes rapportering av klimagassutslipp i verdikjeden (**scope 3**-utslipp). Vygruppen, SJ AB og Tide AS rapporterer utslippstall for scope 3-utslipp, mens Connect Buss AS ikke gjør det. Vygruppen og Tide AS oppgir i tillegg hvilke utslippskategorier av scope 3-utslipp som inngår i deres klimagassregnskap. For å vurdere vesentligheten for hver utslippskategori, gjennomfører Vygruppen en «screening» for å se hvilke aktiviteter i verdikjeden som er forventet å føre til de største klimagassutslippene. Vygruppens klimagassregnskap inneholder alle vesentlige scope 3 oppstrømsutslipp (utslippskategori 1-8).²⁵⁵ Selskapet har valgt å ikke inkludere nedstrømsutslipp (utslippskategori 9-15), ettersom selskapet vurderer disse som lite relevante for virksomheten. Til sammenligning inneholder klimagassregnskapet til Tide AS scope 3-utslipp for fire kategorier. SJ AB oppgir imidlertid ikke hvilke scope 3 utslippskategorier som er inkludert i rapporteringen. Dette viser at Vygruppen har en mer **fullstendig** klimarapportering enn de andre selskapene som inngår i vår benchmarking.

Nøyaktighet og pålitelighet

I 2023 var 95 prosent av Vygruppens klimagassutslipp beregnet fra selskapets aktivitetsdata (produksjonstall, forbruk av drivstoff, strøm osv.), og 5 prosent var estimert basert på økonomidata. Den høye andelen aktivitetsdata bidrar til **nøyaktighet** i selskapets klimagassregnskap.

Beste praksis i selskaper som følger anerkjente rapporteringsstandarder innebærer en redegjørelse for hvilken beregningsmetodikk som er brukt i klimagassregnskapet, og hvordan denne er endret fra foregående år. Blant selskapene i vår benchmarking er det Vygruppen og SJ AB som anvender den anerkjente GRI-standarden og opplyser om brukt beregningsmetode, definisjoner og forutsetninger.²⁵⁶ Dette bidrar til **pålitelighet** i selskapets bærekraftsrapportering.

Videre kartla Vygruppen i 2023 hvilke aktiviteter i konsernet som er omfattet av **EUs taksonomi**. Kartleggingen viste at en stor andel av konsernets driftsinntekter (95 prosent), investeringer (99 prosent) og driftskostnader (98 prosent) er omfattet av rammeverket.²⁵⁷

²⁵² Vygruppen. (u.å.). Vygruppens etiske krav til leverandører. <https://cdn.sanity.io/files/eyx1eny7/vyno-production/3c6eb4e786c2e83d71c0b225e4f44134c0fd732c.pdf>

²⁵³ Greenhouse Gas Protocol Initiative. (2013). *Scope 3 calculation guidance*. Hentet 14. november 2024 fra https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/Scope3_Calculation_Guidance_0.pdf

²⁵⁴ SJ Norge AS sine klimagassutslipp rapporteres samlet i en felles bærekraftsrapport for konsern SJ.

²⁵⁵ Kategori 1-8: produksjon og behandling av varer og tjenester som virksomheten kjøper fra andre, for eksempel flyreiser og transporttjenester.

²⁵⁶ Vygruppen. (2023). *Når hver tur teller: Års- og bærekraftsrapport 2022 for Vygruppen.*; SJ AB. (2023). *Framtidens sätt att resa: SJs års- och hållbarhetsredovisning 2022*.

²⁵⁷ Vygruppen. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*. Selskapet vil i 2024 jobbe videre med aktivitetene som er omfattet av taksonomien for å se hvor stor andel av disse som tilfredsstiller kravene for å være miljømessig bærekraftig.

Rapporteringen fra selskaper som er ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet inneholder opplysninger om **systemer for datainnsamling og kvalitetskontroll**. Ikke alle selskapene som inngår i benchmarkingen med Vygruppen redegjør for hvordan de sikrer kvaliteten på datainnsamlingen.

Vygruppens klimagassregnskap viser at det meste av konsernets klimafotavtrykk kommer fra forbruk av fossilt drivstoff. Selskapet samler aktivitetsdata fra et flåtestyringssystem som gir oversikt over blant annet drivstofforbruk, tomgangskjøring og kjøreadferd. Det er etablert målepunkter i hver buss som gir oversikt over sjåførens kjørestilsutslag og som bidrar til strakstilbakemelding på effekter slik som slitasje på buss og energiforbruk. Vygruppen arbeider også med å få på plass velfungerende energimålere i togene slik at lokfører kan få direkte tilbakemelding på energiforbruk.²⁵⁸

Selskapet henter inn en del utslippsdata fra leverandører. I tillegg gjennomfører selskapet en spend-analyse med data fra økonomisystemet, for å få oversikt over kostnader som medfører indirekte klimagassutslipp. Vygruppen sender kostnadsoversikten til en ekstern samarbeidspartner, som regner om til CO₂-e i henhold til GHG-protokollen.²⁵⁹

Vygruppen etablerte i 2023 en internkontrollprosess for bærekraftsrapportering på lik linje med internkontrollprosessen for finansiell rapportering og misligheter. Alle virksomhetsområder og konsernstaben utarbeider årlig risikoanalyser og vurderer internkontrollen, inklusive tiltak for forbedring, i samsvar med konsernets styringsårshjul.

Vygruppens klimarapportering er fullstendig, nøyaktig og utarbeidet i tråd med beste praksis. Våre funn samsvarer med resultatene i PwCs årlige Klimaindeks, som i 2023 vurderte at Vygruppen hadde god klimarapportering.²⁶⁰

Vygruppens klimafotavtrykk

Vygruppens **klimagassutslipp** lå i 2023 nærmest uendret sammenlignet med 2019-nivået (Figur 10). Vi har valgt 2019 som referanseår for å vurdere klimagassutslippene gitt et normalt aktivitetsnivå i selskapet. Årene 2020, 2021 og 2022 ble i varierende grad påvirket av pandemirestriksjonene. For persontogvirksomheten i Norge var klimagassutslippene i 2023 redusert med 60 prosent, hovedsakelig som følge av at selskapet fra juni 2020 kun kjørte elektriske persontog. En annen årsak var at selskapet oppnådde lavere energiforbruk per kjørte setekilometer for elektriske tog i 2023 sammenlignet med elektriske tog i 2019.²⁶¹

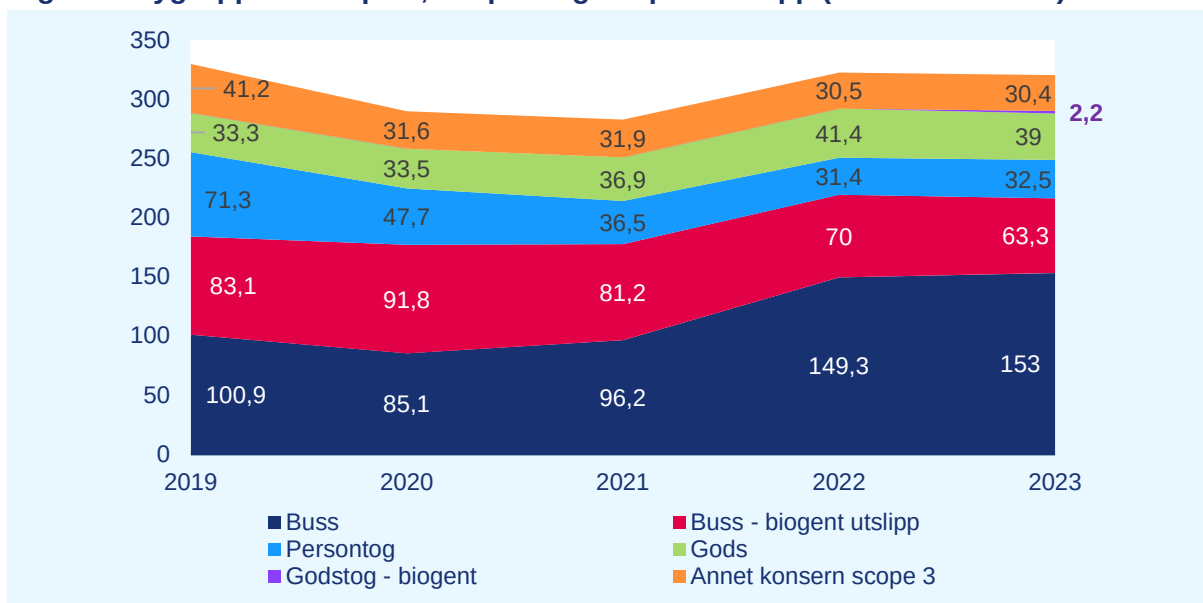
²⁵⁸ Vygruppen. (2023). *Når hver tur teller: Års- og bærekraftsrapport 2022 for Vygruppen*.

²⁵⁹ Vygruppen. (2023). *Prosessbeskrivelse bærekraftsregnskap Vy*.

²⁶⁰ PwC. (2023). *Klimaindeksen 2023*. https://www.pwc.no/no/publikasjoner/Klimaindeksen_2023.pdf

²⁶¹ Vygruppen. (2023). *Når hver tur teller: Års- og bærekraftsrapport 2022 for Vygruppen*.

Figur 10 Vygruppens scope 1, scope 2 og scope 3-utslipp (1000 tonn CO₂-e)



Kilde: Vygruppen. (2023). *Når hver tur teller: Års- og bærekraftsrapport 2022 for Vygruppen.*

Figur 10 viser at bussvirksomheten utgjorde den største andelen av Vygruppens klimagassutslipp i 2023. Andel klimagassutslipp fra fossildrevet busstransport økte fra 31 prosent i 2019 til 48 prosent i 2023. Vygruppens samlede utslipp fra bussvirksomheten økte fra 56 prosent til 68 prosent i denne perioden. Dette viser at for å oppnå utslippsreduksjon i tråd med målene i Parisavtalen, er det primært klimagassutslippene fra bussvirksomheten selskapet må redusere.

Dersom selskapet ønsker å øke eller beholde dagens aktivitetsnivå samtidig som det skal kutte utslipp i tråd med målene i Parisavtalen, må denne verdiskapingen skje på en mindre forurensende måte. Da vil en reduksjon i **utslippsintensitet** for datterselskapet Vy Buss bli nødvendig.

Vygruppen viser til at oppdragsgivere innen busstransport av økonomiske hensyn har bestemt at bruken av biodiesel skal reduseres til fordel for vanlig diesel. I 2021 hadde Vy Buss en andel biodiesel på 35 prosent. Denne var redusert til om lag 23 prosent i 2023.²⁶² Busstransportens klimafotavtrykk økte derfor i undersøkelsesperioden.

Bussvirksomhetens utslippsintensitet er én av Vygruppens operative KPI-er. I 2023 hadde konsernets bussvirksomhet en utslippsintensitet på 24,3 g/setekm. Vygruppens mål er å redusere utslippsintensiteten med 1 prosent i 2024 og 18 prosent i 2028 sammenlignet med 2023.²⁶³

Gjennomføring og fremdrift på igangsatte tiltak kan gi en indikasjon på **omstillingsgraden** i Vygruppen. Vygruppen har igangsatt tiltak for å elektrifisere den **kommersielle bussflåten**.²⁶⁴ Vygruppen opplyser at bussinvesteringer i stor grad er i elektriske busser. Overgangen til nullutslippskjøretøy skjer ifølge selskapet i takt med at gamle kontrakter utløper og nye inngås.

I 2023 var om lag 6 prosent av Vygruppens kommersielle busser elektriske.²⁶⁵ Vy Buss anslår at omtrent 16 prosent av selskapets kommersielle busser vil være elektriske i 2024. Kommersielle busser utgjør omtrent 5 prosent av bussene Vy Buss opererer i Norge.

²⁶² Vygruppen. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023.*

²⁶³ Vygruppen. (2023). *Operative KPI til RR* [presentasjon].

²⁶⁴ Med kommersielle busser mener vi turbusser, ekspressbusser, shuttle-busser og flybusser.

²⁶⁵ Vygruppen. (2024). *2023 utslippsfrie kommersielle busser* [oversendte data].

Tabell 8 Utviklingen i andel av vognkilometer kjørt elektrisk med buss i Norge i 2021–2023 (i prosent)

	2021	2022	2023
Vygruppen AS	5	4	8
Tide AS	4	4	-
Connect bus AS	1	13	13

Kilde: Riksrevisjonen basert på det innhentede datamaterialet fra selskapene.

I 2023 kjørte Vygruppens elektriske busser 8 prosent av samlede vognkilometer i Norge,²⁶⁶ mens Connect Bus Norge AS stod for totalt 13 prosent av produserte vognkilometer med elektriskdrevne kjøretøy (Tabell 8).²⁶⁷

Koronapandemien påvirket antall reisende og førte til reduserte bussforbindelser sammenlignet med andre år. Vi beregner derfor bussvirksomhetens **utslippsintensitet** som klimagassutslipp per vognkilometer. Tabell 9 viser at produksjonen i Vygruppens bussvirksomhet i Norge i 2023 var 36 prosent mer forurensende per kjørte kilometer enn i 2019. Hovedårsaken var ifølge selskapet overgangen fra biodiesel til fossil diesel på flere kontrakter i 2022.

Tabell 9 Utvikling i utslippsintensiteten i Vygruppens bussvirksomhet i Norge 2019–2023

	2019	2020	2021	2022	2023
Klimagassutslipp fra buss i Norge (tonn CO₂-e)²⁶⁸	90 757	74 888	84 408	114 962	116 665
Vognkilometer kjørt med buss (mill. km)	169,3	164,5	183,5	149,2	159,5
Utslippsintensitet (tonn CO₂-e/mill. vognkm)	536	455	460	771	731

Kilde: Riksrevisjonen basert på det innhentede datamaterialet fra Vygruppen.

Omstillingen til lavutslippsøkonomi forutsetter at vekst i verdiskapingen ikke gir økt bruk av ikke-fornybare ressurser, da dette også vil øke de totale klimagassutslippene. Selskapets karbonproduktivitet²⁶⁹ viser i hvilken grad selskapets verdiskaping skjer på en måte som reduserer klimagassutslipp. Vygruppens klimagassutslipp i undersøkelsesperioden **forble nærmest uendret** mens driftsinntektene økte. Figur 11 viser at Vygruppens karbonproduktivitet i 2023 derfor vokste med 8 prosent. Det betyr at konsernets verdiskaping ble drevet av mer bærekraftig virksomhet enn i tidligere år, og vokste raskere enn konsernets totale utslipp.²⁷⁰ Ettersom Vygruppens verdiskaping i 2023 økte mer enn selskapets klimagassutslipp, hadde selskapet **grønn vekst**, til tross for at selskapets utslipp ikke ble redusert.

²⁶⁶ Asplan Viak. (2023). *Beregninger Vy konsern 2022 Asplan Viak* [dataark].

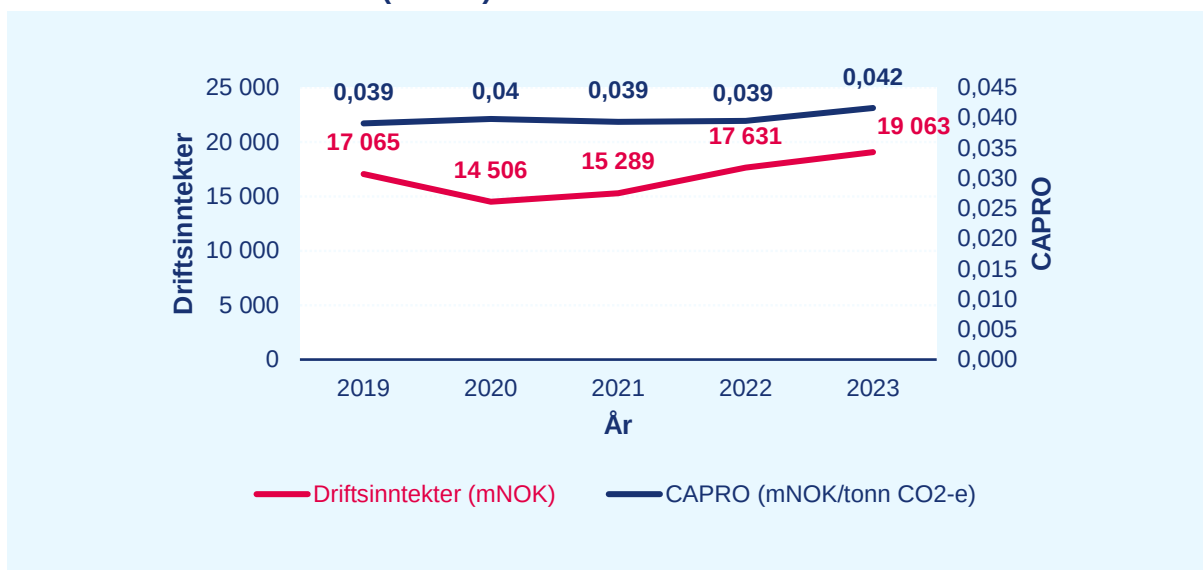
²⁶⁷ Etisk handel Norge. (2023). *Aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis – Redegjørelse rapporteringsåret 2022 for Connect Bus*.

²⁶⁸ Beregnet med lokasjonsbasert metode uten biogent karbon.

²⁶⁹ EBITDA + lønns- og personalkostnader (mNOK) / drivhusgassutslipp (CO₂-e tonn) uten biogent karbon, se Stoknes, P. E., & Rockström, J. (2018). Redefining green growth within planetary boundaries. *Energy Research and Social Science*, 44, 41–49. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2018.04.03>

²⁷⁰ Beregnet uten biogent karbonutslipp.

Figur 11 Karbonproduktiviteten (CAPRO) i Vygruppen (mNOK/tonn CO₂-e) sett mot konsernets driftsinntekter (mNOK) 2019–2023



Kilde: Riksrevisjonen basert på det innhentede datamaterialet fra Vygruppen.

Samferdselsdepartementets eieroppfølging av forventningene til Vygruppens klimaarbeid

Departementets dialog med selskapet

Vygruppen opplyser i intervju at Samferdselsdepartementet har bedt selskapet om å tydeliggjøre arbeidet med bærekraft ved å ta bærekraft inn i selskapets strategi, og selskapet opplever at departementet er tilfreds med innholdet i strategien selskapet har valgt. Selskapet har lagt frem resultatene fra en dobbel vesentlighetsanalyse, der Samferdselsdepartementet er en viktig deltager i interessentanalysen. I forkant av kvartalsmøtene med eier utarbeider Vygruppen en omfattende presentasjon av status for selskapet inklusiv KPI-kart og finansiell rapportering, og oversender dette til departementet. Departementet prioriterer hva det eventuelt vil ha utdypet, og Vygruppen opplever at departementet er lydhøre når Vygruppen ønsker å ta opp aktuelle temaer selskapet vil diskutere med eller informere eier om. I kvartalsmøtene er Samferdselsdepartementet ifølge selskapet godt forberedt og stiller aktivt spørsmål. Vygruppens strategiske KPI-er blir gått gjennom i de ordinære kontaktmøtene samt i bærekraftsmøtet, og i denne sammenheng følges KPI-ene på bærekraft opp på lik linje som selskapets andre mål.

I det årlige møtet om bærekraft legger Vygruppen frem års- og bærekraftsrapporten, og denne diskuteres i møtet. Vygruppen opplyser i intervju at Samferdselsdepartementet blant annet har etterspurt rapportering på aktivitets- og redegjørelsesplikten, og er tydelig i dets forventninger til rapporteringen. Vygruppen opplever at det å følge med på utviklingen i beste praksis på bærekraftsrapportering kan være utfordrende, men arbeider aktivt for å tilpasse seg dette. Vygruppen er samtidig opptatt av at selskapet skal ha en forståelig og nyttig års- og bærekraftsrapport, og beskriver derfor i årsrapporten hvordan selskapet har kommet frem til resultatene, og hvilke kilder vurderingene er basert på.

Vygruppen viser til at selskapet har løftet dilemmaer for Samferdselsdepartementet i bærekraftsmøtene, og fått gode diskusjoner og refleksjoner fra departementet. Målkonflikter mellom klimavennlige løsninger og økonomiske spørsmål kan ifølge selskapet være vanskelige å håndtere da de også vedrører kundene og leverandørene. Selskapet har hatt dialog med departementet om å konkurrere om kontrakter og anbud, også der det ikke stilles strenge klimakrav. Vygruppen konkurrerer om slike kontrakter og anbud ettersom kollektivtransport med fossilt brensel likevel er mer

klimamessig bærekraftig enn de fleste andre transportalternativer. Vygruppen ønsker derfor å øke produksjonen og tilbudet til kundene for å legge til rette for økning av kollektivandelen og godstransport på bane. Dette er ifølge selskapet i tråd med eiers forventninger.

Vygruppen uttaler i intervju at selskapet opplever at Samferdselsdepartementet er opptatt av og oppdatert på selskapets klimaarbeid, og at departementet forstår virksomheten godt og stiller relevante og gode spørsmål dersom det er noe det ønsker at Vygruppen skal forklare mer utfyllende.

Vygruppen forventes å være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet

Vygruppen uttaler at Samferdselsdepartementet har orientert selskapet om forventningene i eierskapsmeldingen og departementet forventer at selskapet skal være ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet. Samferdselsdepartementet har overfor Vygruppen uttrykt tilfredshet med selskapets arbeid med ansvarlig virksomhet.

Vygruppen opplyser videre at Samferdselsdepartementet er opptatt av hvordan selskapet jobber med ansvarlig virksomhet, og er tydelig på at klimamålene som settes skal være i tråd med forventningene i Eiermeldingen. Departementet gir klare signaler om at Vygruppen må søke å oppfylle statens forventninger til dette arbeidet, men gir ikke signaler med detaljerte forventninger til oppnådde resultater i bærekraftsarbeidet.

Vygruppen har i undersøkelsesperioden ikke satt tallfestede mål om reduksjon i selskapets klimagassutslipp.²⁷¹ I 2020 identifiserte Vygruppen tiltak som skulle tilsi en samlet reduksjon i selskapets klimafotavtrykk på om lag 16 prosent. Vår dokumentgjennomgang tyder på at departementet i undersøkelsesperioden ikke har utfordret selskapet på de to nevnte forholdene i Vygruppen.

Departementets vurdering av Vygruppens modenhet og omstillingstakt

Vygruppen rapporterer til Samferdselsdepartementet på indikatorer som blant annet viser status på tiltak for å fremme langsiktig lønnsomhet og sikkerhet, samt redusere klimagassutslipp. Samferdselsministeren har uttrykt at informasjonen fra selskapet gir et godt grunnlag for å vurdere selskapets arbeid på områder der staten som eier har konkrete forventninger, og vurderer i beretningen til Riksrevisjonens kontroll med forvaltningen av statens interesser i selskaper for 2022, at Vygruppens drift er i samsvar med statens mål som eier.²⁷² Samferdselsdepartementet fremhever i intervju Vygruppen som et eksempel på selskap med god praksis da departementet vurderer at selskapets arbeid med klimaproblematikk har fått fotfeste i hele organisasjonen.

Vygruppen viser i intervju til at Samferdselsdepartementet gir selskapet handlingsrom til selv å finne veien for å kutte utslipp i tråd med målene i Parisavtalen. Selskapet vurderer at departementet gjennom Eierdialogen følger opp på utvalgte konkrete saker som elektrifisering av selskapets bussvirksomhet. Samferdselsdepartementet bekrefter at det er orientert om at Vygruppen har gjort investeringer i elektriske busser i den kommersielle bussflåten. Et hinder for omstillingen av ekspressbussene er ifølge departementet tilgjengelig infrastruktur og teknologi, som rekkevidde og lademuligheter for elektriske turbusser. Omstillingen av den anbudsutsatte bussvirksomheten, som i 2023 utgjorde omtrent 95 prosent av Vygruppens busser i Norge,²⁷³ er ifølge departementet avhengig av hva fylkeskommunene legger inn som krav i konkurransegrunnlag og kontrakter.

Samferdselsdepartementet uttaler videre at det ikke har gjort egne vurderinger av om Vygruppen kutter utslippene i tråd med Paris-avtalen. Departementet uttaler at med alle endringene på

²⁷¹ Vygruppen har satt vitenskapsbaserte mål om å redusere selskapets samlede klimagassutslipp etter medio 2024, og har sendt disse til SBTi for godkjenning.

²⁷² Samferdselsministerens beretning til Riksrevisjonen for Vygruppen 2022, 3. juli 2023.

²⁷³ I 2024 utgjorde den anbudsutsatte bussvirksomheten 92 prosent av Vygruppens busser i Norge.

bærekraftfeltet, ønsker departementet å øke egen kompetanse på området, for å kunne utfordre Vygruppen om resultatene av selskapets klimaarbeid.

4.2.2 Nye Veiers klimaarbeid

Nye Veier AS (Nye Veier) planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder riksveistrekninger. Nye Veier har ingen kommersielle konkurrenter, ettersom selskapet ikke opererer i et fritt marked. Dette gjør at det er vanskelig å finne sammenlignbare selskaper i samme bransje for benchmarking av Nye Veiers klimaarbeid. Nye Veiers klimaarbeid og -rapportering er derfor sammenlignet med beste praksis i andre bransjer, som omtalt i kapittel 3.1.

Formålet ved bruk av benchmarking er blant annet å undersøke hvorvidt resultater av selskapenes klimaarbeid er i tråd med hva som kan forventes gitt selskapenes rammevilkår og incitament i markedet. Fremdriften i et selskaps omstillingsarbeid kan derfor kun sammenlignes mot selskaper som har tilnærmet like rammer i samme bransje, og er derfor ikke inkludert i vår benchmarking av Nye Veier.

Klima som tema i Nye Veiers bærekraftsarbeid

Nye Veiers klimaarbeid er nedfelt i selskapets **klimastrategi** og i **virksomhetsstrategien**, som begge er fra 2021. Ett av fire hovedmål i Nye Veiers virksomhetsstrategi er å ha en lederposisjon på klima og natur i samferdselssektoren. Klimastrategien konkretiserer selskapets klimamål, ambisjoner og overordnede virkemidler. Selskapet vil bygge en kultur for måloppnåelse på klimafeltet og bruke sin rolle som statlig innkjøper og premissgiver for å bidra til omstilling av Norge.²⁷⁴

Nye Veier har ikke et mål om bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men har en **forretningsmodell** som skal levere best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og mest mulig effektiv gjennomføring av tildelte oppdrag. Å gjennomføre tiltak for å redusere selskapets klimagassutslipp er derfor lønnsomt så lenge dette også bidrar til forbedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Isolert sett vil reduserte klimagassutslipp og redusert miljøpåvirkning kunne forbedre samfunnsøkonomien, da slike reduksjoner virker positivt inn på de samfunnsøkonomiske regnestykkene, enten i form av prissatte eller ikke-prissatte virkninger. I prosjekters planleggingsfase opplever Nye Veier ofte synergieffekter mellom klima, natur og økonomi. På denne måten har selskapet i stor grad integrert klimamessig bærekraft i forretningsmodellen. Ifølge selskapet oppstår det likevel målkonflikter i byggefasen, ettersom tiltak for å redusere klimagassutslipp kan medføre merkostnader.²⁷⁵

Selskapet konkurrerer ikke med Statens vegvesen i en tradisjonell kommersiell forstand, men de to virksomhetene opererer i en såkalt «målestokkonkurranse». Dette innebærer at oppdragene, i motsetning til i en priskonkurranse i et fritt marked, tildeles basert på Samferdselsdepartementets evaluering av de to virksomhetenes mulige bidrag til å nå målene for statens veipolitikk. Med utgangspunkt i Stortingets bevilgning, og med Nasjonal transportplan som overordnet føring, tildeles de to aktørene byggherreansvaret for forskjellige strekninger.²⁷⁶ Nye Veier kan derfor ikke velge bort oppdrag med stor klima- og naturpåvirkning. Nye Veier kan heller ikke selv endre selskapets forretningsmodell.²⁷⁷

Nye Veier prioriterer selv i hvilken rekkefølge selskapet skal gjennomføre tildelte prosjekter. Klima er én av mange variabler som går inn i selskapets prioriteringsmodell. I prioriteringsmodellen er det, i henhold til føringer fra staten, kun de klimagassutslippene som prissettes i den samfunnsøkonomiske analysen som utgjør beslutningsgrunnlaget.²⁷⁸ Kostnadene knyttet til utslipp fra produksjon av vareinnsatsen som brukes i prosjektene er inkludert gjennom innsatsvareprisen dersom innsatsvarene

²⁷⁴ Nye Veier. (2021). *Klimastrategi*.

²⁷⁵ Nye Veier. (2023, 31. mai). *Oppfølging etter kontaktmøte 01/2023 – klima og miljø* [brev til Samferdselsdepartementet].

²⁷⁶ Menon Economics. (2023). *Evaluering av omorganiseringen av veisektoren gjennom opprettelse av et veiselskap*.

²⁷⁷ Nye Veier. (2023). *Årsrapport 2022*.

²⁷⁸ Dette inkluderer per 2024 direkte utslipp fra anleggsarbeid, direkte utslipp fra endring i veitrafikk og utslipp fra arealbruksendringer i byggefasen.

handles i marked som er underlagt kvotesystemet, CO₂-avgift eller andre klimatiltak. I tillegg er konsekvenser for miljø inkludert som ikke-prissatte konsekvenser. Nye Veier oppgir at klimagassutslipp som ikke er inkludert i de samfunnsøkonomiske regnestykkene, likevel alltid beregnes og synliggjøres i alle beslutningsprosesser i selskapet, selv om de ikke prissettes.

Nye Veier gjennomførte en vesentlighetsanalyse i 2017/2018. I 2024 fulgte selskapet denne opp med en **dobbel vesentlighetsanalyse** i henhold til metodikken i CSRD. I analysen ble flere bærekraftstemaer definert som vesentlige for selskapets påvirkning på miljø, samfunn og mennesker, og for mulige finansielle konsekvenser av slik påvirkning. To av disse var på klima- og naturområdet: «klimaendringer (E 1): klimagassutslipp» og «biodiversitet og økosystemer (E 4): direkte drivere av tap av biodiversitet».²⁷⁹ Nye Veier opplyser i intervju at selskapet også har betydelig interessentdialog i alle prosjekter, og deltar aktivt i bransjenettverk hvor dialog om ulike bærekraftstema er sentralt. Strategisk styring av klimaarbeid forutsetter at selskapet har etablert system og rutiner på selskapsnivå for å planlegge og gjennomføre kutt i egne totale klimagassutslipp. Nye Veier har ikke satt et spesifikt mål om å redusere de totale klimagassutslippene fra hele virksomheten. I 2016 satte selskapet imidlertid et mål som innebærer å begrense klimagassutslipp fra selskapets prosjekter. Dette innebærer blant annet at Nye Veier skal redusere klimagassutslipp fra prosjektets byggefase med 50 prosent innen 2030, og redusere utslippene fra drift med 75 prosent, sammenlignet med et referansekarbonbudsjett. Et slikt budsjett estimerer hva utslippene ville ha vært dersom prosjektet ble bygget og/eller driftet med teknologi og metoder fra 2016. I 2021 ble målet revidert i tråd med ambisjonene i Nasjonal transportplan, og Nye Veier satte som et nytt mål å redusere utslippene av klimagasser fra byggefase med 50 prosent innen 2030, og redusere utslipp fra drift med 75 prosent, sammenlignet med et referansetall for 2005. Dette målet dekker alle selskapets store prosjekter, samt drift, noe som i praksis utgjør i hovedsak alle selskapets utslipp i scope 1, 2 og 3.

Det Nye Veier omtaler som klimamål er hverken et mål å om å redusere Nye Veiers utslippsintensitet²⁸⁰ eller de totale klimagassutslippene fra hele virksomheten. Selskapets nåværende klimamål fra 2021 fokuserer i hovedsak på forebygging og begrensning snarere enn reduksjon av klimagassutslipp, og er satt på prosjektnivå. Nye Veier påpeker i intervju at en av grunnene til at selskapet ikke har satt et mål om å redusere klimagassutslipp for hele virksomheten er at det ikke bestemmer sin egen portefølje. Selskapet vurderer at dette er i tråd med føringer i Nasjonal transportplan. Hverken vitenskapsbaserte klimamål eller Norges nasjonale klimamål forholder seg til «planleggingsgevinster» i prosjektene eller «historiske standardteknologier på prosjektnivå», slik Nye Veiers system for oppfølging av utslippsmålene gjør. Nasjonale utslippsmål tar utgangspunkt i reelle utslipp på det nasjonale territoriet i et historisk kalenderår, og setter et mål for reelle utslipp i et fremtidig kalenderår.²⁸¹ Nye Veiers foreløpige vurdering er at selskapets nåværende mål på prosjektnivå vil måtte omstruktureres for å kunne bli godkjent under SBTi. Dette arbeidet ville fordret at selskapet fremover i større grad fokuserer på årlig kutt i totale klimagassutslipp, sammenlignet med de årlige utslippene i et enkelt referanseår.²⁸²

Nye Veier har ikke utarbeidet et **karbonbudsjett** for hele virksomheten som viser hvor mye klimagassutslipp selskapet kan slippe ut og samtidig være i tråd med klimamålene sine. Selskapet påpeker at ettersom tidsplanen for implementering av prosjektporteføljen er usikker, og er avhengig av en rekke eksterne faktorer, foreligger det ikke et totalt og tidsbestemt klimagassbudsjett for hele virksomhetens portefølje.

Nye Veier har ikke laget **tiltaksplaner, omstillingsplan** eller lignende med konkrete klimatiltak, kostnader²⁸³ eller finansieringsplan frem mot 2030 og 2050. Én av grunnene til dette er at selskapet stiller overordnede klimakrav til sine entreprenører, og at entreprenørene selv definerer hvilke tiltak de

²⁷⁹ Nye Veier. (2023). *Vesentlighetsanalyse 2023-2024*.

²⁸⁰ Nye Veier oppgir at kravene i CSRD vil medføre behov for å definere klimamålene på virksomhetsnivå i fremtiden.

²⁸¹ Nye Veier. (2023, 31. mai). *Oppfølging etter kontaktmøte 01/2023 – klima og miljø* [brev til Samferdselsdepartementet].

²⁸² Nye Veier. (2024). *Forklaring og henvisninger – opplasting til datalast*.

²⁸³ Basert på Nye Veier. (2021). *Klimastrategi*.

iverksetter for å imøtekomme utslippskravene. Klimastrategien beskriver denne tilnærmingen, sammen med andre overordnede virkemidler. Nye Veier oppgir at selskapet har innarbeidet klimastrategien i selskapets operative dokumenter som prosedyrer, handlingsplaner, maler o.l.²⁸⁴

Nye Veiers viktigste **klimatiltak** er å benytte karbonbudsjetter i planlegging, bygging og drift av prosjekter, og å stille krav til prosentvis utslippsreduksjon i kontrakter.²⁸⁵ Nye Veier har satt et kortsiktig mål om å redusere klimagassutslipp fra bygging med 20 prosent for perioden 2021–2023.²⁸⁶ Selskapet følger opp denne ambisjonen med en dedikert KPI i selskapets «Strategihus».²⁸⁷ Kravene til utslippsreduksjon trappes opp frem mot 2030. Ifølge selskapet investeres det også betydelig i forskning, utvikling og innovasjon på klimafeltet.

Nye Veier har et mål om at byggeprosjekter som avsluttes i 2030 skal « redusere » 50 prosent av klimagassutslipp fra utbyggingen og 50 prosent av direkte klimagassutslipp fra maskinparken, sammenlignet med en referanseberegning utført ved vedtak av kommunedelplan, og utført basert på bransjestandard for teknologi i referanseåret 2005.²⁸⁸ Dette innebærer ifølge selskapet ikke nødvendigvis en reduksjon i selskapets klimafotavtrykk i et enkeltår, men at prosjektene skal utføres på en måte som begrenser klimagassutslippene sammenlignet med standard teknologi, metoder og planer. Ambisjonsnivået ble valgt blant annet på bakgrunn av målet i Nasjonal transportplan om 50 prosent utslippsreduksjon fra transportsektoren i 2030 sammenlignet med 2005.²⁸⁹

Nye Veiers mål for reduksjon av klimagassutslipp i drift og vedlikehold av selskapets strekninger er 75 prosent, sammenlignet med referanseberegninger.²⁹⁰ Målemetoden er særlig relevant for klimagassutslipp fra transport, salt, asfalt og direkte utslipp per kjørte kilometer for driftsmaskiner.

Nye Veier har utviklet karbonbudsjetter for selskapets portefølje som viser hvor mye klimagassutslipp de enkelte prosjektene er forventet å slippe ut. Hvert prosjekt får også et klimamål, og prosjektene bruker budsjettene til å styre etter målene. Utslippsbudsjettene for de enkelte prosjektene oppdateres fortløpende i prosjektutviklingen for å reflektere gjeldende status. Nye Veier lager et karbonbudsjett under planleggingen av nye veiprojekter, som selskapet så oppdaterer i senere planleggingsfaser, i utbyggingsfasen og når prosjektet ferdigstilles.²⁹¹ På den måten kan selskapet sette klimakrav som reflekterer teknologisk og annen utvikling, som f.eks. mer klimavennlige materialer. Nye Veier opplever at det kan være krevende å beregne nøyaktig hvor mye reduksjon i utslipp fra et ferdigstilt prosjekt som skyldes selskapets egne tiltak og hvor mye som skyldes generell teknologisk utvikling, men at det er enkelt å følge de store linjene i utviklingen av klimabudsjettene og klimagassregnskapene.²⁹²

Nye Veier oppgir i intervju at selskapets anskaffelsesmodell tilsier at det er markedet som skal identifisere og tilby de mest utslippeffektive tiltakene. Hovedprinsippet er at Nye Veier **stiller krav om utslippsreduksjon i kontrakter**, og så er det tilbyderne som identifiserer de enkelte tiltakene og deres potensial i tilbudene. I tillegg til minimumskravene, kan tilbydere oppnå poeng i evalueringen ved å tilby ytterligere klimagassreduksjon enn minimumskravene. Miljømessig bærekraft blir ifølge en tidligere benchmarking av selskapets anskaffelsesfunksjon²⁹³ i svært stor grad hensyntatt i selskapets

²⁸⁴ Nye Veier. (2021). *Klimastrategi*.

²⁸⁵ Nye Veier. (2023). *Årsrapport 2022*.

²⁸⁶ Nye Veier. (2023). *Kvartalsrapport tredje kvartal 2023*.

²⁸⁷ Nye Veier. (2023). *Nye Veier - mål og KPI'er* [pdf-fil mottatt fra Nye Veier i etterkant av intervju].

²⁸⁸ Nye Veier eksisterte ikke som selskap i 2005, og referansebudsjett beregnes derfor i praksis ved bruk av bransjestandard for teknologi i 2005. Ifølge Nye Veier er dette det mest relevante for selskapet som er et relativt nytt selskap, istedenfor å sammenligne måloppnåelse gjennom absolutte utslipp i ett enkelt år, slik en del andre virksomheter gjør. Referansekarbonbudsjettet Nye Veier bruker for å oppnå relative utslippskutt antar teknologi og metoder på 2016-nivå (beregner hva utslipp ville vært hvis bygget i 2016), og beregnes på prosjektens fysiske dimensjoner.

²⁸⁹ Nye Veier. (2023, 31. mai). *Oppfølging etter kontaktmøte 01/2023 – klima og miljø* [brev til Samferdselsdepartementet].

²⁹⁰ Nye Veier. (2021). *Klimastrategi*.

²⁹¹ Nye Veier opplyser at selskapet har utviklet en intern metodikk for å vurdere hvor ambisiøse klimakrav selskapet skal stille i kontrakter. Metodikken innebærer at det utarbeides et referansekarbonbudsjett. Dette budsjettet setter en øvre grense for hvor mye klimagassutslipp prosjektet kan slippe ut. Referansekarbonbudsjettet Nye Veier bruker tar utgangspunkt i teknologi og metoder på 2016-nivå. Det vil si at selskapet beregner hva utslipp ville vært hvis prosjektet ble bygget i 2016, og dette beregnes basert på prosjektets dimensjoner. Selskapet har valgt metoder og teknologi på 2016-nivå ettersom dette var selskapets etableringsår, og også ettersom gode verktøy og beregningsmetoder da begynte å bli tilgjengelig i bransjen.

²⁹² Nye Veier. (2024). *Forklaring og henvisninger – opplasting til datalast* [tekstdokument].

²⁹³ Formålet med denne var å benchmarke 10 statlige virksomheters anskaffelsesfunksjoner på tvers av fem dimensjoner for anskaffelsesarbeidet: Kostnadsbesparelser, Prosesseffektivisering og digitalisering, Samfunnsansvar, Innovasjon og leverandørutvikling, samt Styring og etterlevelse.

anskaffelser. Nye Veiers anskaffelsesfunksjon virker ifølge benchmarkingen å ha kommet lenger i arbeidet med mål og måloppnåelse på samfunnsansvar i anskaffelser enn virksomhetene selskapet blir sammenlignet med.²⁹⁴

Selskapet opplyser at det legger til grunn at eiers forventning er at bærekraft skal være et integrert mål. Nye Veier skal derfor lage et rammeverk for å legge til rette for at prosessene knyttet til bærekraftsarbeidet skal bli en del av økonomi- og virksomhetsstyringen og selskapets strategi. Bærekraft er tatt inn i styringsdialogen, og er tema på administrerende direktørs interne kvartalsvise møter med hele ledelsen. Karbonbudsjetter fra prosjekter og klimagassregnskap blir brukt som grunnlag for styring på både prosjektnivå og selskapsnivå. Bærekraft er en del av selskapets kvartalsrapport og årsrapport og selskapets rapportering til styret og eier.

Nye Veiers klimarapportering

Fullstendighet

Nye Veier rapporterte første gang om selskapets totale klimagassutslipp i årsrapporten for 2022.²⁹⁵ Nye Veiers årsrapport for 2023 presenterte direkte og indirekte utslipp (scope 1, 2 og 3) fra selskapets egen drift, pågående anleggsprosjekter og drift og vedlikehold for årene 2020–2023.²⁹⁶ Selskapets årsrapport spesifiserer ikke i hvilken grad rapporterte klimagassutslipp inkluderer utslipp fra bruk av biogen energi.²⁹⁷

Det meste av selskapets **scope 1**-utslipp kommer fra drift av egne kontorer og firmabiler. **Scope 2**-utslippene består av utslipp fra innkjøpt energi og fjernvarme. Nye Veier oppgir ikke i årsrapporten om disse ble beregnet ved bruk av en markedsbasert eller lokasjonsbasert metode. Selskapets **scope 3**-utslipp er indirekte utslipp i verdikjeden forbundet med selskapets anskaffelser og produkter.²⁹⁸ Rapporterte tall omfatter estimerte utslipp knyttet til arealbruksendringer (FLAG), men ikke som en egen kategori. Nye Veier oppgir at detaljerte tall for dette finnes i selskapets interne system for klimagassberegninger.

Nye Veier rapporterer årlige scope 3-utslipp knyttet til fire utslippskategorier.²⁹⁹ I tillegg rapporteres samlede utslipp i scope 3 fra blant annet materialbruk og andre innsatsfaktorer i det enkelte prosjekt ved prosjektets ferdigstillelse. Nye Veiers klimarapportering har blitt vurdert som god og transparent i uavhengige vurderinger, slik som PwCs klimaindeks 2023.³⁰⁰

Nøyaktighet og pålitelighet

Beregningene av Nye Veiers klimagassutslipp utføres i stor grad av konsulenter, rådgivere og entreprenører, avhengig av hvilken fase prosjektene er i, og kontrolleres i selskapet.³⁰¹ Nye Veier oppgir i årsrapport for 2023 at årlig rapportering er krevende i enkelte utslippskategorier, og at utslipp fra materialbruk og arealbruksendringer derfor er basert på en kombinasjon av aktivitetsdata og estimater basert på prosjektenes klimagassbudsjetter. Sluttregnskapene er basert på innrapporterte data. Det fremgår ikke av Nye Veiers klimarapportering i årsrapporten for 2023 hvor stor andel av selskapets klimagassutslipp som er beregnet ut fra innrapporterte aktivitetsdata, og hvor stor andel som er estimert basert på økonomidata og estimater fra klimagassbudsjetter. Nye Veiers klimarapportering er derfor lite transparent.³⁰²

²⁹⁴ Oslo Economics & Inventura. (2020). *Benchmarking av anskaffelsesfunksjonen i statlige virksomheter*.; Oslo Economics & Inventura. (2024). *Benchmark 2023: Benchmarking av anskaffelsesfunksjonen i statlige virksomheter*.

²⁹⁵ Basert på en gjennomgang av Nye Veiers årsrapporter for 2020–2022.

²⁹⁶ Nye Veier. (2023). *Årsrapport 2022*.

²⁹⁷ Nye Veier oppgir at dette vil være en del av fremtidig videreutvikling, blant annet på grunn av kravene i CSRD.

²⁹⁸ Nye Veier. (2023, 31. mai). *Oppfølging etter kontaktmøte 01/2023 – klima og miljø* [brev til Samferdselsdepartementet].

²⁹⁹ Asplan Viak. (2023). *VegLCA v5.12b dokumentasjon*. <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljo-og-omgivelsler/klima/veglca-v5.12b-dokumentasjon.pdf?v=4acc6e>

³⁰⁰ PwC. (2023). *Klimaindeksen 2023*. https://www.pwc.no/no/publikasjoner/Klimaindeksen_2023.pdf

³⁰¹ Nye Veier. (u.å.). *Oversikt over dokumentinnhenting* [tekstdokument mottatt fra Nye Veier i etterkant av intervju].

³⁰² Selskapet oppgir at det har denne informasjonen i egne systemer, og vil beskrive dette mer detaljert i fremtidige årsrapporter i forbindelse med CSRD-rapporteringen.

Selskapet opplyser i intervju at utslippstall i 2024, med unntak av tall knyttet til arealbruksendringer, er beregnet med aktivitetsdata. Det er leverandører som rapporterer inn det meste av aktivitetsdataene, ettersom de fleste utslippene er i scope 3. Dette bidrar til **nøyaktighet** i rapporterte utslippstall.

Nye Veier rapporterer klimafotavtrykket i tonn CO₂-ekvivalenter, og synliggjør ikke detaljert klimafotavtrykk fra andre klimagasser som metan (CH₄), lystgass (N₂O) og fluorgasser (HFK, PFK og SF₆).

Nye Veier har etablert rutiner som bidrar til klimarapporteringens **pålitelighet** og kvalitet i datagrunnlaget. Selskapet henter utslipp forbundet med drift av egen organisasjon fra rapportering i forbindelse med selskapets Miljøfyrtårnsertifisering. Entreprenørene rapporterer inn utslipp fra anleggsmaskiner, materialer til bygging og andre innsatsfaktorer i forbindelse med bygging og drift av veistrekingene.³⁰³ Utslipp fra arealendring er basert på Nye Veiers arealregnskap.

Nye Veier uttaler i intervju at ikke alle av selskapets prosjekter har krav om årlig rapportering av klimagassutslipp. Dette avhenger av hvilken kontraktsmal som gjaldt da prosjektet gikk ut i markedet. Det fysiske klimafotavtrykket fra et enkelt prosjekt vil derfor i noen tilfeller manuelt fordeles utover en tidsperiode på tre til fire år, avhengig av hvor lang tid veiutbyggingen tar, basert på prognose eller sluttrapport. Selskapet opplyser at det i kontrakter tilbake i tid kun var krav om sluttrapport, mens det i nyere kontrakter er krav om månedlig rapportering på utvalgte temaer, og årlig rapportering på totale klimagassutslipp.³⁰⁴ Totalentreprenørene for utbyggingsprosjekter skal sikre at klimagassregnskapet kontrolleres av en uavhengig tredjepart. Dette og øvrige krav til totalentreprenørene er beskrevet i Nye Veiers kontraktsmodell.³⁰⁵

Nye Veier har brukt **GRI** som rettesnor på bærekraftsrapportering, og fikk gjort en samsvarsvurdering mellom årsrapporten for 2022 og oppdaterte GRI-standarder. Nye Veier uttaler i intervju at selskapet vil bli omfattet av CSRD fra regnskapsåret 2025, og oppgir at selskapet begynte å fase over til CSRD allerede fra 2023.

Nye Veier opplyser videre at selskapet per 2023 ikke har vurdert omfanget av miljømessig bærekraftig virksomhet og aktiviteter i tråd med **EU-taksonomien**.³⁰⁶

Nye Veiers klimafotavtrykk

Nye Veiers scope 3-utslipp utgjør 99 prosent av selskapets klimagassutslipp.³⁰⁷ Figur 12 viser en svak nedgang i selskapets scope 1 og 2-utslipp fra 2020 til 2023, mens scope 3-utslippene økte. De totale klimagassutslippene øker med 8 prosent i perioden.³⁰⁸

Selskapet rapporterte imidlertid for 2023 at klimagassutslippene i bygging var redusert med 18 prosent sammenlignet med anslagene som forelå da Nye Veier overtok prosjektene. Målsetningen var 20 prosent, og referanseåret for referanseberegningene var 2016.³⁰⁹ Dette dreier seg i hovedsak om potensielle utslipp selskapet har lyktes i å begrense, det vil si unngåtte utslipp (scope 4). Disse inngår ikke i klimagassregnskapet, som kun synliggjør faktiske klimagassutslipp.

³⁰³ Nye Veier. (2023). *Årsrapport 2022*. I beregningsverktøyet for klimagassutslipp for anleggsprosjekter ligger en detaljert oversikt over hvilke innsatsfaktorer som er med i utslippsbudsjetter og utslippsregnskap.

³⁰⁴ Nye Veier. (u.å.) *Beregning av klimagassutslipp i Nye Veier* [tekstdokument].

³⁰⁵ Kravene omfatter totalentreprenørens føring av karbonbudsjett, klimagassregnskap og sluttprognose for klimagassutslipp, bruk av verktøy til dette og krav til dokumentasjon.

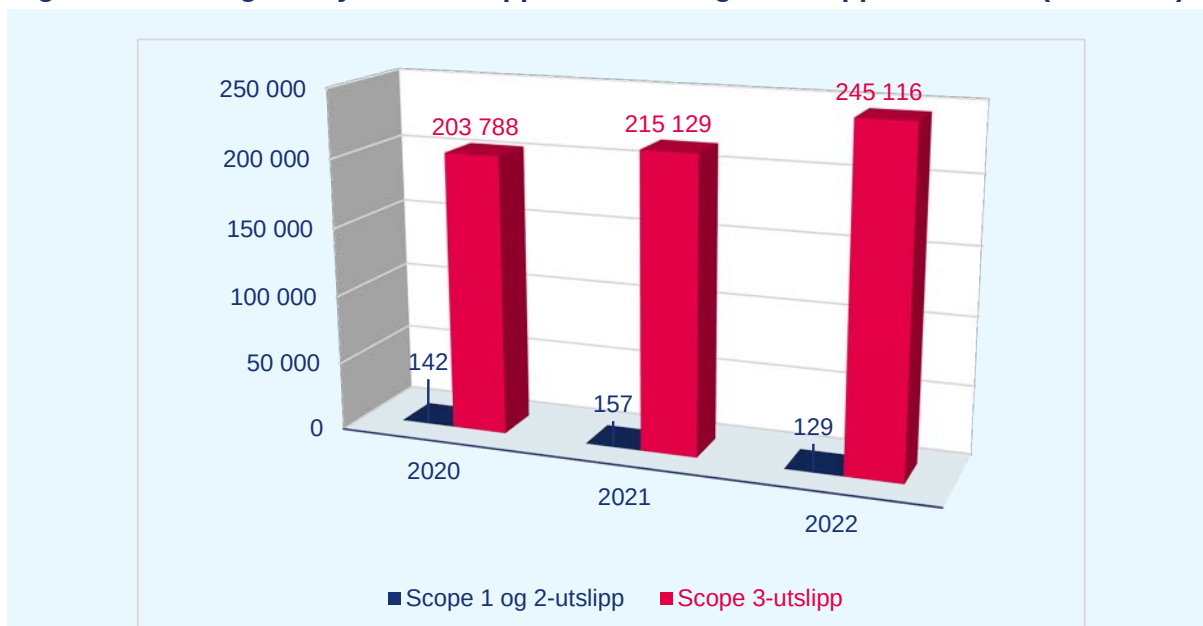
³⁰⁶ Nye Veier opplyser at dette også vil være del av fremtidig rapportering i forbindelse med CSRD.

³⁰⁷ Nye Veier. (2023). *Årsrapport 2022*.

³⁰⁸ I årsrapportene for 2020 og 2021 rapporterte Nye Veier at selskapet opprettholdt tilnærmet normal drift under koronapandemien, men at omfanget av reiser og arrangementer (kilder til direkte utslipp) ble redusert. Produksjon på anleggsplasser ble holdt oppe, selv om noen av entreprenørene opplevde noen utfordringer i form av restriksjoner på innreise for ansatte.

³⁰⁹ Nærings- og fiskeridepartementet. (2023). *Statens eierrapport 2022 – Statens direkte eierskap i selskaper*.

Figur 12 Utviklingen i Nye Veiers rapporterte klimagassutslipp 2020–2023 (tonn CO₂)



Kilde: Riksrevisjonen, basert på Nye Veier. (2024). *Årsrapport 2023*.

Nye Veiers klimafotavtrykk gjenspeiler til enhver tid selskapets aktivitet, særlig antall prosjekter under utbygging. Selskapet arbeider med å utvikle en metode for å beregne utslippsintensitet. Utslippsintensiteten kan gi et mer nyansert bilde av effekten av selskapets klimaarbeid enn det utviklingen i selskapets totale klimagassutslipp gjør.

Samferdselsdepartementets eieroppfølging av forventningene til Nye Veiers klimaarbeid

Departementets dialog med selskapet

Nye Veier oppgir i intervju at bærekraft er en del av selskapets mål- og resultatstyring. Nye Veier oppfatter at eiers forventning er at bærekraft skal være et integrert mål, og ikke et arbeid på siden.

Selskapet uttaler videre at eier ofte refererer til eierskapsmeldingen i sine tilbakemeldinger til selskapet, og disse tilbakemeldingene oppfatter Nye Veier som tydelige forventninger til selskapet og til hva selskapet skal rapportere på.

Bærekraft er en del av selskapets rapportering til styret og eier og omtales i selskapets kvartalsrapport og årsrapport. Nye Veier oppfatter at krav til rapportering og dokumentasjon på bærekraftsarbeidet stadig øker og blir mer formalisert, og dette fører til mer dialog med Samferdselsdepartementet om departementets forventninger til selskapet. Departementet er ifølge Nye Veier opptatt av at det er driv i arbeidet.

Nye Veier påpeker at det har hatt en stor utvikling siden selskapet ble etablert i 2016. Selskapet har blitt påført ulike målsetninger fra staten, og noen av målene er i noen tilfeller i konflikt med hverandre.

Samferdselsdepartementet har ikke stilt krav til Nye Veier om verifisering av klimamål i tråd med SBTi, men Nye Veier opplyser at departementet har vist til eierskapsmeldingens forventning om at alle statlig eide selskaper skal ha vitenskapsbaserte klimamål. Samferdselsdepartementet har gitt selskapet signaler om at forventningen er noe fleksibel og kan tilpasses selskapets egenart. Nye Veier vurderer om selskapet skal utarbeide vitenskapsbaserte klimamål.

Nye Veier opplyser i intervju at Samferdselsdepartementet i møter aktivt har etterspurt status på Nye Veiers klima- og naturarbeid. Nye Veier rapporterer på en gevinstrealiseringsplan til eier og Finansdepartementet 1–2 ganger per år. Klimagassutslipp er én av indikatorene selskapet rapporterer på.

I arbeidet med dobbel vesentlighetsanalyse hadde Nye Veier møte med eier, som én av flere eksterne interessenter, og selskapet presenterte også foreløpige funn fra analysen for departementet i løpet av prosessen. Selskapet opplyser i intervju at departementet gir tilbakemeldinger først og fremst gjennom kvartalsmøter og bærekraftsmøter, men også skriftlig. Nye Veier fikk gode tilbakemeldinger fra eier på arbeidet med vesentlighetsanalysen, og selskapet har også ellers fått gode tilbakemeldinger fra eier på arbeidet med klima og natur. Nye Veier viser til at selskapet blant annet får tilbakemeldinger fra eier i form av Samferdselsdepartementets årlige helhetlige selskapsanalyse av selskapet. Selskapet får tilsendt en oppsummering av hovedpunktene fra analysen.

Samferdselsdepartementet uttaler i intervju at det i undersøkelsesperioden ikke har hatt dialog med Nye Veier om hvorvidt selskapet tar sikte på å utarbeide en omstillingsplan.

Nye Veier opplyser at selskapet har kontinuerlig dialog med Samferdselsdepartementet og andre relevante myndigheter om fullstendigheten og strukturen på klimarapporteringen.

Samferdselsdepartementet opplyser i intervju at de er opptatt av at forventningene fra eier skal være entydige og enkle å forstå. Departementet anerkjenner at det for flere av selskapene i Samferdselsdepartementets portefølje kan oppstå målkonflikter mellom bruk av klimavennlige løsninger og kostnader, og at økt aktivitet gir økte klimagassutslipp.

Departementet uttaler videre at det ønsker å ha god dialog med selskapene og viser til Nye Veier som har vært åpent om utfordringer knyttet til saker som gjelder målkonflikter. Nye Veiers klimamål er ifølge departementet i tråd med den gamle eierskapsmeldingen fra 2019, men målene er ikke utarbeidet med en anerkjent vitenskapsbasert metode, og ikke i tråd med målene om utslippskutt i Parisavtalen. Det oppstår til tider målkonflikter mellom eierskapsmeldingens forventninger til klima og natur og mål i Nasjonal transportplan. Disse løses ifølge departementet gjennom dialog. Nye Veier har f.eks. invitert departementet til dialog om hvordan selskapet skal løse en sak knyttet til forskjellige forventninger til klimamål. Departementet mener det har vært nyttig og lærerikt for departementet å gå dypere inn i tematikken, og dermed forstå utfordringene og dilemmaene som Nye Veier jobber med.

Faktaboks 4 Nye Veiers dialog med Samferdselsdepartementet om ulike signaler

Nye Veier opplyser i intervju at selskapet ikke har satt mål om reduksjon i selskapets totale utslipp i et fremtidig kalenderår sammenlignet med et basisår, ettersom selskapet anser dette å kunne være i strid med signalene for selskapets klimaarbeid i Nasjonal transportplan. Nye Veier har mål på prosjektnivå der reduksjon i ikke-kvotepliktige utslipp fra norsk transportsektor, inkludert utslipp fra arealbruksendringer, utgjør et selvstendig mål for selskapet i tråd med føringene i Nasjonal transportplan, i tillegg til forventningene i eierskapsmeldingen om at selskapet skal sette mål om reduksjon av egne totale klimagassutslipp.

Samferdselsdepartementet har bedt Nye Veier om å orientere om selskapets klimamål, og hvordan disse forholder seg til nasjonale klimamål. Videre ba departementet selskapet om en vurdering av nasjonale klimamål i relasjon til statens forventninger på klimafeltet, som omtalt i eierskapsmeldingen av 2022. Departementet etterspurte også informasjon om potensielle målkonflikter mellom ulike klimamål.

Nye Veier har informert eieren blant annet om at vitenskapsbaserte klimamål innebærer at selskapet må definere mål om reduksjon av virksomhetens samlede årlige utslipp, karbonproduktivitet eller lignende på selskapsnivå. Det er ikke mulig å sette vitenskapsbaserte klimamål i tråd med føringer i eierskapsmeldingen på prosjektnivå. De nasjonale klimamålene

forholder seg heller ikke direkte til «planleggingsgevinster» eller «historiske standardteknologier på prosjektnivå», slik Nye Veiers utslippsmål gjør. Nye Veier antar at slike endringer vil medføre et de facto økt ambisjonsnivå for selskapets klimaarbeid i prosjektets byggefase, med mulige konsekvenser i form av kostnader. Nye Veier ba derfor Samferdselsdepartementet om en tydeligere forventningsavklaring for klimaarbeidet, i lys av forventningene i eierskapsmeldingen.³¹⁰

Nærings- og fiskeridepartementet uttaler i et intervju at det har bistått Samferdselsdepartementet i spørsmålet om relevansen av vitenskapsbaserte klimamål for selskapene som omfattes av Nasjonal transportplan. Nærings- og fiskeridepartementet har understreket at alle selskaper med statlig eierandel, også transportselskapene, omfattes av forventningene i eierskapsmeldingen, inkludert forventningen om å utarbeide klimamål i tråd med Parisavtalen ved bruk av en vitenskapsbasert metode. Sektorpolitiske selskaper i statens portefølje må ifølge Nærings- og fiskeridepartementet selv gjøre nødvendige vurderinger mellom eventuelle målkonflikter mellom sektorpolitiske mål og forventningene i eierskapsmeldingen. Siden det å utarbeide vitenskapsbaserte klimamål innebærer å sette et reduksjonsmål for selskapets scope 1, 2 og 3-utslipp, vil også ikke-kvotepliktige utslipp fra norsk transportsektor, som målene i Nasjonal transportplan er særlig opptatt av, bli omfattet av målene. Føringerne i Nasjonal transportplan og forventningene i eierskapsmeldingen er ifølge Nærings- og fiskeridepartementet derfor ikke direkte motstridende, men handler om ambisjonsnivået i selskapets klimaarbeid, ettersom eierskapsmeldingen forventer at statlig eide selskaper arbeider for å innfri målene i Parisavtalen.

Samferdselsdepartementet har ikke konkludert i saken, men har kommet med en innledende vurdering. Nye Veier opplyser i intervju at selskapet har fått tilbakemelding om at departementet anerkjenner problematikken selskapet har løftet, og ser at det kan være krevende å navigere mellom forventningene i Nasjonal transportplan og eierskapsmeldingen når det gjelder reduksjon av klimagassutslipp. Selskapet oppfatter at signalene fra departementet er at forventningen om at alle statlig eide selskaper skal ha vitenskapsbaserte mål er noe fleksibel og kan tilpasses selskapets egenart. Eier har kommunisert at Nye Veier selv kan finne ut av hvordan selskapet skal navigere mellom forventningene, og har oppmuntret selskapet til å fortsette å løfte slike tema til diskusjon, ettersom det er relevant for andre selskaper også.

Nye Veier forventes å være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet

Samferdselsdepartementet har stilt tydelige forventninger om at Nye Veier skal være ledende på ansvarlig virksomhet. Selskapet viser blant annet til en presentasjon Samferdselsdepartementet gjorde av disse forventningene i et kontaktmøte. Samferdselsdepartementet og styret har f.eks. kommunisert at det forventes at selskapet er villig til å ta ledelsen og gå foran og kommunisere at Nye Veier stiller krav overfor entreprenører. Samferdselsdepartementet opplyser i intervju at det vurderer at Nye Veier arbeider aktivt med å ta en pådriverrolle gjennom selskapets klima- og naturarbeid. Samferdselsdepartementet opplyser at selskapet har en liten og effektiv administrasjon med relativt få ansatte. Departementet mener at selskapet derfor skal være edruelig og ut fra vesentlighet velge noen bærekraftsområder der selskapet kan være ledende.

4.2.3 Bane NORs klimaarbeid

Bane NOR SF (Bane NOR) er et statsforetak med ansvar for planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring samt forvaltning og utvikling av jernbaneeiendom. Flere av foretakets ansvarsområder er ikke konkurranseutsatt. Dette gjør at det er vanskelig å finne sammenlignbare selskaper i samme bransje for benchmarking av Bane NORs klimaarbeid. Foretakets klimaarbeid og -rapportering er derfor sammenlignet med beste praksis i andre bransjer, som omtalt i kapittel 3.1.

³¹⁰ Nye Veier. (2023, 31. mai). *Oppfølging etter kontaktmøte 01/2023 – klima og miljø* [brev til Samferdselsdepartementet].

Fremdriften i et foretaks omstillingsarbeid kan kun sammenlignes mot selskaper som har tilnærmet like rammer i samme bransje, og er derfor ikke inkludert i vår benchmarking av Bane NOR.

Klima som tema i Bane NORs bærekraftsarbeid

Bane NOR hadde i 2023 tre hovedmål: styrke arbeidet med bærekraft, øke kundefokuset og bli mer kostnadseffektive. Disse hovedmålene er konkretisert i tre fokusområder som forteller hvordan foretaket vil nå målene: bærekraftig samfunnsutvikling, kunden i sentrum og mer jernbane for pengene.³¹¹

Bane NOR oppgir at foretaket i 2024 skal arbeide med å integrere bærekraft fullt ut i strategien og forretningsdriften gjennom blant annet å utvikle systemer for at påvirkninger, risikoer, muligheter og avvik fra krav i anerkjente standarder blir ivare tatt gjennom Bane NORs etablerte systemer for risikostyring, -håndtering og internkontroll.³¹²

Bane NORs arbeid med bærekraft inngår i **konsernstrategien**, samt i en egen **bærekraftsstrategi** («*Bærekraft Veikart 2021 – 2025*»). Bærekraftsstrategien bryter langsiktige mål, som å « redusere direkte og indirekte klimagassutslipp », ned i kortsiktige mål, som å « redusere forbruk av fossile energikilder med 40 % fra 2019 til 2030 ».

I 2023 utarbeidet Bane NOR en **dobbel vesentlighetsanalyse**.³¹³ Bane NOR kartla foretakets påvirkning på klima og natur gjennom en dokumentanalyse, interne analyser av finansiell vesentlighet, intervju med utvalgte eksterne interessenter og en spørreundersøkelse sendt ut til om lag 50 eksterne interessenter. De mest vesentlige temaene ble besluttet av styret, etter involvering av fagressurser, ledergrupper og konsernledelsen i Bane NOR. Bane NOR oppgir i intervju at foretaket vurderte temaene "klimaendringer" (med undertemaet "reduksjon av klimagassutslipp") og "biomangfold og økosystemer" som noen av de mest vesentlige temaene for foretakets bærekraftsarbeid.³¹⁴

Bane NOR uttaler videre at foretaket fulgte opp den doble vesentlighetsanalysen med en **gap-analyse** for ESRS-temaene og rapporterte i årsrapporten 2023 om gap der Bane NOR ikke lever opp til foretakets bærekraftsambisjoner og interessentenes forventninger. Det er gap opp mot kravene i hvert enkelt bærekraftstema som er rapportert, og foretaket vil følge dette opp.

Bane NORs **forretningsmodell** handler i hovedsak om bærekraftig og samtidig mest mulig effektiv drift, vedlikehold, fornyelse, planlegging og utbygging av jernbaneinfrastruktur.³¹⁵ Virksomheten i Bane NOR finansieres i all hovedsak gjennom midler fra staten og eieren fastsetter rammebetingelsene for bruk av den offentlige finansieringen gjennom årlige oppdragsbrev.³¹⁶ Å gjennomføre tiltak for å redusere selskapets klimagassutslipp er derfor lønnsomt der dette også bidrar til økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Bane NOR opplyser i intervju at foretaket opplever målkonflikter mellom forventningene i eierskapsmeldingen, miljømålene i Nasjonal transportplan og målet om kostnadseffektivitet.

Siden kortsiktig økonomisk lønnsomhet i prosjektene og langsiktig klima- og naturomstilling ifølge foretaket står i konflikt er det vanskelig å finne løsninger som reduserer klimagassutslippene og samtidig bidrar til en mer effektiv gjennomføring av samfunnsoppdraget. Dette gjør at Bane NOR ikke i tilstrekkelig grad har innlemmet klimamessig bærekraft i foretakets forretningsmodell, noe som forutsetter at ikke-verdsatte virkninger av klimagassutslipp blir hensyntatt i samfunnsøkonomiske regnestykker.

³¹¹ Bane NOR. (u.å.). *Strategi mot 2025*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.banenor.no/om-bane-nor/strategi-mot-2025/>

³¹² Bane NOR. (2024). *Årsrapport 2023*. I 2024 utarbeidet Bane NOR strategien «Et fremoverlent Bane NOR», som inneholder fire overordnede mål: 1) Punktlighet, 2) Mer for pengene, 3) Sikkerhetskultur og risikostyring og 4) Bærekraft.

³¹³ Bane NOR. (u.å.). *Presentasjon av dobbelt Vesentlighets-analyseprosessen*.

³¹⁴ Bane NOR vil revidere vesentlighetsanalysen i løpet av 2024.

³¹⁵ Bane NOR Eiendoms forretningsmodell er tilpasset kommersiell virksomhet med fokus på forvaltning og utvikling av jernbaneeiendom.

³¹⁶ Samferdselsdepartementet. (2023). *Oppdragsbrev til Bane NOR SF for 2024*.

Dialogen med interessenter og vesentlighetsanalyser gir input til Bane NORs utvikling, også på bærekraft.³¹⁷ I starten av undersøkelsesperioden var Bane NORs **mål** å redusere egne direkte og indirekte klimagassutslipp ved å redusere forbruk av fossile energikilder i drift og anlegg med 40 prosent mot 2030, fra et 2019-nivå. Fra 2022 ble målet 50 prosent kutt i direkte og indirekte utslipp før 2030.³¹⁸ Foretaket opplyser i intervju at klimamålet ble endret i samsvar med endringer i forventningene i *Nasjonal transportplan 2022–2033*, og ikke basert på en anerkjent vitenskapsbasert tilnærming (SBTi-tilnærming eller tilsvarende) eller på foretakets oppnådde resultater.³¹⁹

Utarbeidelse av et **karbonbudsjett** og planer for klimakutt for hele virksomheten er i tråd med SBTi-tilnærmingen for vitenskapsbaserte mål. Bane NOR har detaljerte karbonbudsjetter for de store utbyggingsprosjektene, men har ikke karbonbudsjett for virksomheten samlet, på porteføljenivå eller for alle virksomhetsområder/divisjoner. Bane NOR jobber med å videreutvikle porteføljestyringen, og vurderer å også utarbeide karbonbudsjett på porteføljenivå. Bane NOR opplyser videre at det så langt på konsernnivå har vært mer fokus på datainnsamling, metode og rapportering enn på å bruke karbonbudsjettene som et styringsverktøy. En god oversikt over foretakets klimagassutslipp er en forutsetning for å kunne styre etter klimamål og utarbeide et karbonbudsjett.

Klimamålet er ikke fulgt opp med konkrete **tiltaksplaner**. Bærekraftsstrategien *Veikart 2021–2025* omtaler heller ikke estimert klimaeffekt knyttet til langsiktige og kortsiktige klimamål. I 2022 gjennomførte Deloitte en konsernrevisjon av Bane NORs bærekraftsarbeid. I revisjonsrapporten anbefalte Deloitte at Bane NOR inkorporerer innholdet i bærekraftsstrategien i konsernstrategien, og at visjoner og ambisjoner blir underbygget med konkrete mål,³²⁰ og fulgt opp gjennom handlingsplaner og KPI-er.³²¹

Bane NOR skal erstatte bærekraftsstrategien med en mål- og tiltaksplan som blir å regne som Bane NORs **omstillingsplan** med tiltak på klima- og naturområdet.³²² Bane NORs potensial for å igangsette tiltak og oppnå klimakutt varierer stort mellom prosjekter. Foretaket har satt et særskilt mål for Utbyggingsdivisjonen om å redusere direkte og indirekte utslipp fra utbyggingsaktiviteter med 50 prosent i 2030 sammenlignet med 2022.³²³ Det stiller videre krav om å forebygge direkte og indirekte utslipp (scope 4-utslipp) i utbyggingsprosjekter med 50 prosent, sammenlignet med et beregnet referansenivå.³²⁴ Foretaket jobber videre med å innlemme klimakrav i kontrakter med **leverandører**. Bane NOR stiller blant annet klimakrav til materialene som benyttes, til utslippsfrie maskiner, kjøretøy og utslippsfrie bygge- og anleggsplasser.³²⁵

Deloitte's konsernrevisjon av Bane NORs bærekraftsarbeid i 2022 vurderte at modenhetsnivået i foretaket var lavt, roller og ansvar i virksomheten var uklare, og kompetanse og kapasitet knyttet til bærekraft var utilstrekkelig.³²⁶ Bane NOR sier i intervju at foretaket vurderer at måloppnåelse på mål i veikartet³²⁷ over tid ikke har blitt fulgt opp med tilstrekkelig systematikk. Konsernets klimaambisjoner har i liten grad vært operasjonalisert i **KPI**-er. Konsernrevisjonsrapporten fra 2023 konkluderte med at

³¹⁷ Bane NOR. (u.å.). *Interessentdialog*. <https://arsrapport.banenor.no/2022/baerekraft/interessentdialog>

³¹⁸ Bane NOR. (2023). *Årsrapport 2022*.

³¹⁹ Bane NOR vil etablere en ny bunnlinje for konsernets endelige klimamål i 2024.

³²⁰ Bane NOR starter i 2024 opp et arbeid med å utarbeide vitenskapsbaserte klimamål som skal resultere i mer detaljerte mål og tiltaksplaner per divisjon. Bane NOR opplyser videre at foretaket arbeider i 2024 med å bryte klimamål ned per divisjon og virksomhetsområde og utvikle tilsvarende handlingsplaner. Foretaket har foreslått å sette 2022 som nytt basisår for konsernets reviderte reduksjonsmål og utarbeide vitenskapsbaserte mål i tråd med forventningene i eierskapsmeldingen.

³²¹ Bane NOR. (2023, 9. januar). *Konsernrevisjonsrapport Bærekraft* [presentasjon].

I bærekraftsrapporten for 2022 er dette omtalt som en «mål- og tiltaksplan».³²³ Referanseår for å vurdere utslippsreduksjon framover, er satt til 2022.

³²² Bakgrunnen for dette er at data fra 2022 vurderes å være av bedre kvalitet enn data fra tidligere år. Direkteutslipp fra 2022 inkluderer ikke detonasjon fra sprengning, men vil bli inkludert i rapportering fremover.

³²³ Referanseår for å vurdere utslippsreduksjon framover, er satt til 2022. Bakgrunnen for dette er at data fra 2022 vurderes å være av bedre kvalitet enn data fra tidligere år. Direkteutslipp fra 2022 inkluderer ikke detonasjon fra sprengning, men vil bli inkludert i rapportering fremover.

³²⁴ Bane NORs Drift- og vedlikeholdsdivisjon har i 2024 satt kortsiktige mål om 7 prosent reduksjon av klimagassutslipp fra bygging, drift og vedlikehold av jernbanen innen utgangen av 2024 i forhold til 2023 samt øke andel el-biler. Videre har divisjonen satt et langsiktig mål om 50 prosent reduksjon av direkte og indirekte utslipp fra bygging, drift og vedlikehold av jernbanen innen 2030 i forhold til 2023.

³²⁵ Bane NOR. (2023). *Årsrapport 2022*.

³²⁶ Deloitte. (2023, 9. januar). *Konsernrevisjonsrapport Bærekraft* [presentasjon].

³²⁷ Bane NOR. (2022). *Veikart Bærekraft 2021–2025*.

indikatorene i bærekraftsstrategien i liten grad er integrert i konsernmålekortet. Som en konsekvens av dette rapporterer de ulike divisjonene i varierende grad på disse indikatorene.³²⁸

Bane NOR opplyser at foretaket følger opp anbefalingene i revisjonsrapporten og fokuserer i 2023 på å sentralisere **styringen av klima- og naturarbeidet**. Tiltakene i dette arbeidet er blant annet å angi bærekraftsmål i alt foretaket foretar seg, utarbeide tydelig rolle- og ansvarsfordeling for samtlige bærekraftstemaer, etablere måltall, dashboard og analyse-verktøy for nye rapporteringskrav, samt å etablere krav til opplæring i organisasjonen.³²⁹

Bane NORs klimarapportering

Fullstendighet

Bane NOR har utarbeidet årlige klimagassregnskap for egen virksomhet siden 2017.³³⁰ Klimagassregnskapene er bygget opp etter metodikk gitt av GHG-protokollen og gir oversikt over Bane NORs scope 1- og scope 2-utslipp. Bane NOR har siden 2022 rapportert på indirekte utslipp som oppstår i verdikjeden (scope 3) som følge av Bane NORs aktivitet.³³¹ I 2022 innhentet Bane NOR bistand fra en rådgivende ingeniørvirksomhet for å utvikle et mer dekkende klimagassregnskap for virksomhetens indirekte utslipp med bruk av økonomidata, og dette ble videreført i klimagassregnskapet for 2023.³³² I tillegg har Bane NOR utarbeidet og fremstilt klimagassregnskapet for 2022 og 2023 etter ESRS E1-standard.³³³

Bane NORs klimagassregnskap dekker foretakets **scope 1**-utslipp fra forbrenning av bensin, diesel og fyringsolje samt utslipp av SF₆-gass som benyttes i enkelte transmisjonsanlegg. Det er kun beregnet biogene utslipp i scope 1. I tråd med beste praksis rapporterer foretaket biogene utslipp separat fra andre CO₂-utslipp.

Bane NORs **scope 2**-utslipp inkluderer utslipp fra produksjon av innkjøpt elektrisitet. Foretaket har ikke data om forbruk av fjernvarme i 2023.

I 2023 dekket Bane NORs klimagassregnskap alle oppstrøms **scope 3** utslippskategorier som foretaket mener er relevante for virksomheten.³³⁴ Selskapet rapporterer ikke på nedstrøms scope 3-utslipp, men påpeker at enkelte nedstrømsutslipp er rapportert under kategori 1.³³⁵

Ledende selskaper med virksomhet som medfører store arealinngrep rapporterer om utslipp knyttet til arealbruksendringer (FLAG). Bane NORs klimarapport inneholder informasjon om FLAG.

Bane NORs rapportering gir grundige forklaringer til hva som ligger i de tre scopene, beregningsmetodikken og kvaliteten på datagrunnlaget.

Nøyaktighet og pålitelighet

Bane NOR påpeker at det er behov for å få på plass beregningsmetoder, datafangst og tolkning av ulike krav i ESRS 1-standardene for bærekraftsrapportering.³³⁶

Bane NOR beregner scope 1-utslipp basert på målt forbruk av bensin og diesel. Scope 2-utslipp beregnes med lokasjonsbasert metode og tar utgangspunkt i foretakets strømforbruk. Siden både

³²⁸ Deloitte. (2023, 9. januar). *Konsernrevisjonsrapport Bærekraft* [presentasjon]. Bane NOR har en ambisjon om å utvikle KPI-er med utviklingsmål for alle vesentlige bærekraftsområder i løpet av 2024.

³²⁹ Bane NOR. (2023, 19. september). *Bærekraft – intervju Riksrevisjonen* [presentasjon].

³³⁰ Niras. (2023, 23. juni). *Klimagassregnskapsmodell - Teknisk metodenotat – Bane NOR*.

³³¹ Bane NOR. (2023). *Årsrapport 2022*.

³³² Niras. (2023, 23. juni). *Klimagassregnskapsmodell - Teknisk metodenotat – Bane NOR*.

³³³ Bane NOR. (2024). *Klimarapport 2023*.

³³⁴ 1 - Innkjøp av varer og tjenester, 2 - Kapitalvarer, 3 - Energirelaterte utslipp, 4 - Oppstrøms transport og distribusjon, 6 - Jobbreiser og 8 - Leide lokaler og utstyr. Selskap har valgt å ekskludere kategori 7 – Pending ettersom foretaket har liten innflytelse på de ansattes private transport og kategori 9 - Nedstrøms transport og distribusjon.

³³⁵ For eksempel kategori 13 - Utleide lokaler og utstyr faller i foretakets regnskapsdata typisk inn under kategori 1 - Innkjøp av varer og tjenester. Nedstrøms utslipp fra bruk av jernbanen eller utslipp knyttet til bruk av bygg som er solgt av Bane NOR Eiendom AS er ikke heller inkludert i klimagassregnskapet.

³³⁶ Bane NOR. (2024). *Årsrapport 2023*.

scope 1- og 2-utslipp er beregnet med målt forbruks- og aktivitetsdata, bidrar dette til at foretakets bilde over disse utslippene er nøyaktig.

Bane NOR har i begrenset grad forbruks- og aktivitetsdata for aktiviteter i verdikjeden (scope 3). For å estimere scope 3-utslipp benytter Bane NOR i hovedsak økonomidata fra årsregnskapet og en Excel-basert regnemodell utviklet av en rådgivende ingeniør. Der økonomiske data er erstattet med aktivitetsdata i scope 3 er dette enten basert på klimarapportering fra entreprenører eller Bane NORs klimabudsjetter for de aktuelle prosjektene.

Fordelen med å koble utslippsdata mot økonomidata er at klimagassregnskapet blir fullstendig for alle aktiviteter i scope 3. Ulempen er at resultatenes nøyaktighet blir noe lavere, ettersom klimagassutslipp ikke beregnes spesifikt for hver enkelt aktivitet, men estimeres³³⁷ for hele posten i regnskapet. Tiltak for reduserte utslipp innenfor en innkjøpsgruppe vil dermed ikke reflekteres i klimagassregnskapet, med mindre dette er tiltak som fører til redusert økonomisk aktivitet. Denne tilnærmingen medfører også at lavere kostnader skaper et inntrykk av en reduksjon i klimagassutslipp i klimagassregnskapet.

I 2022 ble 11 prosent av Bane NORs rapporterte scope 3-utslipp beregnet med aktivitetsdata fra prosjektene, mens resten ble estimert basert på økonomidata. I 2023 var 5 prosent av utslippene basert på aktivitetsdata fra prosjektene.³³⁸ Bane NOR oppgir i intervju at årsaken til den lavere andelen i 2023 var at det var lavere kostnader i disse prosjektene i 2023, sammenlignet med 2022. Bane NOR jobber med å øke innrapporteringen av utslippsdata fra prosjekter og leverandører, og vil erstatte flere av estimatene i scope 3 med aktivitetsdata.³³⁹

Bane NOR innhenter aktivitetsdata knyttet til energibruk i leverandørkjeden ved bruk av en spørreundersøkelse, og arbeider med å digitalisere prosesser for å innhente informasjon og rapportering.³⁴⁰ Dette vil bidra til forbedret datakvalitet og pålitelighet.

Bane NORs rapportering på oppstrøms og nedstrøms klimagassutslipp i verdikjeden i selskapets årsrapport for 2023 er ikke komplett.³⁴¹ Bane NOR har fra 2022 innhentet månedlig drivstofforbruk fra entreprenører i utbyggingsprosjekter under utførelse.³⁴² Foretaket vil fremover innlemme standardiserte klimarapporteringskrav i alle kontrakter med leverandører. Alle nye kontrakter har krav om klimarapportering, men Bane NOR opplyser i intervju at foretaket per 2023 ikke har gjort endringsordrer i eksisterende kontrakter.

Bane NOR har identifisert 302 kontrakter der det utføres arbeid med kjøretøy/maskiner, mens utslippene knyttet til entreprenørenes drivstofforbruk er beregnet ut ifra innsamlet data fra 90 av disse. Disse stod likevel for nesten 50 prosent av den totale kontraktssummen for drifts- og vedlikeholdsaktiviteter i 2023. De resterende utslippene ble estimert.

Bane NOR oppgir at selskapet utøver «sidemannskontroll» av fagressurser på data som inngår i rapporteringen.³⁴³

Bane NOR har ikke vurdert omfanget av miljømessig bærekraftig virksomhetsaktivitet i tråd med **taksonomien**.

³³⁷ Regnskapsdata i praksis kobles mot generiske klimaintensitetsfaktorer som representerer et gjennomsnitt for en innkjøpsgruppe i økonomisystemet.

³³⁸ I 2023 var 5 prosent av utslippene basert på aktivitetsdata.

³³⁹ Bane NOR. (2023). *Årsrapport 2022*.

³⁴⁰ For de største prosjektene i divisjon Utbygging har foretaket beregnet utslipp basert på innhentede aktivitetsdata. Dette er gjort fordi de største utbyggingsprosjektene er vurdert som de mest vesentlige for Bane NORs samlede utslipp, samt at Bane NOR gjennom krav til entreprenørene mottar årlig klimagassrapportering for disse prosjektene.

³⁴¹ Bane NOR. (2024). *Årsrapport 2023*.

³⁴² Bane NOR. (2024). *Bærekraftsberetning* [tekstdokument].

³⁴³ Bane NOR. (2024). *Årsrapport 2023*.

Vår analyse viser at Bane NORs klimagassregnskap er fullstendig og følger anbefalt struktur i ESRS 1, men er lite nøyaktig. Bane NOR arbeider med å utbedre påliteligheten på datagrunnlaget.

Bane NORs klimafotavtrykk

Bane NOR hadde et samlet klimafotavtrykk på om lag 950 000 tonn CO₂-e i 2023.³⁴⁴ Tabell 10 viser foretakets klimagassregnskap for 2019, 2022 og 2023.³⁴⁵

Bane NOR redegjør for forskjeller mellom klimagassregnskapet for 2023 sammenlignet med 2022 og tidligere år. Endringene omfatter omfang, metodikk, utslippsfaktorer, endring i regnskapet, divisjoner og retting av feil fra klimagassregnskapet i 2019–2021.

Tabell 10 Oversikt over Bane NORs samlede klimagassutslipp i 2019, 2022 og 2023, fordelt på scope 1, 2 og 3, oppstilt i tråd med ESRS

	Basisår 2019	2022	2023	% endring mot 2019
Scope 1 klimagassutslipp (tonn CO ₂ -e)				
Brutto scope 1 klimagassutslipp	7 424	2 022	8 869	+ 19 %
Scope 2 klimagassutslipp				
Brutto lokasjonsbaserte klimagassutslipp	1 915	1 616	2 884	+ 50 %
Oppstrøms scope 3 klimagassutslipp				
Totalt brutto indirekte (scope 3) klimagassutslipp	968 911	1 076 082	942 329	- 3 %
1 Innkjøp av varer og tjenester	891 275	1 013 662	872 349	
2 Kapitalvarer	52 631	43 384	36 192	
3 Energirelaterte utslipp (ikke dekket i scope 1 og 2)	2 012	544	5 073	
4 Oppstrøms transport og distribusjon	171	1 116	1 183	
6 Jobbreiser	4 466	3 811	5 360	
8 Leide lokaler og utstyr	18 357	13 565	22 172	
Totale klimagassutslipp				
Totalt klimagassutslipp	978 251	1 079 720	954 083	- 2 %

Kilde: Bane NOR. (2024). Klimarapport 2023.

Foretaket opplyser at endringen i scope 1-utslipp i perioden skyldes drivstofforbruket fra drifts- og vedlikeholdsvirksomheten Spordrift. I 2019 var Spordrift en del av Bane NOR, men ble senere skilt ut, før Spordrift og Bane NOR ble slått sammen igjen i 2023. Dette gjorde at scope 1-utslippene i 2022 var betydelig lavere enn i 2019 og 2023. Bane NOR har ikke redegjort for årsaker til utviklingen i foretakets scope 2-utslipp i perioden.

³⁴⁴ Bane NOR spesifiserer at dette er et estimat basert på økonomidata, og scope 3 utgjør mer enn 98 prosent av totale klimagassutslipp.

³⁴⁵ Foretaket har ikke sammenlignbare tall for 2020 og 2021.

Grunnen til økningen i kategori «3 Energirelaterte utslipp» i scope 3, skyldes ifølge Bane NOR at scope 3-leddet fra elektrisitetsforbruk er regnet inn. Dette skyldes metodeutvikling, og har ikke blitt gjort for 2022 eller tidligere. Det var også en økning i drivstofforbruk for skinnegående kjøretøy.

Dersom Bane NORs 2022-klimamål om å redusere direkte og indirekte utslipp i 2030 med 50 prosent sammenlignet med 2019 skulle fordeles jevnt over tidsperioden, skulle Bane NOR årlig redusert klimafotavtrykket med 5 prosent. Klimagassregnskapet viser imidlertid at foretakets klimagassutslipp i 2023 ble redusert med 2 prosent sammenlignet med basisår 2019. Det betyr at Bane NOR vil være nødt til å gjennomføre betydelige klimakutt i de påfølgende syv årene for å kunne innfri målet. Foretaket har foreslått å sette 2022 som ett nytt basisår for konsernets reviderte klimamål.³⁴⁶

Samferdselsdepartementets eieroppfølging av forventningene til Bane NORs klimaarbeid

Departementets dialog med selskapet

Vår gjennomgang av dokumenter fra eierdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR for perioden 2019–2023 viser at bærekraft har vært tema på agendaen i flere av møtene i perioden. Samferdselsdepartementet har blant annet etterspurt informasjon om Bane NORs reduksjon av klimagassutslipp og organisering av bærekraftsarbeidet. Departementet er i bærekraftsmøtene tydelig på at Bane NOR skal oppfylle forventningene i eierskapsmeldingene. Bane NOR har informert eier om at selskapet har igangsatt et løft for å øke dekningsgraden for Bane NORs klimagassregnskap i tråd med forventningene i gjeldende eierskapsmelding. Samferdselsdepartementet har gitt uttrykk for tilfredshet med at Bane NOR har begynt å jobbe mer strategisk med klimagassregnskapet, og at selskapet økte konsernmålet for utslippsreduksjon fra 40 til 50 prosent.³⁴⁷ Bane NOR uttaler i intervju at klima og natur også var tema på et kontaktmøte mellom eier, styreleder og selskapsledelsen i 2023, der foretaket fikk anledning til å diskutere rapportering av arealregnskap og klimagassutslipp, samt oppdragene i departementets oppdragsbrev.

Bane NOR opplever at Samferdselsdepartementet er opptatt av og oppdatert på Bane NORs arbeid med klima- og naturspørsmål. Samferdselsdepartementet viser interesse og forståelse for at beste praksis for klimaarbeidet er i rask utvikling. Foretaket opplever at eieren også er åpen for å diskutere konkrete dilemmaer, faglige spørsmål og måter å operasjonalisere krav og forventninger på innen klimaområdet ved behov. Bane NOR oppgir i intervju at foretaket vurderer dialogen med departementet som god og konstruktiv.

Bane NOR opplyser videre at selskapet har hatt dialog med Samferdselsdepartementet om forventningene knyttet til foretakets reduksjon av klimagassutslipp. Foretaket uttaler at departementet skiller mellom direkte og indirekte klimagassutslipp for jernbanesektoren på en annen måte enn kategoriseringen av scope 1, 2 og 3-utslipp i GHG-protokollen, som eierskapsmeldingen vektlegger. Mens entreprenørenes drivstofforbruk etter GHG-protokollen inngår i scope 3-utslipp, teller dette som direkte utslipp i det nasjonale og transportsektorens klimagassregnskap.³⁴⁸

Samferdselsdepartementet har tydeliggjort at foretaket bør prioritere arbeidet med reduksjon av direkte utslipp med for eksempel krav om utslippsfrie anlegg, fremfor reduksjon av utslippene utenfor innsatsfordelingen i verdikjeden (scope 3). Samferdselsdepartementet viser i intervju til at det blant annet er opptatt av at byggherrer stiller krav knyttet til klima og natur i avtaler med tredjeparter i tråd med målene i Nasjonal transportplan og følger opp leverandørkjeden. For å redusere samtlige utslippskategorier mener departementet at Bane NOR bør stille krav knyttet til klima og natur til leverandørene.

³⁴⁶ Bane NOR. (2024). *Bærekraftsberetning* [tekstdokument].

³⁴⁷ Gjennomgang av dokumenter fra eiermøter 2019–2023.

³⁴⁸ Bane NOR. (2024). *Årsrapport 2023*.

Bane NOR uttaler i intervju at foretaket ser det som utfordrende at det får svært mange rapporteringskrav og henvendelser fra Samferdselsdepartementet og andre, og at det ikke alltid er tydelig for foretaket hva som er bakgrunnen for og formålet med informasjonen det må rapportere. Foretaket er klar på at selskapet må tilpasse klimarapporteringen til forventningene i eierskapsmeldingen om at foretaket følger beste praksis og anerkjente rapporteringsstandarder. Bane NOR har derfor satt i gang arbeidet med å endre rapporteringen i tråd med ESRS. I tillegg må foretaket rapportere direkte utslipp i tråd med kravene i Nasjonal transportplan og flere andre indikatorer fastsatt i oppdragsbrevet. Dette gjør at foretaket opplever at det er uklart hvilken informasjon det er viktigst å rapportere om foretakets klima- og naturarbeid.

Fra 2024 ble avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR erstattet med et oppdragsbrev. I oppdragsbrevet er ett av målene at Bane NOR skal bidra til oppfyllelse av Norges klima- og naturmålindikatorer. Det følger av brevet at Bane NOR årlig skal rapportere til Samferdselsdepartementet på en indikator for årlig endring i klimagassutslipp som følge av Bane NORs aktiviteter, målt i CO₂-ekvivalenter. Rapporteringen skal omfatte utslippseffekter fordelt på anleggsarbeid, arealbruksendringer, endret trafikk, samt drift og vedlikehold.³⁴⁹

Bane NOR forventes å være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet

Bane NOR blir kjent med beste praksis på ansvarlig virksomhet i hovedsak gjennom samarbeidet med andre transportvirksomheter i forbindelse med Nasjonal transportplan og deltakelse i ulike samarbeidsgrupper.

Bane NOR gir uttrykk for å oppfatte at forventningen i eierskapsmeldingen om at foretaket skal være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet har vært lite eksplisitt i eierdialogen. Samferdselsdepartementet uttaler i intervju at departementet ikke gjennomfører egne analyser for å sammenligne departementets selskaper mot andre selskaper.

Departementets vurdering av Bane NORs modenhet og omstillingstakt

I den helhetlige analysen Samferdselsdepartementet gjorde av Bane NOR for 2021 ble ikke selskapets klima- eller naturarbeid nevnt. I en tilsvarende analyse departementet gjorde av selskapet i 2023 var departementet positivt til at Bane NOR, i tråd med nasjonale ambisjoner, har satt mål og identifisert tiltak for reduksjon i klimagassutslipp på kort og lang sikt. Departementet er usikkert på om Bane NORs nåværende kortsiktige klimamål er tilstrekkelige for å kunne nå det langsiktige målet om 50 prosent kutt i direkte og indirekte klimagassutslipp innen 2030. Departementet har også registrert at Bane NOR mangler en plan for hvordan konsernet skal redusere klimafotavtrykket i tråd med målene i Parisavtalen. Departementet har ikke etterspurt en slik plan fra selskapet.

Samferdselsdepartementet uttaler at det er usikkert på selskapets modenhet når det gjelder det operative arbeidet som utføres i foretakets forskjellige underliggende divisjoner. Departementet ønsker å undersøke nærmere hvordan Bane NOR gjør avveininger mellom kortsiktig lønnsomhet og langsiktige miljøgevinster. Samferdselsdepartementet mener det er viktig hvordan arbeidet med bærekraft blir organisert og integrert i foretaket fremover.

I den helhetlige analysen fra 2023 viste Samferdselsdepartementet til at staten er opptatt av at foretaket identifiserer risiko, muligheter og behov for omstilling av sin virksomhet som følge av Parisavtalens mål, og integrerer dette i sine strategier. Departementets vurdering er at Bane NOR har påbegynt dette arbeidet på et overordnet nivå, men at dette i liten grad er integrert systematisk i selskapets strategier eller arbeid med klima. Dette gjør det ekstra utfordrende for departementet å forstå om Bane NORs mål og tiltak på området er ambisiøse nok. Departementet skriver i egne

³⁴⁹ Samferdselsdepartementet. (2023). *Oppdragsbrev til Bane NOR SF for 2024*.

selskapsanalyser av foretakets virksomhet at det er uklart om noen av Bane NORs klimamål er vitenskapsbaserte.

I intervju gir Samferdselsdepartementet uttrykk for at Bane NOR har mye av det formelle på plass, men at bærekraftsarbeidet ikke har vært integrert eller systematisert i foretaket.

Samferdselsdepartementet mener videre at virksomhetsstyringen i foretaket har vært en hemsko for omstilling. Selv om styret har hatt ildsjeler som har vært opptatt av hvordan Bane NOR kan bruke arbeidet med å redusere klimafotavtrykket til å levere billigere og bedre prosjekter, og Bane NOR har hatt riktig kompetanse, har ikke foretaket kommet langt i organiseringen og integreringen av bærekraftsarbeidet i foretaket. Imidlertid vurderer departementet at foretaket har forbedret rapporteringen, og virker å arbeide godt med å rapportere i henhold til CSRD.

4.2.4 Avinors klimaarbeid

Avinor AS (Avinor) eier, driver og utvikler et landsomfattende nett av lufthavner for sivil luftfart og en samlet flysikringstjeneste for både sivil og militær luftfart. Avinor har ingen kommersielle konkurrenter i Norge, med unntak av Oslo Torp, ettersom selskapet ikke opererer i et fritt marked. Avinor konkurrerer imidlertid med andre lufthavnoperatører i Nord-Europa om flytrafikk. Flere av selskapets ansvarsområder er ikke konkurranseutsatt. Dette gjør at det er vanskelig å finne sammenlignbare selskaper i samme bransje som har tilnærmet like rammer for benchmarking av Avinors klimaarbeid. Selskapets klimaarbeid og -rapportering er derfor sammenlignet med beste praksis i andre bransjer, som omtalt i kapittel 3.1.

Fremdriften i et selskaps omstillingsarbeid kan kun sammenlignes mot selskaper i samme bransje, og er derfor ikke inkludert i vår benchmarking av Avinor.

Klima som tema i Avinors bærekraftsarbeid

Bærekraft er innlemmet i Avinors **konsernstrategi** for 2022–2025. Én av de strategiske forutsetningene i strategien er at all verdiskaping må være bærekraftig.³⁵⁰ Konsernstrategien skal sikre at Avinor prioriterer og tar beslutninger som bidrar til at selskapet løser samfunnsoppdraget på en bærekraftig, effektiv og fremtidsrettet måte i tråd med sektorpolitiske målsettinger.³⁵¹ Selskapets visjon ble med strategien endret til: «Vi binder Norge sammen gjennom bærekraftig luftfart», med det å være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart som én av de uttalte ambisjonene.

Avinors visjon, ambisjoner og verdier understøttes av seks strategiske satsingsområder med tilhørende strategiske initiativer, der bærekraftig utvikling er ett av disse.³⁵² Initiativene på bærekraftig utvikling skal blant annet forplikte Avinor til reduksjon av klimagassutslipp fra drift av lufthavner og effektivisering av luftrommet, gjøre selskapet til en pådriver for nye energibærere i morgendagens flyflåte og bidra til å skape insentiver for økt bruk av bærekraftig flydrivstoff.

I 2023 vedtok selskapet en **klima- og miljøstrategi** for perioden 2023–2025. Det fremgår av strategien at Avinor blant annet skal jobbe for å ha fullstendig oversikt over selskapets totale klima- og naturpåvirkning, og jobbe aktivt med å redusere denne.

De ledende selskapene i vår undersøkelse har klimamessig bærekraft integrert i **forretningsmodellen**. Avinor skal i prinsippet være selvfinansiert gjennom avgifter fra flyselskapene som opererer i norsk luftrom og de flyselskapene som benytter lufthavnene, og kommersielle inntekter

³⁵⁰ Avinor. (2020). *Plan for virksomheten 2020-2021 (§10-plan)*.

³⁵¹ Avinor. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*.

³⁵² Avinor. (2022). *Plan for virksomheten 2022-2023 (§10-plan)*.

fra utleie av areal til kommersielle aktiviteter, slik som butikkdrift, servering og taxfree. Avinor som grunneier leier også ut areal til hoteller og parkeringsanlegg på flere av lufthavnene.³⁵³

Avinor kan øke egne driftsinntekter gjennom vekst i trafikkinntekter eller i kommersielle inntekter fra aktiviteter i tilknytning til lufthavnene. Vekst i flytrafikk medfører imidlertid en økning i klimagassutslippene. Dette gjør at en investering i å redusere Avinors klimafotavtrykk vil føre til lavere drifts- eller kapitalkostnader. Avinor opplyser at investeringene i tiltak for å redusere selskapets klimagass utslipp i liten grad forbedrer lønnsomheten og/eller totalavkastningen. Selskapet har derfor per 2024 ikke i tilstrekkelig grad integrert klimamessig bærekraft i selskapets forretningsmodell.

Avinor har imidlertid flere finansieringskilder i gjeldsmarkedet. Klimaarbeidet vil ifølge selskapet kunne bidra til å sikre selskapet gunstige lånevilkår hos finansinstitusjoner med interesse for grønne investeringer.³⁵⁴ På denne måten vil selskapets klimaambisjoner kunne føre til lavere kapitalkostnader for selskapet. Avinor har foreløpig ikke planer om å utstede såkalte grønne obligasjoner.

Avinor gjennomførte i 2024 en **dobbel vesentlighetsanalyse** med bistand fra KPMG.³⁵⁵ Selskapets klimafotavtrykk samt arbeidet med å redusere negativ naturpåvirkning ble vurdert som noen av de mest vesentlige temaene. Avinor har sammen med flere andre luftfartaktører satt et langsiktig mål om fossilfri luftfart innen 2050. Selskapets rolle er å tilrettelegge for at norsk luftfart når målet.³⁵⁶

Avinor har siden 2013 hatt **mål** om reduksjon i selskapets klimagassutslipp. I juni 2023 sendte Avinor inn et forpliktelsesbrev til SBTi.³⁵⁷

Avinor har i undersøkelsesperioden ikke utarbeidet et **karbonbudsjett** som viser hvor mye klimagassutslipp selskapet kan slippe ut og samtidig være i tråd med målene i Parisavtalen.³⁵⁸

Avinor har siden 2020 hatt en **omstillingsplan**.³⁵⁹ Planen inneholder et veikart med utslippsreducerende tiltak innrettet mot de mest vesentlige kildene til scope 1 og scope 2³⁶⁰ klimagassutslipp, og revideres årlig. Selskapet prioriterer tiltak basert på hva som ifølge regnskapet er de største utslippspostene, og i 2021 laget selskapet en analyse av merkostnader knyttet til en omstilling til fossilfri lufthavndrift. Avinor kategoriserer kostnader for konkrete klimatiltak i en egen portefølje. Klimatiltak som er synliggjort i budsjett er for eksempel merkostnad biodiesel, merkostnad nullutslipps-teknologi og investeringer knyttet til et biogassanlegg på Svalbard.³⁶¹

I klima- og miljøstrategien fra 2023 definerte Avinor flere **KPI**-er knyttet til planlagte klimatiltak. Selskapet har blant annet KPI-er for årlig reduksjon i absolutte klimagassutslipp, andel elektriske person- og varebiler, andel kontinuerlige nedstigninger og andel kurvede innflyginger,³⁶² som ifølge Avinor gir betydelig reduksjon i drivstofforbruk og klimagassutslipp.³⁶³ Års- og bærekraftsrapporten for 2023 knytter KPI-ene til konkrete strategiske satsingsområder og tiltak. I tillegg til KPI-ene fra klima- og miljøstrategien inkluderer årsrapporten en KPI for andel innblandet biodiesel, mens fremdriften på andel kontinuerlige nedstigninger er utelatt.³⁶⁴

Avinor oppgir i intervju at selskapet stiller **krav i kontrakter** og anskaffelsesprosesser for å fremme omstilling. Ved anskaffelser av kjøretøy, oppgir selskapet at det alltid skal gjøres en vurdering av om

³⁵³ Avinor. (2023, 3. oktober). *Avinor AS - Nasjonal transportplan 2025-2036 - Svar på oppfølging av utredningsoppdraget*.

³⁵⁴ Avinor. (2023, 10. juni) *Biogassanlegg på Svalbard* [internt notat].

³⁵⁵ KPMG. (2023, 30. oktober). *Oppstartsmøte Avinor – Dobbel vesentlighetsvurdering og gap-analyse mot CSRD* [presentasjon].

³⁵⁶ Avinor. (2023). *Klima- og miljøstrategi 2023–2025*.

³⁵⁷ I mai 2024 ble Avinors mål sendt inn til SBTi for validering. Selskapet fikk i oktober 2024 validert av SBTi at målene er i tråd med Parisavtalens mål.

³⁵⁸ Avinor beregnet i 2024 hvilke tiltak Avinor må iverksette årlig for å kunne nå målet om å redusere scope 1- og 2-utslippene med 42 prosent i 2030 sammenlignet med 2022 (som er basisår). Selskapet har derfor etablert et karbonbudsjett for scope 1 og 2 for perioden. For scope 3-utslipp har selskapet satt et engasjementsmål om at 70 prosent av de som er ansvarlige for selskapets utslipp i kategori «Bruk av solgte produkter» skal sette seg vitenskapsbaserte klimamål innen 2029.

³⁵⁹ Avinor. (2021). *Net Zero Carbon: Summary of roadmap* [presentasjon].

³⁶⁰ Data for scope 2 inneholder kun utslipp fra Svalbard Airport, Longyearbyen.

³⁶¹ Avinor. (2022). *Hva vil det koste å nå Avinors klimamål i 2030?* [internt notat].

³⁶² Avinor. (2023). *Klima- og miljøstrategi 2023–2025*.

³⁶³ Avinor. (2023). *Års- og bærekraftsrapport 2022*.

³⁶⁴ Avinor. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*.

fossile kjøretøy kan erstattes med nullutslipps-kjøretøy eller biogass. Det er også praksis at «tilbyder inviteres, uavhengig av maskingruppe som skal kjøpes inn, til å komme med løsninger for å redusere Avinors klimagassutslipp knyttet til egen kjøretøypark.»³⁶⁵

Implementeringen av strategien og prosjektenes måloppnåelse skjer gjennom et nyetablert programkontor hvor også Avinors totale **porteføljestyling** og strategiske risikostyring er organisert. Dette skal sikre en helhetlig og kontinuerlig strategisk virksomhetsstyring.³⁶⁶

Avinors klimarapportering

Fullstendighet

Avinor publiserer en års- og bærekraftsrapport og har hatt **klimagassregnskap** siden 2007. Selskapet vurderer selv at det i stor grad har **oversikt over eget klimafotavtrykk** i scope 1 og scope 2. Selskapets **scope 1**-utslipp angir virksomhetens direkte utslipp knyttet til blant annet baneavising, brannøving, flyavising og bruk av fossilt drivstoff i egne kjøretøy. Selskapet rapporterer videre om **scope 2**-utslipp som omfatter virksomhetens energiforsyning og inkluderer innkjøpt elektrisitet og fjernvarme.

Når det gjelder Avinors **scope 3**-utslipp omfatter klimarapporteringen klimagassutslipp som forekommer oppstrøms og nedstrøms i selskapets verdikjede.³⁶⁷ Den største andelen av utslippene er knyttet til flydrivstoff som flyselskapene tanker på Avinors lufthavner.³⁶⁸ Avinor rapporterer derfor på selskapets scope 3-utslipp i utslippskategoriene 1-7 samt 11-13.

Selskapet rapporterer ikke biogene utslipp separat fra andre CO₂-utslipp.³⁶⁹

Nøyaktighet og pålitelighet

Selskapet har over tid opparbeidet seg rutiner for å måle klimagassutslipp fra egen drift.³⁷⁰ Avinors rapportering av scope 1- og scope 2-utslipp er basert på aktivitetsdata som hver enkelt lufthavn legger inn i selskapets miljødatabase. Avinor har et energioppfølgningssystem som ifølge selskapet gir god oversikt over hvor mye energi som blir brukt ved hver lufthavn.

KPMGs revisjon av selskapets kapabiliteter knyttet til bærekraftsrapportering vurderte i 2023 at Avinors system har tilstrekkelig med data om egen drift, men at det er krevende å konsolidere dataene for konsernet. Data innhentes manuelt, og er ikke standardisert og konsolidert i et felles system.³⁷¹ Avinor påpekte i etterkant at mens datainnhenting for å lage klimagassregnskap gjøres manuelt, er dette standardisert i form av en egen prosedyre som ligger i selskapets styringssystem SMART.³⁷² Avinor oppgir i intervju at rapportering i tråd med ESRS-standardene vil kreve etablering av et nytt og mer komplekst system.

Ifølge Avinor varierer datakvaliteten på utslippene kartlagt i scope 3. Selskapet vil tilstrebe en større andel av aktivitetsdata. For 2023 har Avinor estimert klimagassutslipp relatert til innkjøp av varer basert på kostnader, mens scope 3-utslipp knyttet til flydrivstoff tanket på Avinors lufthavner ble beregnet basert på aktivitetsdata.³⁷³ Siden salg av flydrivstoff i 2023 stod for 99 prosent av Avinors

³⁶⁵ Avinor. (2020). *Miljøårsrapport 2020*.

³⁶⁶ Avinor. (2022). *Plan for virksomheten 2022-2023 (\$10-plan)*.

³⁶⁷ Avinor opplyser at selskapet ikke har noen oppstrøms leasede eiendeler (kategori 8), selger ingen varer som transporteres eller prosesseres (kategori 9, 10) og er hverken en franchise eller investor (kategori 14, 15).

³⁶⁸ Avinor. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*.

³⁶⁹ Biogene utslipp er våren 2024 beregnet i forbindelse med etablering av vitenskapsbaserte klimamål, og selskapet planlegger å synliggjøre disse utslippene i Års- og bærekraftsrapporten fra og med 2024.

³⁷⁰ Avinor kontrollerer innrapporterte tall to ganger i året.

³⁷¹ Avinor. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*.

³⁷² Prosedyren skal ifølge selskapet i 2024 utvides til å omfatte alle relevante kategorier av scope 3-utslipp, og datafangst knyttet til disse.

³⁷³ Avinor. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*.

scope 3-utslipp, var under 1 prosent av klimagassregnskapet estimert basert på økonomidata. Dette gjør at klimagassregnskapet er nøyaktig.

Avinors klimagassregnskap følger **GHG-protokollen** og selskapet rapporterer etter GRI-standarden. De fem største lufthavnenes egne klimagassregnskap blir også akkreditert i Airport Carbon Accreditation (ACA), som setter egne krav til utarbeidelse og verifisering av klimagassregnskap.³⁷⁴

I 2023 gjennomførte Avinor en kartlegging av selskapets økonomiske aktivitet etter EUs **taksonomi**. Resultatet viste at 43 prosent av konsernets omsetning i 2023 var vurdert å komme fra miljømessig bærekraftige forretningsaktiviteter. 7 prosent av selskapets investeringer ble vurdert å understøtte miljømessig bærekraftig forretningsaktivitet. Videre ble 35 prosent av konsernets driftskostnader vurdert som knyttet til miljømessig bærekraftig forretningsaktivitet.³⁷⁵

Vår analyse viser at Avinors klimarapportering er fullstendig, fremstilt basert på prinsippene i ESRS og nøyaktig. Avinors beskrivelse av rutiner og systemer for utarbeidelse av klimarapporteringen tyder på at selskapet har et pålitelig datagrunnlag.

Avinors klimafotavtrykk

Avinor opplyser i intervju at selskapet har hatt et mål om å halvere egne kontrollerbare klimagassutslipp innen 2022 sammenlignet med året 2012. Avinor reduserte i denne tidsperioden utslippene med 35 prosent,³⁷⁶ og selskapet nådde dermed ikke klimamålet. Selskapet oppgir videre at forbruk av baneavisingsskjemikalier og utslipp fra egne kjøretøy økte noe fra 2021 til 2022. Dette var primært relatert til ulike vinterforhold.

Gjennomføring og fremdrift på Avinors klimatiltak kan gi en indikasjon på selskapets **omstillingsgrad**. Det fremgår av selskapets års- og bærekraftsrapport at Avinors kjøretøy er den største kilden til selskapets direkte utslipp. Selskapet arbeider derfor med å få kjøretøyene over på fossilfritt drivstoff, men det har foreløpig ikke blitt satt et konkret og tidsbestemt mål for dette. Årsaken til dette er både utfordringer med tankinfrastruktur og drivstofflogistikk for avansert biodiesel. I 2023 var 23 prosent av Avinors personbiler og varebiler elektrisk drevne. Dette var 5 prosentpoeng flere enn i 2022.

Avinor har over 1 300 kjøretøy, hvorav omtrent 430 kjøretøy i person- og varebilsegmentet og 750 store og tunge kjøretøy.³⁷⁷ Ifølge Avinor er det per 2024 ikke oppnåelig å elektrifisere alle selskapets tyngre kjøretøy, fordi nullutslippsteknologi ikke finnes for en stor andel av disse kjøretøyene. Det er derfor etter selskapets vurdering nødvendig å innfase avansert biodiesel for at Avinor skal nå sine klimamål for 2030. Avinor inngikk i 2023 endringsavtaler med alle leverandørene av avansert biodiesel for å sikre at det blir levert volum til Avinor utover omsetningskravet.

Avinors klimatiltak fokuserer i hovedsak på å oppnå kutt i selskapets scope 1- og 2-utslipp. I 2023 utgjorde imidlertid scope 3 99,5 prosent av Avinors klimagassutslipp, mens 0,5 prosent av utslippene var scope 1 og scope 2. I 2023 reduserte selskapet scope 1-utslippene med om lag 9 prosent. Hovedårsaken til reduksjonen var ifølge Avinor økt bruk av biodiesel (53 prosent innblanding i 2023 versus 43 prosent innblanding i 2022).

I forbindelse med etablering av vitenskapsbaserte klimamål og forberedelser til CSRD-rapporteringen endret Avinor i 2023 omfanget av selskapets klimagassregnskap samt brukt metodikk. Selskapet oppgir at det ble gjort en grundig kartlegging av Avinors scope 3 utslippskilder for 2022 og 2023.³⁷⁸

³⁷⁴ Avinor har foreløpig ikke planer om at resten av flyplassene også skal akkrediteres, da det er arbeidskrevende å lage et klimagassregnskap som er så detaljert som ACA krever.

³⁷⁵ Avinor. (2024). Års- og bærekraftsrapport 2023.

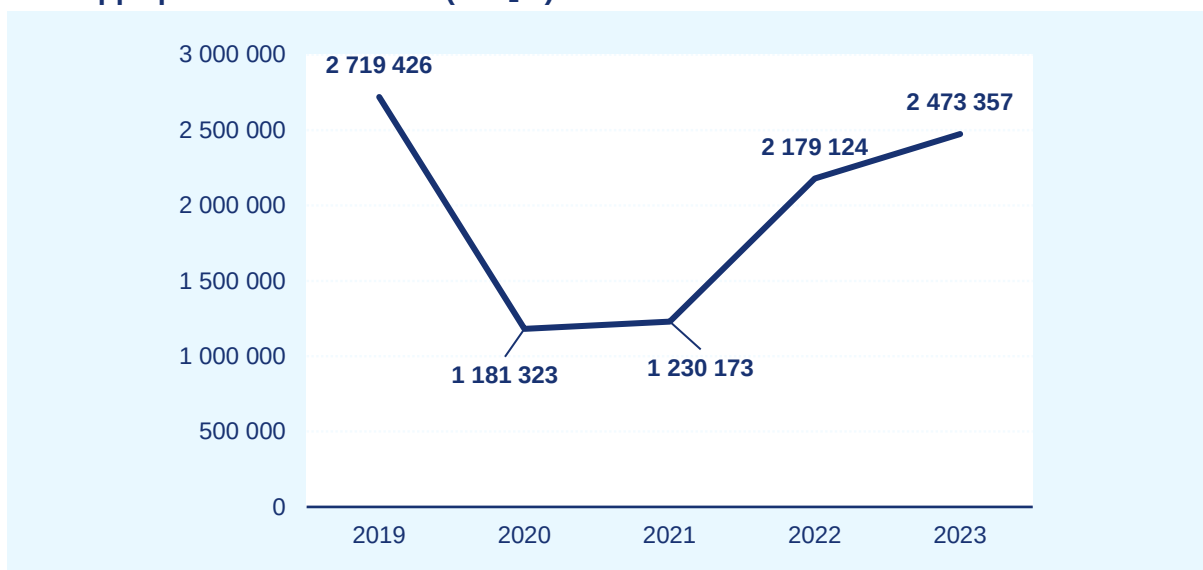
³⁷⁶ Avinor. (2024). Års- og bærekraftsrapport 2023.

³⁷⁷ Avinor. (2024). Års- og bærekraftsrapport 2023.

³⁷⁸ Avinor. (2024). Års- og bærekraftsrapport 2023.

Figur 13 viser at Avinor reduserte klimagassutslippene med om lag 10 prosent i perioden 2019–2023.³⁷⁹

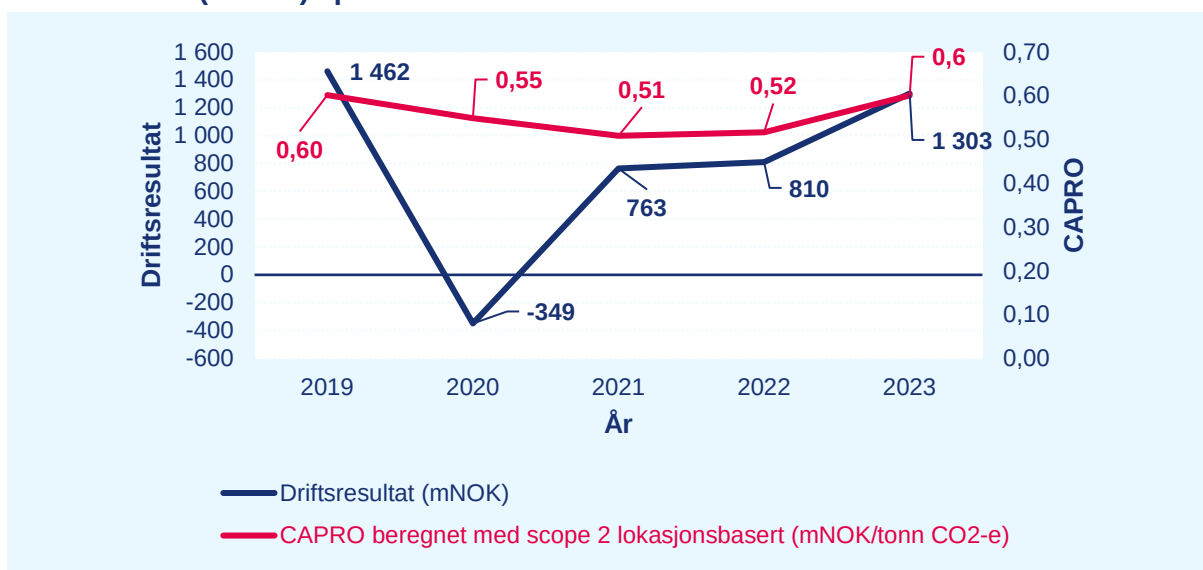
Figur 13 Estimert utvikling i Avinors klimafotavtrykk: scope 1-, 2- (lokasjonsbasert) og 3-utslipp i perioden 2019–2023 (tCO₂-e)³⁸⁰



Kilde: Riksrevisjonen, basert på Avinor. (2023). Års- og bærekraftrapport 2022 og Avinor. (2024). Års- og bærekraftrapport 2023.

Figur 14 viser at etter en kontinuerlig nedgang i karbonproduktiviteten gjennom pandemiårene, gjenopprettet selskapet i 2023 karbonproduktiviteten til 2019-nivået. Økningen i karbonproduktivitet i 2023 var på 17 prosent. Det betyr at Avinor hadde **grønn vekst** i 2023. Denne trenden gjenspeiler utviklingen i selskapets driftsresultat.

Figur 14 Utvikling i Avinors karbonproduktivitet (mNOK/ tCO₂-e) sett mot selskapets driftsresultat (mNOK) i perioden 2019–2023



³⁷⁹ Sammenligningen inneholder de mest vesentlige scope 1, 2 og 3 utslippskilder, men er ikke like fullstendig som Avinors klimarapportering for 2022 og 2023. Dette skyldes manglende datagrunnlag for enkelte scope 3 utslippskategorier for årene 2019–2021.

³⁸⁰ For scope 1 og 2 er tallene sammenlignbare. En fullstendig kartlegging av kategorier relevante for Avinor i scope 3 ble gjort for 2022, og komplette sammenlignbare tall er ikke tilgjengelige. Tanket flydrivstoff ved Avinors lufthavner står imidlertid for 99 prosent av scope 3-utslippene til Avinor, og at CO₂-utslippet relatert til dette er oppgitt for perioden 2019–2021 i Avinors årsrapport for 2022.

Kilde: Riksrevisjonen, basert på Avinor. (2023). *Års- og bærekraftrapport 2022* og Avinor. (2024). *Års- og bærekraftrapport 2023*.

Avinor utarbeidet i 2023 et mål om å redusere selskapets scope 1- og scope 2-utslipp med 42 prosent fra 2022 til 2030 ved bruk av en vitenskapsbasert metode.³⁸¹ Dette forutsetter en årlig reduksjon på 6,6 prosent i selskapets scope 1- og 2-utslipp i perioden. Avinor reduserte i 2023 selskapets scope 1- og 2-utslipp med 3,7 prosent. Dette gjør at Avinor reduserte eget klimafotavtrykk i undersøkelsesperioden, men ikke i tråd med målene i Parisavtalen.

For scope 3-utslipp har selskapet satt et «engasjementsmål» om at 70 prosent av de som er ansvarlige for selskapets utslipp i kategori «Bruk av solgte produkter» skal sette seg vitenskapsbaserte klimamål innen 2029. Avinor opplyser at SAS og Finnair har sendt et forpliktelsesbrev til SBTi. KLM, Lufthansa og Air France har sendt et forpliktelsesbrev til SBTi og har utarbeidet vitenskapsbaserte klimamål. Norwegian og Widerøe, som totalt har 39 prosent markedsandel av passasjerflytrafikk, har foreløpig ikke utarbeidet vitenskapsbaserte klimamål eller forpliktet seg til å gjøre dette.

Samferdselsdepartementets eieroppfølging av forventningene til Avinors klimaarbeid

Departementets dialog med selskapet

Ifølge selskapet har Samferdselsdepartementet i mange år hatt tydelige forventninger om at Avinor skal arbeide for å redusere selskapets klimagassutslipp. Avinor viser til at Samferdselsdepartementet også i internasjonale sammenhenger har tatt til orde for at luftfartsbransjen må redusere utslippene, blant annet ved bruk av bærekraftig biodrivstoff (SAF), og selskapet har hatt løpende kontakt med departementet om bærekraftig drivstoff og null- og lavutslippsfly.

Avinor opplyser i intervju at Samferdselsdepartementets oppfølging av forventningene i eierskapsmeldingen har utviklet seg over tid, at departementet refererer mer aktivt til eierskapsmeldingen fra 2022 enn tidligere og at dette også reflekteres tydeligere i eierstyringen.

Vår gjennomgang av dokumenter fra Samferdselsdepartementets eierdialog med Avinor viser at departementet har orientert om forventningene til Avinors arbeid i de årlige bærekraftsmøtene, og Avinor har forberedt presentasjon om planer for Avinors utvikling på bærekraft. Samferdselsdepartementet har i eiermøtene uttrykt tilfredshet med Avinors klimaarbeid, men har også uttrykt bekymring for den rollen og de kostnadene Avinor tar på områder utenfor Avinors oppgaver.³⁸² Eier gir ifølge selskapet innspill og konkrete tilbakemeldinger på selskapets arbeid med klima i møtene, og basert på Avinors forslag, utarbeider eier og Avinor også omforente oppfølgingspunkter fra eiermøtene.

I tillegg til ordinær eierdialog gjennomfører Samferdselsdepartementet egne møter med Avinor om særlig viktige enkeltsaker og -prosesser, herunder flyplassprosjekter. Politisk ledelse i departementet har i undersøkelsesperioden også hatt egne møter med styret og ledelsen, der selskapet fikk anledning til å løfte enkelte temaer av strategisk karakter, samt at eier kunne ta opp relevante forventninger til selskapet.³⁸³

Avinor rapporterer på klima og natur til eier gjennom eierdialogen. Avinor viser i intervju til at selskapet rapporterer på klima og natur ved rapportering av måloppnåelse på klimamål gjennom prosessen knyttet til Nasjonal transportplan. Eier gir ikke innspill til eller tilbakemelding på årsrapportens omtale av klima.

Avinor uttrykker at Samferdselsdepartementet er godt orientert om Avinors klimaarbeid, som beskrevet i Avinors til enhver tid gjeldende *Plan for virksomheten* («§ 10-plan») og i årsrapportene.

³⁸¹ I mai 2024 ble Avinors mål sendt inn til SBTi for validering. Selskapet fikk i oktober 2024 validert av SBTi at målene er i tråd med Parisavtalens mål.

³⁸² Riksrevisjonens gjennomgang av innsendt materiale fra kvartalsvise møter mellom Samferdselsdepartementet og Avinor i perioden 2019–2023.

³⁸³ Samferdselsministerens beretning til Riksrevisjonen om forvaltningen av statens eierinteresser i Avinor for 2022, datert 3. juli 2023 Avinor.

Ifølge Avinor viser eier stor interesse for selskapets investeringsprosjekter, Avinors arbeid med å redusere egne klimagassutslipp og flybransjens utslipp som helhet.

Avinor forventes å være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet

Avinors konsernstrategi fremhever at selskapet har som formål være ledende på bærekraft i luftfartsbransjen, og eier har ifølge selskapet vært positiv til at Avinor tar en slik rolle. I Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemda til Avinor* fremgår det at Samferdselsdepartementet er positivt til Avinors mål om å være en drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten og å minimere miljøbelastningen fra egen virksomhet.³⁸⁴ Avinor vurderer at dette understøttes i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart — Nasjonal luftfartsstrategi* og eierdialogen. Samferdselsdepartementet oppgir i intervju at Avinor har et bevisst forhold til hva som er lovpålagt, hvilke standarder som gjelder, og hva vil det si om å være ledende i sin bransje.

Departementet uttaler videre at Avinor har hatt en tilretteleggerrolle i klimaarbeidet ettersom den største delen av selskapets klimagassutslipp skjer i scope 3. Selskapet selv viser til at selskapets arbeid for å redusere scope 3-utslipp startet lenge før det var oppmerksomhet rundt scope 3-utslipp i Norge. Avinor mener selskapet har tatt en rolle på bærekraftsområdet litt utenom det vanlige for lufthavnoperatører internasjonalt.

Departementets vurdering av Avinors modenhet og omstillingstakt

Samferdselsdepartementet gir i intervju uttrykk for at Avinor har satt av tilstrekkelige ressurser som arbeider med bærekraft, og har jobbet strategisk med klimaspørsmål i mange år. Departementet vurderer at selskapet er modent i klimaarbeidet, og at klimaarbeidet er godt implementert i strategiene i driften. Avinor har identifisert flere nødvendige tiltak selskapet må arbeide med frem mot 2030 for å nå mål om absolutte utslippsreduksjoner. Avinor vurderer at det må tas i bruk avansert biodiesel for at Avinor skal kunne nå klimamålene innen egen drift.

Samferdselsdepartementet vurderer videre at Avinor jobber godt og proaktivt med å redusere selskapets klimafotavtrykk. Avinors egne klimagassutslipp utgjør imidlertid bare en liten andel av de samlede klimagassutslippene fra flytrafikken. Departementet har hatt en diskusjon med selskapet om hvilken rolle selskapet skal ta for å bidra i arbeidet med å redusere de samlende klimagassutslippene fra næringen. Departementet viser til at Avinor inntil nylig har hatt økonomi til å finansiere egne investeringer i omstillingen. Endringer i Avinors økonomi medfører at det fremover blir utfordrende for selskapet å finansiere grønne investeringer. Departementet opplyser at dette vil være et strategisk viktig tema i eierdialogen med selskapet fremover, og viser til at investeringshorisonten både på kort (2030) og lengre sikt (2050) tilsier at det er behov for flere grønne investeringer for at luftfartsnæringen skal kunne gjennomføre det grønne skiftet. Hvordan Avinor-modellen skal styrkes og videreutvikles er avveininger som departementet og Avinor arbeider med.

Samferdselsdepartementet uttaler i intervju at det oppfatter at Avinor ønsker å ta en aktiv tilretteleggerrolle, gjennom å legge til rette for nye energibærere og være en pådriver i det grønne skiftet for luftfarten.

Avinors økonomiske situasjon gjør det ifølge departementet utfordrende for selskapet å prioritere klima og natur. Overfor Samferdselsdepartementet har Avinor vært tydelig på at selskapet ikke kan finansiere arbeidet med utvikling av infrastruktur for null- og lavutslippsfly innenfor Avinor-modellen. Ifølge Nasjonal transportplan 2025–2036 skal det settes av 1 milliard kroner til å fremskynde innfasingen av null- og lavutslippsluftfart i Norge. Avinor oppfatter at Nasjonal transportplan gir nye signaler til selskapets klimaarbeid, og representerer en milepæl for Avinors arbeid for omstilling av luftfarten. Gjennom planen styrker Samferdselsdepartementet forventningene om at Avinor skal være

³⁸⁴ Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemda til Avinor*.

en viktig aktør i den grønne omstillingen. Samferdselsdepartementet har også etablert et samarbeidsforum for fremtidens luftfart der Avinor deltar. Avinor påpeker at bevilgning av midler gjennom statsbudsjettene vil avgjøre hvordan ambisjonene til grønn omstilling i luftfarten blir fulgt opp, men at signalene i Nasjonal transportplan og selskapets dialog med eier gjør det enklere for selskapet å tilrettelegge for lav- og nullutslippsluftfart enn tidligere.

Avinor uttaler i intervju at selskapet har hatt flere diskusjoner med eier om et klimafond for investeringer i klimavennlige løsninger, basert på innbetalte klimaavgifter, uten at dette har blitt en realitet. I et brev fra Samferdselsdepartementet til Avinor i 2023 fremgår det at regjeringen skal se på problematikken rundt at avgiftene ikke dekker driftskostnadene.

5 Selskapenes arbeid med å redusere den negative naturpåvirkningen

Den internasjonale naturavtalen som ble inngått i desember 2022 skal bidra til å stoppe menneskelig ødeleggelse av natur. Dette er en avtale mellom de 196 medlemslandene i konvensjonen om biologisk mangfold som setter mål for arbeidet med å stanse tap av natur frem mot 2030 og 2050. Den nye naturavtalen skal følges opp nasjonalt. Myndighetene har satt i gang arbeid med å utvikle kunnskapsgrunnlaget, og regjeringen har i 2024 lagt frem en stortingsmelding for å følge opp den internasjonale naturavtalen.³⁸⁵

Stortinget forventer at statlig eide selskaper er ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet. Dette innebærer å identifisere og håndtere risikoen selskapets virksomhet påfører blant annet naturen.³⁸⁶ Videre forventes statlig eide selskaper å sette mål og iverksette tiltak for å redusere egen negativ påvirkning på naturmangfold og økosystemer.³⁸⁷ I dette kapittelet sammenligner vi naturarbeidet i utvalgte heleide statlige selskaper med beste praksis på området. Vi beskriver blant annet selskapenes tilnærming og systematikk i naturarbeidet og deres oversikt over deres påvirkning på natur.

Vi ser også nærmere på eierdepartementenes oppfølging på selskapenes naturarbeid i undersøkelsesperioden.

Relevante føringer for selskapenes naturarbeid

Det å være ledende betyr at selskapene følger beste praksis (ref. 3.1.2). Dette tilsier etter Riksrevisjonens vurderinger at statlig eide selskaper

- arbeider strategisk og systematisk for å redusere den negative naturpåvirkningen
- har oversikt over egen negative naturpåvirkning

Relevante føringer for eierdepartementenes oppfølging av selskapenes naturarbeid

Staten som eier skal etter vår oppfatning (ref. 3.1.3)

- være en aktiv, langsiktig, profesjonell og forutsigbar eier, blant annet gjennom å ha tydelige mål som eier i hvert selskap, stille klare forventninger til selskapene og systematisk følge opp selskapenes måloppnåelse
- tilpasse styring, oppfølging og kontroll til statens eierandel og selskapets egenart, risiko og vesentlighet
- bidra til å oppnå statens uttrykte mål med eierskapet i det enkelte selskap
- vise åpenhet om statens eierskap og eierutøvelse
- utøve eierskapet på en måte som er i tråd med ledende praksis internasjonalt

³⁸⁵ Meld. St. 35 (2023–2024) *Bærekraftig bruk og bevaring av natur — Norsk handlingsplan for naturmangfold*.

³⁸⁶ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper — Bærekraftig verdiskaping.*; Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt eierskap — Statens direkte eierskap i selskaper*.

³⁸⁷ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt eierskap — Statens direkte eierskap i selskaper*.

5.1 Statkrafts arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur og Nærings- og fiskeridepartementets eierskapsutøvelse

5.1.1 Statkrafts arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur

Statkraft SF (Statkraft) er Europas største produsent av fornybar energi og en stor aktør innenfor energihandel i Europa.

Natur som tema i Statkrafts bærekraftsarbeid

Statkraft har satt et strategisk konsernmål om å redusere selskapets innvirkning på biologisk mangfold på en ansvarlig og transparent måte.³⁸⁸

Statkraft har videre en egen **bærekraftsstrategi**, sist revidert i 2023. Biologisk mangfold er ett av fire strategiske områder i bærekraftsstrategien.³⁸⁹ Der uttrykker Statkraft et ønske om å jobbe kontinuerlig med å forbedre forståelsen av sin naturpåvirkning.³⁹⁰ Bærekraftsstrategien inkluderer videre en **strategi for biologisk mangfold** med fire overordnede områder som handler om å effektivisere og offentliggjøre ytelsesdata for biologisk mangfold, evaluere avbøtende tiltak, delta aktivt i relevante faglige nettverk, og kunnskapsbygging.

Selskapet utarbeidet en **dobbel vesentlighetsanalyse** i 2022 der bærekraftstemaene «ansvarlig vannforvaltning» og «natur og biologisk mangfold» ble vurdert å være noen av de mest vesentlige temaene for selskapet.³⁹¹ Selskapet har videre identifisert **muligheter** knyttet til temaet «avfall og sirkularitet».

Statkrafts vesentlighetsanalyse inkluderte involvering av interne interessenter og tre internasjonale NGO-er som arbeider med miljø og sosiale forhold.³⁹²

For å innlemme naturmessig bærekraft i forretningsmodellen må selskapet finne måter å styrke sin konkurranseevne på gjennom å investere i løsninger som reduserer selskapets negative påvirkning, eller øker selskapets positive påvirkning på natur. Statkraft påpeker at naturarbeid er en nødvendig del av å utvikle og forvalte anlegg for fornybar kraftproduksjon innenfor lovverk og konsesjonsvilkår. Det finnes i dag sertifiseringsordninger for salg av fornybar strøm, men det er ikke etablert ordninger som gjelder salg av naturmessig bærekraftig strøm. Statkraft påpeker at noen av selskapets kunder har preferanser for hvordan kraften er produsert.

Manglende sertifiseringsordninger for salg av naturmessig bærekraftig strøm gjør at naturarbeid utover det som kreves av reguleringsmyndigheter ikke er prissatt i strømmarkedet. Krav til naturpåvirkning er ofte integrert i konsesjonsvilkårene. Statkraft uttaler i intervju at investeringer i å redusere foretakets påvirkning på natur utover reguleringsmyndigheters krav, i 2023 ikke gir uttelling i markedet. Dette gjør at Statkraft ikke har innlemmet naturmessig bærekraft i **forretningsmodellen**.

Statkraft har satt mål om null alvorlige miljøhendelser. Når det gjelder selskapets påvirkning på naturmangfold, har selskapet satt overordnede **mål** om blant annet å utforske metoder for å måle selskapets påvirkning på naturmangfold og utvikle oppdaterte mål for biologisk mangfold innen 2024.³⁹³

³⁸⁸ I Statkrafts årsrapport for 2022 er dette målet omtalt som et konsernmål for biologisk mangfold. I Statkrafts årsrapport for 2023 er det samme målet omtalt som «statkrafts bærekraftsmål» (Statkraft, 2024).

³⁸⁹ Statkraft. (2023). *Statkraft's sustainability strategy*.

³⁹⁰ Statkraft. (2023). *Statkraft's sustainability strategy*.

³⁹¹ Statkraft (2023). *Årsrapport 2022 Statkraft SF*.

³⁹³ Statkraft. (2024). *Statkraft årsrapport 2023*.

Statkraft har per juni 2024 ikke utarbeidet konkrete og tallfestede mål for arbeidet med biologisk mangfold. Selskapet har en sammensatt virksomhet, fordelt på 375 lokasjoner i Norge og i utlandet. Selskapet gir i intervju uttrykk for at dette gjør det krevende å finne gode tall, indikatorer og mål for hele porteføljen i alle land selskapet opererer i, ettersom arbeid med biologisk mangfold er kontekstbetinget. Dette betyr at selskapet foreløpig ikke har en samlet oversikt over egen påvirkning på natur i hvert enkelte land, selv om selskapet følger opp indikatorer for naturpåvirkningen i de enkelte prosjektene. Selskapets mål må ifølge Statkraft være relatert til elementer selskapet kan ha kontroll over.

Statkraft oppgir videre at selskapet har videreført arbeidet med å implementere strategien for biologisk mangfold. Statkraft har også prioritert arbeidet med å videreutvikle selskapets rapportering på naturmangfold etter prinsippene i ESRS, utforske mulige indikatorer og tilnærming for å identifisere og rapportere på vesentlige eiendeler relatert til biologisk mangfold.

Statkraft uttaler i intervju at selskapet per medio 2024 ikke har utarbeidet handlingsplaner med relevante **tiltak**. Samtidig gjennomfører selskapet tiltak for å redusere den negative naturpåvirkningen i selskapets prosjekter.³⁹⁴ Statkraft har blant annet nedsatt en arbeidsgruppe for å følge opp strategien for biologisk mangfold, og har forpliktet seg til å følge prinsippene i tiltakshierarkiet.³⁹⁵ Statkraft viser til at selskapet anerkjenner risikoen knyttet til biologisk mangfold i verdikjeden. For leveranser av biomasse til bruk i biokraftverk, vil Statkraft etterstrebe anskaffelse av bærekraftig trevirke.³⁹⁶

Statkraft følger opp arbeidet med å redusere negativ påvirkning på natur via en **KPI** for antall miljøhendelser per år. Statkraft opplyser i intervju at selskapet vil utarbeide relevante KPI-er når arbeidet med å utvikle miljømål for selskapets arbeid med naturmangfoldet er gjennomført.

Statkraft har et **miljøstyringssystem** som selskapet bruker til å gjennomføre nødvendige tiltak for å oppnå de aktuelle miljømålene. Miljøstyringssystemet er ikke sertifisert i henhold til ISO 14001:2015.

Statkraft rapporterer på selskapets miljøpåvirkning i henhold til **taksonomien**.

Statkrafts oversikt over egen naturpåvirkning

Statkraft følger opp antallet alvorlige **miljøhendelser** per år. Selskapet rapporterte om null slike hendelser i 2023. I 2022 hadde selskapet én slik hendelse, slamutslippet i elven Surna.

Statkraft har ikke utarbeidet et **arealregnskap**. Selskapet rapporterer imidlertid for 2023 på arealbruk knyttet til leid og eid areal for selskapets sol- og vindparker. Selskapet rapporterer blant annet **arealeffektivitet** målt som forholdet mellom arealbruk og installert kapasitet (Ha/MW).

Når det gjelder selskapets oversikt over **naturpåvirkningen** har Statkraft rapportert på naturmangfold i alle årene i undersøkelsesperioden i henhold til GRI.³⁹⁷

Statkraft skriver i årsrapporten for 2022 at selskapets påvirkning på biologisk mangfold varierer etter typen aktivitet og beliggenhet, men generelt er selskapets viktigste påvirkning på biologisk mangfold knyttet til akvatiske økosystemer og arealbruk.³⁹⁸ Statkraft rapporterer på selskapets påvirkning på ulike fiskearter i vassdrag, vernede vassdrag og vassdrag med vandrende fisk, gjennomførte tiltak for forvaltning av fisk, anlegg i, eller i tilknytning til, vernede områder per land og rødlistede arter med habitat i områder påvirket av Statkrafts aktivitet. I 2023 og 2024 arbeider Statkraft med metodikk og verktøy for å kartlegge vesentlige lokasjoner i eksisterende portefølje i alle land selskapet opererer i,

³⁹⁴ Statkraft (2023). *Årsrapport 2022 Statkraft SF*.

³⁹⁵ Tiltakshierarkiet består av fire steg: «Unngå, Begrense, Istandsette, Kompensere». Jf. Miljødirektoratet. (u.å.). *M-1941 | Konsekvensutredning av naturmangfold: Vurder påvirkning*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/overvaking-arealplanlegging/arealplanlegging/konsekvensutredninger/metode-for-utredning/naturmangfold/1.5-vurder-pavirkning>

³⁹⁶ Statkraft. (2024). *Statkraft årsrapport 2023*.

³⁹⁷ Selskapet brukte begrepet «biodiversitet» i årsrapportene for årene 2019-2021 og biologisk mangfold i 2022.

³⁹⁸ Statkraft. (2023). *Årsrapport 2022 Statkraft SF*.

med vekt på vernede områder og globalt truede arter. Selskapet oppgir i intervju at dette er et steg på veien mot å få god oversikt over Statkrafts naturpåvirkning. Statkraft beskriver arbeidet med metodikken som et nybrottsarbeid.

5.1.2 Nærings- og fiskeridepartementets oppfølging av Statkrafts naturarbeid

Nærings- og fiskeridepartementets **forventninger** til Statkrafts arbeid med natur følger av eierskapsmeldingen av 2022. Statkraft uttaler i intervju at selskapet overordnet forstår eierens forventninger i eierskapsmeldingen om å redusere negativ naturpåvirkning som en tydelig endring i eierens forventninger siden foregående eierskapsmeldinger, og at forventningene er mer konkrete og ambisiøse enn tidligere. Eierskapsmeldingen fra 2022 stiller også tydeligere forventninger enn tidligere til at selskapene skal sette seg mål om å redusere selskapets negative påvirkning på natur og til å utarbeide tiltaksplaner.

Departementet uttrykker i intervju at det har hatt noe dialog med Statkraft om natur i forbindelse med enkeltsaker, og at temaet er godt dekket i selskapets årsrapporter. Dette er et område som er tydeligere kommunisert i den siste eierskapsmeldingen og som vil ligge til grunn for eieroppfølgingen fremover. Departementet opplyser i intervju at det ser behov for å utvikle sin oppfølging av selskapene på området, og at det reviderer sine helhetlige analyser av selskapene på forventningsområdet naturpåvirkning, i tråd med den raske utviklingen på feltet. Departementet har per medio 2024 ikke videreutviklet malen for helhetlige selskapsanalyser for å følge opp selskapenes arbeid på dette området, men arbeidet er pågående og vil ifølge departementet ferdigstilles innen høsten 2024.³⁹⁹

Statkraft bekrefter i intervju at selskapets naturpåvirkning har kommet sterkere inn som et emne i eierdialogen etter eierskapsmeldingen av 2022, men at meldingens forventning om naturpositivitet ikke har inngått i eierdialogen. Statkraft opplever at departementet er interessert i selskapets håndtering av naturrisiko og annen ikke-finansiell risiko i selskapets investeringer, samt hvordan ikke-finansielle risikofaktorer inngår i selskapets beslutningsgrunnlag. Nærings- og fiskeridepartementets dialog med Statkraft har bidratt til å fremheve bærekraft i organisasjonen.⁴⁰⁰ Vår gjennomgang av dokumenter knyttet til eierdialogen viser også at natur var tema i Nærings- og fiskeridepartementets bærekraftsmøter med Statkraft i 2022 og 2023.⁴⁰¹ Departementet stilte blant annet spørsmål om tiltak og handlingsplaner for å redusere negativ naturpåvirkning.⁴⁰²

Statkraft opplyser i intervju at Nærings- og fiskeridepartementet ikke har uttrykt en forventning om at Statkraft skal foreta benchmarking av arbeidet med ansvarlig virksomhet mot andre selskaper, og departementet har ikke pekt ut selskaper det mener er sammenlignbare med Statkraft. Bakgrunnen kan ifølge Statkraft være at det er vanskelig å finne sammenlignbare selskaper, siden Statkrafts vannkraftportefølje er unik, med større magasiner og bedre reguleringsevne enn andre norske og europeiske vannkraftselskaper.

Nærings- og fiskeridepartementet opplyser i intervju at det følger opp utviklingen i Statkrafts arbeid med å redusere egen påvirkning på natur i dialogen med selskapet, i tråd med forventningene i eierskapsmeldingen, og analyserer blant annet Statkrafts strategi i forbindelse med utarbeidelse av den årlige helhetlige analysen av Statkraft. Statkrafts virksomhet er underlagt andre regulatoriske regelverk, som for eksempel vannforskriften og konsesjonsforskriften, og blir gjennom dette fulgt opp av andre myndigheter.

Nærings- og fiskeridepartementet oppgir i intervju at det har inntrykk av at Statkraft arbeider med å redusere naturpåvirkning og negativ naturpåvirkning i et komplekst landskap og med noen krevende

³⁹⁹ Nærings- og Fiskeridepartementet. (2022). *Referat fra møte med Statkraft om bærekraft*, 13. desember 2022.

⁴⁰⁰ Nærings- og Fiskeridepartementet. (2022). *Referat fra møte med Statkraft om bærekraft*, 13. desember 2022.

⁴⁰¹ På agendaen i 2022 var det formulert som følger: «Natur - hvordan jobber Statkraft med naturrisiko, påvirkning, mål, rapportering?». I 2023 var følgende på agendaen: «Hvordan jobber Statkraft med naturrisiko, -påvirkning, mål, metodikk og rapportering –status på pågående arbeid som er tenkt ferdigstilt innen 2024 (naturplan).

problemstillinger. Departementet viser til at utbygging av vindkraftverk på land lenge har vært gjenstand for stor offentlig interesse og debatt.

5.2 Avinors, Bane NORs og Nye Veiers arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur og Samferdselsdepartementets eierskapsutøvelse

5.2.1 Avinor, Bane NOR og Nye Veiers arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur

Klimautvalgets rapport ⁴⁰³ slår fast at det i dag er mer rimelig å bygge ned natur enn å omregulere «grå arealer», som gamle grustak, flystriper og nedlagte fabrikker. Selskapenes operative arbeid med å redusere egen negativ naturpåvirkning har i undersøkelsesperioden i stor grad fokusert på det lovregulerte. Enkelte selskaper opplever at det ikke er gode nok metoder, standarder og systemer for å aggregere data, slik at man kan jobbe med temaet på et overordnet og strategisk nivå.⁴⁰⁴

Avinor, Bane NOR og Nye Veier har integrert selskapenes arbeid med å redusere egen negativ naturpåvirkning i selskapenes **strategier**. Avinor og Nye Veier har videre konkretisert prioriterte områder og mål for dette arbeidet i egne **miljøstrategier** og **miljøpolicyer**.

Alle tre selskapene har gjennomført en **dobbel vesentlighets**analyse der bærekraftstemaet «biologisk mangfold og økosystemer» ble vurdert som ett av de mest vesentlige temaene for selskapenes bærekraftsarbeid. Selskapene har også identifisert muligheter knyttet til sirkulær økonomi.

Alle selskapene har også satt konkrete **mål** på operativt nivå ut fra risikobildet for arbeid med å redusere egen negative naturpåvirkning. Målene handler hovedsakelig om knyttet til kontinuerlig arbeid med å unngå lokal forurensning og miljøhendelser, minimere dyrepåkjørsler, unngå økt forbruk av kjemikalier, som baneavisingsvæske eller sprøytemidler, og redusere historisk forurensning.

Selskapene har fått en føring fra Samferdselsdepartementet om å redusere inngrep i natur av nasjonal eller regional verdi, i henhold til definisjonen av gjeldende naturmangfoldindikator i nasjonal transportplan. Avinor har ikke satt konkrete mål for arbeidet med egen negativ naturpåvirkning. Avinor påpeker at det å tallfeste mål forutsetter at man etablerer en bunnlinje og prioritering av systemiske endringer.⁴⁰⁵ Selskapet har imidlertid et mål om å «minimere tap av all natur og unngå inngrep som påvirker truede eller nær truede naturtyper og arter».⁴⁰⁶

Bane NOR har heller ikke satt aggregerte og tallfestede mål for biomangfold og økosystemer på konsernnivå.⁴⁰⁷ Foretaket har et overordnet mål knyttet til natur, som divisjonene har konkretisert med egne mål og delmål.

Nye Veier, er det eneste av selskapene som har et spesifikt, tallfestet mål for selskapets arealeffektivitet. Gjennom å øke selskapets arealeffektivitet vil Nye Veier begrense negativ naturpåvirkning fra selskapets virksomhet.

Avinor, Bane NOR og Nye Veier oppgir at de gjennomfører **tiltak** med mål om å redusere sin negative naturpåvirkning. Avinors arealplaner og utbyggingsprosjekter skal følge tiltakshierarkiet,

⁴⁰³ NOU 2023: 25. (2023). *Omstilling til lavutslipp. Veivalg for klimapolitikken mot 2050*. Klima- og miljødepartementet.

⁴⁰⁴ Bane NOR. (2024). *Årsrapport 2023*.

⁴⁰⁵ Avinor. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*.

⁴⁰⁶ Avinor. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*.

⁴⁰⁷ Bane NOR. (2024). *Bærekraftsberetning* [tekstdokument].

alternativvurderinger og benytte kunnskap om naturverdiene fra tidlig fase i planlegging, prosjekter og drift.

Nye Veier har beskrevet og vedtatt en metode for hvordan selskapet skal vurdere tiltak for å unngå, avbøte, restaurere og kompensere for naturinngrep fra tidlig planlegging til ferdigstilte tiltak, i tråd med «tiltakshierarkiet» og beste praksis. Selskapet uttaler i et intervju at denne metodikken er en del av virksomhetens kvalitetssystem.

Bane NOR oppgir at foretaket søker å unngå naturinngrep, og avbøter, restaurerer eller kompenserer der Bane NOR gjør slike inngrep. Bane NOR opplyser imidlertid at foretaket ikke har et system for å aggregere opp alle prosjektspesifikke aktiviteter og medfølgende kostnader knyttet til biomangfold og økosystemer.⁴⁰⁸ Bane NOR gjør tiltak for å redusere negativ påvirkning, også i forbindelse med løpende drift og vedlikehold. Nye Veier søker gjennom planlegging av prosjekter å finne traseer med færrest mulig målkonflikter, å unngå verdifulle arealer og å planlegge tiltak for å avbøte negative konsekvenser. Nye Veier stiller videre krav knyttet til naturpåvirkning til entreprenørene som har ansvar for å prosjektere og bygge i henhold til vedtatte reguleringsplaner. Nye Veier oppgir at selskapet følger opp kravene ved samhandling, overvåking, verifikasjon og revisjon. Selskapet rapporterer også på naturpåvirkning fra prosjektene blant annet i årsrapport og i virksomhetens arealregnskap.⁴⁰⁹

Avinor rapporterer at flere lufthavner gjennomfører tiltak for å ivareta eller forbedre det biologiske mangfoldet. Eksempelvis gjennomfører selskapet tiltak for å forbedre levevilkår for ville, pollinerende insekter. Flere lufthavner har også jobbet med å begrense og bekjempe forekomster av fremmede, skadelige arter. Bane NOR har videre utviklet en ny logistikkportal for å fremme sirkularitet i virksomheten.

Selskapenes mål og tiltak følges opp med dedikerte KPI-er. Alle selskapene har i 2023 spesifikke **KPI-er** for miljøhendelser og forurensning. Alle tre selskapene følger opp egen naturpåvirkning gjennom NTP-indikator naturmangfoldindikator. Når det gjelder selskapenes naturpåvirkning har Avinor etablert et sett med indikatorer for å følge opp mål og strategi og for rapportering til eier. Avinor tar sikte på å kunne rapportere om alle disse indikatorene fra rapporteringsåret 2024. Eksempler på slike indikatorer er «andel lufthavner med positive tiltak gjennomført», «andel lufthavner som har kartlagt fremmede arter», og «antall dekar omdisponert dyrket mark. Nye Veier har en KPI for selskapets arealeffektivitet, og har gjennom virksomhetens arealregnskap oversikt over porteføljens beslaglagte naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi (naturmangfoldindikatoren) og beslaglagte arealtyper som myr, skog, vann og dyrket mark per prosjekt.

Det varierer på hvilken måte selskapene arbeider med **miljøstyring**. Nye Veier har sertifisert virksomheten som Miljøfyrtårn, og har siden 2019 fått sertifisert alle selskapets prosjekter over 500 millioner kroner etter BREEAM Infrastructure.⁴¹⁰ Avinor har vært ISO 14001-sertifisert siden 2014 og flere prosjekter er BREEAM Infrastructure-sertifiserte.⁴¹¹ Bane NORs miljøstyring er ikke ISO 14001-sertifisert, men foretaket benytter sertifiseringsordningen BREEAM Infrastructure i større utbyggingsprosjekter.

Avinors, Bane NORs og Nye Veiers oversikt over egen naturpåvirkning

Når det gjelder **oversikt over miljøfotavtrykket** har alle tre selskaper systemer for overvåkning av miljø- avvik og hendelser. Selskapene har i tillegg føringer om å rapportere på naturmangfoldindikatoren som inngår i Nasjonal transportplan. Nye Veier oppgir at selskapet har arbeidet med å forbedre metodikk og rapportering av arealbeslag, naturmangfoldindikator og andre

⁴⁰⁸ Bane NOR. (2024). Årsrapport 2023.

⁴⁰⁹ Nye Veier. (2021). Årsrapport for 2020.

⁴¹⁰ Nye Veier. (2023). Årsrapport for 2022.

⁴¹¹ Avinor. (2024). Års- og bærekraftrapport 2023.

relevante indikatorer. Bane NOR og Avinor har per 2023 ikke utarbeidet et arealregnskap og naturregnskap.

I 2022 fikk Nye Veier på plass en første versjon av et helhetlig **arealregnskap**. Ifølge Nye Veier, var selskapet «først ute» med arealregnskapet blant de statlige transportvirksomhetene. Selskapet har en fullstendig oversikt over ulike typer permanent arealbeslag for hele prosjektporteføljen, også pågående prosjekter som ikke er inkludert i nasjonal transportplan. Selskapet måler både faktisk påvirkning og reduksjon i påvirkning sammenlignet med planen. Bane NOR og Avinor har ikke utarbeidet arealregnskap. Dette gjør at Nye Veier har mest fullstendig oversikt over egen naturpåvirkning av de tre selskapene.

Når det gjelder **selskapenes oversikt av naturpåvirkningen** kartla Avinor i perioden 2009–2014 biologisk mangfold ved alle lufthavner, for å ha oversikt over sine eiendommer og influensområder. Det er i etterkant gjort oppdateringer på utvalgte lufthavner.⁴¹² Avinor har fått utført spørreundersøkelser ved en rekke lufthavner. Bane NOR rapporterer at rødlistede arter kartlegges av selskapet og er en del av konsekvensutredningen i planleggingen av utbyggingsprosjektene. Dette gjennomføres også i forbindelse med drift-, vedlikehold- og fornyelsesaktiviteter langs eksisterende jernbane. I planlegging av utbyggingsprosjekter kartlegger selskapet fremmede arter og planteskadegjørere.

5.2.2 Samferdselsdepartementets oppfølging av selskapenes arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur

Samferdselsdepartementet uttaler i et intervju at eierens **forventninger** til selskapenes arbeid med natur ligger både i eierskapsmeldingene og i nasjonal transportplan. Eieren kommuniserer ikke detaljerte forventninger knyttet til daglig drift av virksomhetene, slik som hvilke krav selskapene bør stille i kontrakter, men gir mer overordnede forventninger.

- **Avinor** uttrykker at Samferdselsdepartementets forventninger til selskapet er tydelige. Forventningene formidles gjennom eierskapsmeldingene, i kontaktmøtene, Avinors samfunnsoppdrag, nasjonal luftfartsstrategi, nasjonal transportplan og oppdragene Avinor får i forbindelse med utarbeidelse av nasjonal transportplan. Avinor må i disse oppdragene redegjøre for selskapets negative naturpåvirkning i tråd med naturmangfoldindikatoren. Tidligere ble departementets forventninger på naturområdet kun formidlet gjennom Nasjonal transportplan, og Avinor oppgir i intervju at selskapet derfor i mange år rapporterte på naturpåvirkningen kun gjennom statsbudsjettet og selskapets årsrapport.⁴¹³
- **Bane NOR** oppgir i intervju at statens forventninger til foretaket er konkrete og kommuniseres på en tilstrekkelig tydelig måte. Styringssignalene i oppdragsbrevet for Bane NOR i 2024 sammenfaller ifølge foretaket med resultatene fra den doble vesentlighetsanalysen, og henger sammen med målene i Nasjonal transportplan, noe som gjør det enklere for Bane NOR å prioritere mellom oppgavene.
- **Nye Veier** uttrykker i intervju at Samferdselsdepartementet regelmessig kommuniserer statens forventninger og regjeringens klima- og naturpolitikk til selskapet i kontaktmøtene og i bærekraftsmøtene, i tillegg til gjennom eierskapsmeldingen og i forbindelse med nasjonal transportplan. Nye Veier oppfatter at Samferdselsdepartementet har tydelige forventninger til selskapets utvikling på naturområdet, og etterspør informasjon om status.

⁴¹² Avinor. (2024). *Års- og bærekraftrapport 2023*.

⁴¹³ Avinors arbeid på natur ble rapportert i statsbudsjettet ved bruk av indikatorer utarbeidet gjennom samarbeidet om Nasjonal transportplan med de andre transportvirksomhetene. Avinor har også rapportert på natur/biologisk mangfold/naturmangfold og andre vesentlige miljøaspekter i Avinors årsrapport i mange år.

*Nasjonal transportplan 2022–2033*⁴¹⁴ og *Nasjonal transportplan 2025–2036*⁴¹⁵ stiller forventninger til transportvirksomhetenes arbeid med å nå Norges miljømål. *Nasjonal transportplan 2025–2036* supplerte indikatoren for naturmangfold som Avinor, Bane NOR og Nye Veier må rapportere på, for å bedre synliggjøre arealbeslag.

Samferdselsdepartementet viser i intervju til at noen av forventningene i eierskapsmeldingen på klima og naturområdet er relativt nye. Ifølge Avinor er de nye forventningene på naturområdet tydeligere, noe som gjør det lettere for selskapet å følge dem opp. Samferdselsdepartementet fulgte opp de nye forventningene i de årlige bærekraftsmøtene departementet holdt med selskapene høsten 2023. Bane NOR uttaler i intervju at etter eierskapsmeldingen fra 2022, har foretaket oppfattet at Samferdselsdepartementet tydeligere legger vekt på arealbeslag, samt på før- og etterundersøkelser for naturmangfold. I *Nasjonal transportplan 2025–2036* fremgår det at Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet utarbeide en metode for før- og etterundersøkelser av effektene på naturen av samferdselsutbygginger og av skadereduserende tiltak, og at transportvirksomhetene skal gjennomføre slike undersøkelser.⁴¹⁶

Selv om selskapene allerede sitter på mye kompetanse på naturområdet, varierer nivået etter departementets vurdering noe mellom selskapene. Departementet oppgir i intervju at det likevel ser positivt på at alle selskapene i departementets portefølje tar arbeidet med retningslinjer og rapportering på alvor.

Avinor redegjør for natursaker i kontaktmøter og bærekraftsmøter med eieren. I starten av undersøkelsesperioden, i årene 2019–2021, handlet dialogen med eieren om selskapets arbeid med bærekraft på et generelt nivå. I et møte mellom Avinors styre og ledelse og departementets politiske ledelse i 2023 orienterte Avinor om selskapets arbeid med naturmangfold, utslipp til vann og grunn, sirkulærøkonomi og støy. Redegjørelsen ble gjort i lys av de nye forventningene i eierskapsmeldingen fra 2022. Avinor opplyser i intervju at foretaket har hatt en dialog med Samferdselsdepartementet om å gjennomføre en naturrisikoanalyse,⁴¹⁷ en analyse Avinor per april 2024 hadde begynt med å forberede. Eieren er ifølge Avinor godt kjent med at selskapet har et miljøstyringssystem og sertifiseres hvert år på dette, samt at selskapet etterlever lover og regler som gjelder utslipp, og også gjør annet arbeid innenfor naturmangfold utover å etterleve regelverket.

Samferdselsdepartementet viser i intervju til at luftfarten legger mindre beslag på arealer enn de andre transportformene. Avinors lufthavner påvirker likevel naturen og beslaglegger areal.⁴¹⁸ Samferdselsdepartementet vurderer at Avinor ivaretar sitt ansvar på dette området på en god måte.

Bane NOR oppgir i intervju at Samferdselsdepartementet er opptatt av og er oppdatert på Bane NORs arbeid med naturspørsmål. Eieren gir innspill og tilbakemeldinger på foretakets arbeid med natur skriftlig og i møter.⁴¹⁹

Bane NOR uttaler videre at foretaket blir kjent med beste praksis på området i hovedsak gjennom samarbeidet med andre transportvirksomheter i forbindelse med nasjonal transportplan og deltakelse i ulike samarbeidsgrupper for store transportetater. Etter foretakets vurdering er ulike transportselskaper ledende på forskjellige temaer, mens Bane NOR er blant de ledende når det gjelder rapportering i tråd med CSRD.

Nye Veiers arbeid med naturpåvirkning har vært en omfattende del av eiers dialog med selskapet i undersøkelsesperioden. Det er flere eksempler på at Nye Veier presenterer selskapets arbeid på

⁴¹⁴ Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

⁴¹⁵ Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

⁴¹⁶ Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*.

⁴¹⁷ Samferdselsdepartementet ba i bærekraftsmøtet i desember 2023 Avinor om å redegjøre for «foretakets vurdering av naturrisiko og påvirkning av økosystemer samt rapportering på området».

⁴¹⁸ Avinor planlegger å gjennomføre en naturrisikoanalyse i 2024.

naturområdet, og dialogen følger utviklingen i arbeidet, med vekt på mål, strategi, KPI-er og resultater. Eierne og selskapet har diskutert naturmangfoldindikatoren i nasjonal transportplan, bærekraftig veiutbygging, arealbeslag fra Nye Veiers veiprosjekter i forskjellige prosjektfaser og miljøhendelser. Nye Veier har også presentert selskapets arbeid «med å etablere en arealindikator som kan måles på tvers i sektoren». Konkrete veiprosjekters naturpåvirkning har også vært tema.⁴²⁰

I forbindelse med det årlige bærekraftsmøte med Nye Veier i 2023 uttrykte Samferdselsdepartementet at de hadde inntrykk av «at Nye Veier arbeider systematisk og grundig med forventningsområdet til naturmangfold og økosystemer, herunder naturrisiko, som også er integrert i selskapets strategi. Det stilles strenge krav til rapportering om forhold som gjelder natur til leverandørene, og Nye Veier har stort fokus på sirkularitet og naturfremmende tiltak i prosessene ifm. planlegging av traseer.»⁴²¹

Målene for klima og natur i nasjonal transportplan inngår som en integrert del av selskapenes mål og strategier. Samferdselsdepartementet oppgir at ettersom forventningene i eierskapsmeldingen på naturområdet er relativt nye, har ikke departementet vurdert selskapene på tvers, eller satt eieroppfølgingen av disse forventningene i system. Samferdselsdepartementet har jobbet sak for sak med problemstillingene.

Departementet viser i intervju til at noen av forventningene i eierskapsmeldingen på klima- og naturområdet er relativt nye, og opplever at det har behov for å få bedre forståelse for å kunne følge opp og utfordre selskapenes arbeid på naturområdet. Samferdselsdepartementet vil fremover jobbe med å konkretisere hvordan departementet skal følge opp selskapenes tiltak og eventuelle avvik på naturområdet. Samferdselsdepartementet opplever det som en utfordring at kompetansebygging er ressurskrevende, og er i den forbindelse opptatt av å bli inspirert av andre eierskapsmiljøer. Departementet uttaler at det også selv ønsker å være et ledende eierdepartement til inspirasjon for andre.

5.3 Statskogs arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur og Landbruks- og matdepartementets eierskapsutøvelse

5.3.1 Statskogs arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur

Statskog er landets største grunneier og forvalter nær en femtedel av Norges fastlandsareal. Statskog er også landets største skogeier med om lag seks prosent av det samlede produktive skogarealet i Norge.

Natur som tema i Statskogs bærekraftsarbeid

Statskog har en **konsernstrategi** der hovedmålet er «bærekraftig forvaltning av statens skog- og fjelleiendommer». Biologisk mangfold og klima inngår som et av satsningområdene. Statskog har videre utarbeidet en «**skogstrategi**», som utdyper foretakets interesser og konsernstrategiens hovedmål om biologisk mangfold.⁴²² I skogstrategien uttrykker selskapet følgende ambisjon om å ha kunnskap om og oversikt over egen naturpåvirkning, og forvalte skogen effektivt basert på oppdatert kunnskap og anerkjente sertifiseringsordninger.⁴²³

Det omsettes ikke usertifiserte tømmer fra norske skogeiere. Miljøsertifiseringsordninger stiller krav til selskapers arbeid med bærekraftig skogdrift utover lov- og reguleringskrav. Statskog har en stor, men fragmentert eiendomsstruktur og hele skogbruksvirksomheten er sertifisert i henhold til PEFC-

⁴²⁰ Basert på vår gjennomgang av dokumenter fra dialogen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier i perioden 2021–2023.

⁴²¹ Samferdselsdepartementet. (2023). Intervjuførefat fra Samferdselsdepartementet bærekraftsmøte med Nye Veier.

⁴²² Statskog har også en policy for biologisk mangfold hvor det står at følgende tiltak planlegges eller gjennomføres av Statskog: «Sikre at biologisk mangfold blir vurdert og hensyntatt i arealplanlegging; Rapportere på årlig omfang av inngrep i biologisk viktige områder, og vurdere konsekvens for biologisk mangfold.

⁴²³ Statskog. (u.å.). *Skogstrategi*. Hentet 14. november 2024 fra https://statskog.s3.amazonaws.com/pdf_word/skog/Statskog_Skogstrategi.pdf

standarden. I tillegg er to sammenhengende eiendommer dobbelsertifiserte etter både PEFC-standard og FSC-standard.⁴²⁴ Statskog oppgir i intervju at foretaket opplever at etterspørselen etter FSC-sertifisert tømmer er begrenset til regionene der foretakets to FSC-sertifiserte eiendommer ligger. Samtidig øker den generelle etterspørselen etter FSC-sertifisert massevirke til papirmasse. Økte driftsinntekter fra salg av bærekraftig tømmer indikerer at Statskog har innlemmet naturmessig bærekraft i foretakets **forretningsmodell**.

Statskog uttaler videre at foretaket har brukt innspill fra en **vesentlighetsanalyse** når de har utarbeidet sin nåværende strategi. Temaet «ivaretagelse av krav i skogsstandarter» har blitt vurdert som det mest vesentlige, mens biologisk mangfold⁴²⁵ har blitt vurdert som noe mindre vesentlig. Foretaket skal innen 2024 gjennomføre en **dobbel vesentlighetsanalyse** og jobber med å få bærekraft fullt integrert og operasjonalisert i foretakets risikostyring.⁴²⁶

Statskog har også en **policy for biologisk mangfold** hvor det står at foretaket vil ta hensyn til biologisk mangfold i arealplanlegging, og rapportere på årlig omfang av inngrep i biologisk viktige områder, og vurdere konsekvens for biologisk mangfold.⁴²⁷

Tabell 11 Statskogs mål knyttet til natur og måloppnåelse

	2023	2022	2021	2020	Mål 2030
Arealvern på Statskogs eiendommer i % av totalt areal	43,8 %	43,7 %	44,2 %	43,6 %	¹⁾ ²⁾
Andel av skogkledd areal som er vernet eller i verneprosess	29,2 %	28,2 %	30,7 %	29,8 %	¹⁾
Hogst i biologisk viktig område i antall	3	3	2	3	0
Sporskader ved skogsdrift i antall	37	25	34	50	25
Antall miljøavvik i skogbruket ^{*)}	109	79	93	135	50
Restaurering av naturtypen myr i dekar ¹⁾	590	1 118	679	727	1000 daa/år
Antall dekar med naturverdi A Nasjonal eller B Regional omdisponert gjennom utbygging ^{****)}	0	0	0	0	0

¹⁾ Naturvernområder opprettet på statsgrunn bidrar til oppnåelse av mål om ivaretagelse av biologisk mangfold og viktige naturtyper på Statskogs grunn. Statskog vil derfor rapportere på omfang av naturvern på sine eiendommer i tillegg til de øvrige indikatorer foretaket har satt på målområde biologisk mangfold.

²⁾ Det at andel av skogkledd areal som er vernet eller i verneprosess og arealvern på Statskogs eiendommer er redusert fra 2021 til 2022 skyldes at AS Meraker Brug nå er med i arealtallene.

Kilde: Statskog. (2024). *Årsrapport 2023*.

Statskog har satt tallfestede **mål** knyttet i hovedsak til miljøhendelser (i Tabell 11). Foretaket har blant annet et mål om å unngå hogst i biologisk viktige områder og alvorlige miljøavvik og at antall miljøavvik i skogbruket i 2030 ikke skal overstige 50. Ifølge *Veikartet* skal Statskog utarbeide vitenskapsbasert naturmål innen 2026. Statskog har videre planer om å utarbeide oppdaterte mål og indikatorer for arbeidet med naturmangfold senest innen 2026.⁴²⁸

Statskogs **tiltak** for å følge opp målene inkluderer restaurering av myr og våtmark. Foretaket signerte en tiårig samarbeidsavtale med Miljødirektoratet om restaurering av våtmark på Statskogs område i 2019.⁴²⁹ Innenfor skogbruket, har Statskog skogbruksplaner som «deler skogen inn i bestand og anbefaler hvilke tiltak som bør eller må gjennomføres i det enkelte bestand».⁴³⁰ I tillegg arbeider

⁴²⁴ FSC standarden legger ifølge Statskog «mer vekt på urfolks rettigheter og den sosiale påvirkningen som skogdriften har i lokalsamfunnet» enn det PEFC-standard gjør. I FSC-systemet legges det også i større grad opp til kontroll og dokumentasjon på eiendomsnivå.

⁴²⁵ Statskog opplyser at fokuset på «biologisk mangfold» innebærer blant annet å sikre levedyktige bestander av ulike rødlistearter og helt vanlige arter, og å ivareta særlig viktige landskapstyper.

⁴²⁶ Statskog. (2023). *Veikart for bærekraft*.

⁴²⁷ Gjennom en samarbeidsavtale med Miljødirektoratet har Statskog siden 2019 som grunneier bistått miljøvernmyndighetene med å finne aktuelle restaureringsarealer. I 2020 og 2021 ble det restaurert ca. 700 dekar myr årlig, mens det i 2022 ble restaurert 1 064 dekar. Av årsrapporten for 2022 fremgår det at selskapet har et mål om restaurering av «1000 daa/år» frem mot 2030.

⁴²⁸ Statskog. (2023). *Veikart for bærekraft*.

⁴²⁹ Miljødirektoratet. (2021). *Plan for restaurering av våtmark i Norge 2021-2025*.

⁴³⁰ Statskog. (2022). *Skogbrukspresentasjon, Sak 39-21-2*. Presentasjon i kontaktmøte LMD/Statskog 12.1.2022.

Statskog med å tilpasse egne systemer for planlegging, rapportering og skaffe seg erfaring med å gjennomføre lukkede hogster.⁴³¹

Statskog har **KPI-er** (tTabell 11) som følger opp antallet miljøavvik ved skogdrift både i forhold til både PEFC-standarden og foretakets eget miljø- og kvalitetssystem. Når det gjelder arbeidet med å redusere egen negativ naturpåvirkning har Statskog en KPI om antall miljøhendelser i områder med høy naturverdi.

Statskogs **miljøstyring** er sertifisert som grunneier i henhold til PEFC og ISO 14001. Foretakets leverandører er også sertifisert etter de samme standardene.⁴³² Det Norske Veritas (DNV) reviderer Statskog etter ISO 14001 Norsk PEFC skogstandard.⁴³³ For skogsdrift på eiendommene Kongsberg (Sølvverket) og Finnmark brukes i tillegg FSC-standarden.

Statskogs oversikt over egen naturpåvirkning

Statskog overvåker utviklingen i antall **miljøhendelser** årlig. Statskogs skogbruk er regulert i tre nivåer; lov/forskrifter, Norsk PEFC Skogstandard og Statskogs miljø- og kvalitetssystem.

Statskog skiller mellom alvorlige miljøavvik, det vil si uønskede hendelser i biologisk viktige områder, og øvrige miljøavvik.⁴³⁴

Statskog opplyser at oppfølgingen av de detaljerte miljøavvikene og selskapets indikatorer følges opp i rapporteringsverktøyet Power BI, som er koblet til kvalitetssystemet, foretakets operative produksjonssystem; «tiltaksportalen» og arkivsystemet.

For å ha oversikt over Statskogs naturpåvirkning kartlegger Statskog naturtyper i skog, og kontrollerer at de naturtypene foretaket skal ivareta blir ivaretatt, ifølge foretaket. Statskog uttaler i intervju at de også tar stikkprøver av dette. Ved omdisponering av arealer vurderer foretaket å ha gode prosesser for å kartlegge artsmangfold, biologisk mangfold mm. Foretaket opplyser at det har til enhver tid oversikt over hvor skogsmaskiner er og har vært, som det kan følge opp og kontrollere. Dette er digitalt, og oppdateres kontinuerlig.

Statskog uttaler videre at foretaket har registrert Miljødirektoratets pågående arbeid med standarder for naturregnskap, jf. rapporten «Etablering av naturregnskap» og ser det som naturlig at Statskog også innarbeider dette. Statskog har derfor ikke utviklet et eget **naturregnskap** for områdene foretaket eier. Det er ifølge foretaket en treghet i systemet, slik at Statskog gjerne har egne kartlag med informasjon som ikke har kommet inn i Miljødirektoratets offisielle kartlag.

Samfunnsøkonomiske vurderinger er ifølge foretaket en del av alle arealdisponeringer i henhold til plan- og bygningsloven og energiloven. Statskog opplyser at foretaket også vurderer **ikke-prissatte virkninger** opp mot naturmangfold i forbindelse med tilretteleggingstiltak for eksempel innenfor friluftsliv, men som ikke er direkte samfunnsøkonomiske analyser.

5.3.2 Landbruks- og matdepartementets oppfølging av Statskogs arbeid med å redusere negativ påvirkning på natur

Landbruks- og matdepartementet forvalter eierskapet i tre selskaper, hvorav Statskog er det eneste heleide.⁴³⁵ Departementet har ansvaret for lovverk og virkemidler for bærekraftig bruk av skog- og naturressurser. Departementet viser i et intervju til at den operative kompetansen på Statskogs naturpåvirkning ligger i Statskog og hos andre næringsaktører.

⁴³¹ Statskog. (2024). *Årsrapport 2023*. s. 25.

⁴³² Statskog. (u.å.). *Skogstrategi*. Hentet 14. november 2024 fra https://statskog.s3.amazonaws.com/pdf_word/skog/Statskog_Skogstrategi.pdf

⁴³³ Statskog. (2022). *Miljørapport 2021*.

⁴³⁴ Statskog. (2024). *Miljørapport 2023*.

⁴³⁵ Nærings- og fiskeridepartementet. (2024). *Statens eierrapport 2023 – Statens direkte eierskap i selskaper*.

Landbruks- og matdepartementet opplyser videre at departementet har stor nytte av Nærings- og fiskeridepartementet som koordinator og kompetansesenter for eierstyring, men at Landbruks- og matdepartementet også har egen spisskompetanse på bærekraftig forvaltning av skog- og naturressurser. Som øverste skogbruksmyndighet i Norge har Landbruks- og matdepartementet tett kontakt med forsknings- og kunnskapsmiljøer innenfor skog og skogbruk, øvrige myndigheter på sentralt og lokalt nivå og verdikjeden knyttet til skog og tre. Dette gjør at departementet opplever å ha kompetanse på fagområdet for Statskogs virksomhet. Departementet benytter eksterne konsulenter for å kvalitetssikre vurderinger foretaket har gjort i forbindelse med større investeringsforslag.

Landbruks- og matdepartementet oppgir i intervju at forventningene til selskapenes arbeid med natur i eierskapsmelding Meld. St. 6 (2022–2023) er de samme forventningene departementet tidligere har hatt til Statskog, men at forventningene er tydeliggjort. Oppfatningen av hva som er bærekraftig har endret seg i takt med ny kunnskap og prioriteringer i samfunnet. Dette medfører at skogbruket er i stadig endring for å være bærekraftig i tråd med rådende oppfatning. Departementet uttaler videre at eierskapsmeldingen av 2022 ikke har fordret endringer i departementets forventninger til skogbruket i Statskog. Likevel har departementet informert Statskog om eiermeldingens endrede vektlegging av bærekraft og hever forventninger til synliggjøring av bærekraftsarbeidet.

Landbruks- og matdepartementet viser i intervju til at Statskogs kjernevirksomhet medfører naturpåvirkning. Naturvern, balansert utnyttelse av ressurser og ivaretagelse og videreutvikling ligger i foretakets vedtekter.⁴³⁶ Statskogs arbeid med natur og biologisk mangfold er en del av departementets diskusjoner med foretaket om kvartalsresultatene på **kontaktmøtene**. Når det gjelder den påvirkningen Statskogs investeringer og andre tiltak har på naturen, legger Landbruks- og matdepartementet til grunn at Statskog gjør vurderinger av dette, har god dialog med planmyndighetene, og spiller på lag med lokal utvikling der foretaket er grunneier. Departementet påpeker at den endelige beslutningen i slike saker ligger hos planmyndighetene.

Departementet uttaler at det ikke skriver referater fra kontaktmøtene med Statskog, men tar vare på dagsordenen og presentasjonene fra dem. Bærekraft er ifølge departementet en integrert del av temaene som diskuteres i kontaktmøtene, samtidig som dette kan tas opp som eget tema ved behov. Landbruks- og matdepartementet understreker at Statskog, som Norges største skogeier og med den største ressursbasen, er forventet å være **ledende** blant selskapene i skogbransjen innenfor bærekraftig forvaltning av ressursene, og å ta vare på naturmangfold. Departementet forventer at Statskog forholder seg til standarden Norsk PEFC skogstandard med tilhørende sertifisering som stiller krav til hvordan skogen i Norge skal forvaltes og drives bærekraftig. En uavhengig tredjepart skal, som en del av sertifiseringen, kontrollere at Statskog etterlever standarden, og foretaket kan miste sertifikatet dersom det ikke lukker avvik.

Landbruks- og matdepartementet oppgir at det har ikke egne mål for skogens økologiske tilstand på Statskogs eiendommer i Norge. Departementet viser i denne sammenheng til at det ikke er satt politiske mål for økologisk tilstand for skog i Norge. Departementet vurderer det som at hvis man ønsker å endre den økologiske tilstanden i skog i Norge, vil generelle virkemidler være langt mer effektive enn endringer i eierstyringen av foretaket.

Departementet opplyser også at det gjennom eierdialogen får redegjort for avvirkningsnivåer og prognoser fremover. Dette er basert på blant annet ressursgrunnlaget, aldersfordeling og treslagsfordeling av skogen og andre faktorer som kan påvirke tilgjengeligheten. Departementet mener at det i eierdialogen ikke har mulighet til å følge foretakets naturpåvirkning direkte utover aktivitets- og avviksrapportering.

⁴³⁶ Av vedtektenes § 2 fremgår at «Det skal drives et aktivt naturvern og tas hensyn til friluftsinnteresser. Ressursene skal utnyttes balansert, og fornybare ressurser skal tas vare på og utvikles videre.»

Landbruks- og matdepartementet har ikke sett behov for å gjennomføre helhetlige selskapsanalyser av hvordan Statskogs oppfyller eierskapsforventningene, med samme metodikk som Nærings- og fiskeridepartementet og enkelte andre departementer gjør.

Landbruks- og matdepartementet vurderer i intervju at det får en god oversikt over foretakets arbeid med eierens forventninger gjennom eierdialogen, foretakets rapportering og departementets kjennskap til selskapets egenart og næringen for øvrig. Departementet mener at deres egen gjennomgang av Statskogs bærekraftsarbeid gir et like godt grunnlag for å vurdere selskapet som metoden for naturgjennomgang i en helhetlig selskapsanalyse. Departementet viser videre til at Statskogs sertifiserte virksomhet kontrolleres av et uavhengig kontrollorgan. Landbruks- og matdepartementet mener at Statskogs årsrapport og miljørapporter i de senere år er grundige og relevante og gir et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for å vurdere foretakets arbeid med å oppfylle statens forventninger. Departementet opplyser også at eierdialogen er sentral i oppfølgingen av statens forventninger til Statskog.

Landbruks- og matdepartementet opplyser at det følger, og har stort utbytte av det interdepartementale samarbeidet om eierskap som ledes og koordineres av Nærings- og fiskeridepartementet. Landbruks- og matdepartementet opplyser at det ønsker å bidra i diskusjonene og videreutvikling av Nærings- og fiskeridepartementets metodikk for de helhetlige selskapsanalysene.

Statskog forvalter felleskapets utmarksarealer på vegne av samfunnet. Statskog skal også bidra til å legge til rette for fornybar energi som et ledd i å forvalte, drive og utvikle statlige skog- og fjelleiendommer med tilhørende ressurser. Ulike interessenter i samfunnet har ulike behov og forventninger til bruken av disse arealene. Statskog uttrykker i intervju at foretaket må håndtere disse **kryssende målbildene**, og viser til konflikt mellom strategiens mål for natur og mål om å skape verdier, som et eksempel på dette. Eieren er opptatt av at Statskog ivaretar alle mål og sørger for at alle blir hørt. Statskog oppgir i intervju at i krevende saker er eieren svært opptatt av at foretaket ivaretar gode prosesser og dialog med foretakets interessenter i disse prosessene. Landbruks- og matdepartementet viser også til at Statskog bidrar til å nå statens klimamål gjennom å legge til rette for fornybar energi.

Faktaboks 5 Statskogs mulighet til å utvide foretakets energivirksomhet

Frem til 2015 hadde Statskog en strategi om å eie og utvikle kraftprosjekter på egen grunn, i samarbeid med andre selskaper. I 2015 vedtok eieren i foretaksmøtet at Statskog ikke lenger skulle jobbe med dette. Statskog jobber for å nyansere vedtaket fra foretaksmøtet, ettersom foretaket opplever det som en hemsko for å skape verdier for eieren. Slik Statskog ser det må konsekvenser utredes og beslutningsgrunnlag etableres enten det er Statskog eller andre utviklere som utvikler prosjektene og søker konsesjon. På eierens oppfordring har Statskog utredet mulighetene som ligger i å utvide foretakets energivirksomhet. Foretaket har skrevet til Landbruks- og matdepartementet at selskapet er av den klare oppfatning at å fjerne begrensningen gitt i foretaksmøtet vil gi grunnlag for produksjon av mer fornybar kraft og samtidig styrke selskapets økonomi og annen måloppnåelse. Eieren tok selskapets redegjørelse til orientering, og dette skulle følges videre opp i eierdialogen.

Statskog opplyser i intervju at så langt har eieren ikke endret rammene vesentlig eller gitt nye signaler på dette temaet. Landbruks- og matdepartementet bekrefter i intervju at det fortsatt ligger en begrensning på Statskogs mulighet til å utvikle energi og fornybar kraft på foretakets eiendommer der dette etter foretakets vurdering er bærekraftig. Det er departementets oppfatning at Statskog i utbyggingssaker jobber aktivt for å finne løsninger som best mulig ivaretar avkastning for grunneier, lokal og regional verdiskaping og ulike brukerinteresser knyttet til arealene. Statskog vil ifølge departementet forsøke å finne gode løsninger for å unngå dette. Departementet viser at utbygging krever konsesjon og at grunneier alene ikke har myndighet til å beslutte om utbyggingen tillates.

6 Vurderinger

6.1 Det er varierende modenhet i statlig eide selskapers klima- og naturarbeid

Norge har gjennom klimaloven og internasjonale avtaler, herunder Parisavtalen, forpliktet seg til spesifikke mål for reduksjon i utslipp av klimagasser. Ett av målene i Parisavtalen er at den globale gjennomsnittstemperaturen ikke må øke med mer enn 2 grader celsius sammenlignet med førindustrielt nivå. Staten som eier forventer at selskapene arbeider med å redusere egne klimagassutslipp, og at selskapene er ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet.

6.1.1 Enkelte selskaper opplever at det er utfordrende at det er fremmet ulike forventninger til selskapenes klimaarbeid i eierskapsmeldingen og gjennom andre styringssignaler

Staten skal være en aktiv, langsiktig og profesjonell eier, blant annet gjennom å stille klare forventninger til selskapene. Uklare forventninger og avklaringer kan føre til at selskapene ikke setter hensiktsmessige og tilstrekkelige klimamål.

Undersøkelsen viser at eierskapsmeldingen og andre styringssignaler stiller forventninger til selskapene som er motstridende og skaper uklarheter for selskapenes klimaarbeid. Selskapene opplever slike dilemmaer for eksempel når eieren forventer at selskapets avkastning øker samtidig som klimagassutslippene fra produksjonen reduseres. Et annet eksempel er forventningen om at selskapet driver sin virksomhet på en mest mulig kostnadseffektiv måte og samtidig investerer i utslippsreducerende tiltak. Enkelte selskaper påpeker at det kan oppstå målkonflikter mellom forventningene på klimaområdet i eierskapsmeldingen og føringer i Nasjonal transportplan.

Eierskapsmeldingen fra 2022 uttrykker en forventning om at selskapene reduserer egne klimagassutslipp i tråd med målene i Parisavtalen. Dette innebærer etter Riksrevisjonens oppfatning blant annet at et selskap bør rette innsatsen mot der selskapets klimagassutslipp er størst, uavhengig av om dette er i Norge eller i utlandet. Dette vil trolig føre til mest kostnadseffektiv reduksjon i selskapets egne totale klimagassutslipp. Føringer i Nasjonal transportplan tilsier imidlertid at selskapene bør innrette klimaarbeidet slik at dette gir mest mulig reduksjon i klimagassutslipp for den delen av selskapenes virksomhet som er i Norge. Dette gjør at styringssignalene i Nasjonal transportplan i mindre grad legger vekt på å redusere klimagassutslipp i selskapets leverandørkjede i utlandet enn forventningene i eierskapsmeldingen.

Bane NOR opplyser at selskapet har hatt dialog med Samferdselsdepartementet om forventningene til foretakets reduksjon av klimagassutslipp. Samferdselsdepartementet har tydeliggjort at Bane NOR bør prioritere arbeidet med å redusere direkte klimagassutslipp i Norge fremfor å redusere klimagassutslipp i foretakets verdikjede. Dette er i tråd med føringene i Nasjonal transportplan.

Undersøkelsen viser videre at Nye Veier har informert Samferdselsdepartementet om at selskapets klimaarbeid per nå følger føringer i Nasjonal transportplan, og at klimaarbeidet ikke er fullt innrettet i tråd med forventningene i eierskapsmeldingen.

Nye Veier påpeker at det å sette et mål om reduksjon i selskapets klimagassutslipp i tråd med Parisavtalens mål, og basert på en vitenskapsbaserte metode, er en forventning staten som eier har uttrykt i eierskapsmeldingen.

Science Based Targets Initiative (SBTi) er i dag blant de fremste miljøene på å definere vitenskapsbaserte utslippsbaner. SBTi har definert utslippsbaner for en rekke bransjer, og utslippsbaner for flere andre bransjer er under utvikling. For at SBTi skal godkjenne at et mål om reduksjon i selskapets klimagassutslipp er i tråd med Parisavtalens mål, må selskapet vise til troverdige planer for utslippskutt frem mot både 2030 og 2050.⁴³⁷

Det å sette et mål om reduksjon i selskapets klimagassutslipp basert på SBTis metodikk kan innebære følgende konsekvenser:

- At Nye Veier må innrette klimaarbeidet slik at alle direkte og indirekte klimagassutslipp prioriteres likt, uavhengig av om de oppstår i Norge eller i utlandet.
- Et økt ambisjonsnivå på klimafeltet for selskapet, sammenlignet med de klimaindikatorene som benyttes i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Samferdselsdepartementet som eier har ifølge Nye Veier kommunisert at selskapet selv må finne ut av hvordan selskapet skal håndtere forventningene i eierskapsmeldingen og føringene i Nasjonal transportplan. Det er selskapets styre som har ansvar for styringen av selskapet, inkludert å handtere eventuelle dilemmaer mellom ulike forventninger og styringssignaler, avgjøre timingen på investeringer og så videre.

Etter Riksrevisjonens vurdering kan ulike forventninger til selskapenes klimaarbeid i eierskapsmeldingen og gjennom andre styringssignaler gjøre klimaarbeidet mindre målrettet.

6.1.2 Enkelte selskaper mangler mål om å redusere egne klimagassutslipp, og det gjør klimaarbeidet lite operativt og målrettet

Klimaendringer er en verdidriver som medfører risiko og muligheter for selskapene. Undersøkelsen viser at alle selskapene har utarbeidet en strategi som tar hensyn til risiko og muligheter ved klimaendringer. De fleste selskapene har også gjennomført en dobbel vesentlighetsanalyse for å vurdere relevante temaer for selskapets bærekraftsarbeid. Dette er i tråd med beste praksis.

Et viktig utgangspunkt for selskapenes klimaarbeid er å sette spesifikke, målbare og tidsbestemte mål om å redusere sine direkte og indirekte klimagassutslipp på kort og lang sikt ved bruk av en vitenskapsbasert metode. Dette hjelper selskapene til å velge et ambisjonsnivå for klimaarbeidet som er i tråd med målene i Parisavtalen. Hvis målene ikke er spesifikke, målbare og tidsbestemte blir det vanskelig å følge fremdriften i selskapenes klimaarbeid, og det øker også risikoen for at målene ikke nås.

Tabell 12 viser at Avinor, Posten Bring, Mesta og Bane NOR har spesifikke, målbare og tidsbestemte mål om å redusere selskapets samlede klimagassutslipp.

⁴³⁷ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper.*

Tabell 12 Selskapenes mål om å redusere samlede klimagassutslipp i undersøkelsesperioden 2019–2023

	Mål om å redusere klimagassutslipp for hele selskapet	Spesifikke klimamål	Målbare klimamål	Tidsbestemte klimamål	Vitenskapsbaserte klimamål	
					Utarbeidet	Validert
Avinor	ja	ja	ja	ja	ja	nei
Posten Bring	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Mesta	ja	ja	ja	ja	ja	nei
Bane NOR	ja	ja	ja	ja	nei	nei
Vygruppen	nei	ja	delvis	ja	nei	nei
Nye Veier	nei	ja	ja	ja	nei	nei

Kilde: Riksrevisjonen.

Av selskapene som inngår i undersøkelsen er det kun Posten Bring som ved utløpet av undersøkelsesperioden har fått validert at selskapets klimamål er i tråd med målene i Parisavtalen. Avinor⁴³⁸ og Mesta har i undersøkelsesperioden utarbeidet vitenskapsbaserte klimamål og vil søke om å få disse validert av en ekstern tredjepart.

For at et selskaps klimaarbeid skal være målrettet, må selskapet sette et mål om å redusere det totale klimagassutslippet sitt eller et mål om å redusere utslippsintensiteten sin. Utslippsintensiteten er forholdet mellom selskapets klimagassutslipp og produksjonen av varer og/eller tjenester. Dette betyr at selskaper med høy utslippsintensitet forurensar mer i forhold til produksjonen de står for.

Virksomheter som opplever store svingninger i produksjonen, kan også ha stor variasjon i klimagassutslipp fra år til år. Dette kan gjøre det utfordrende å fastslå om en reduksjon i utslippet skyldes effektive klimatiltak eller lavere produksjon. Derfor kan det være en fordel å sette et mål om å redusere utslippsintensiteten. Et slikt mål bør være spesifikt, tidsbestemt og knyttet til selskapets prosesser og aktiviteter som bidrar mest til dets totale klimagassutslipp.

Tabell 12 viser at Vygruppen⁴³⁹ og Nye Veier ikke har mål om å redusere sine samlede klimagassutslipp i undersøkelsesperioden.

I perioden 2019–2021 hadde Vygruppen et mål om å redusere utslippsintensiteten i produksjonen, og særlig på å redusere klimagassutslipp per setekilometer. Fra 2022 gikk selskapet bort fra målet om å redusere utslippsintensitet, til fordel for et mål om å redusere selskapets totale klimagassutslipp, uten at dette målet ble spesifikt tallfestet eller tidsbestemt. Samtidig har Vygruppen tallfestet et tidsbestemt mål om å spare samfunnet for 1 million tonn CO₂-ekvivalenter innen 2025. Selskapet skal oppnå dette ved å transportere flere passasjerer og mer gods på skinner, og målet handler om de unngåtte klimagassutslippene, som Vygruppen estimerer at selskapet vil bidra til å forebygge i perioden 2022–2025.

⁴³⁸ Avinor sendte vitenskapsbaserte klimamål til validering hos SBTi i oktober 2024, og fikk dem validert og godkjent.

⁴³⁹ I juni 2024 satte Vygruppen vitenskapsbaserte klimamål for 2030 og 2050, og sendte inn søknad for godkjenning av SBTi.

Nye Veier har ikke satt et spesifikt mål om å redusere de totale klimagassutslippene fra hele virksomheten. I 2016 satte selskapet imidlertid et mål som innebærer å begrense klimagassutslipp fra selskapets prosjekter. Dette innebærer blant annet at Nye Veier skal redusere klimagassutslipp fra prosjektets byggefase med 50 prosent innen 2030, og redusere utslippene fra drift med 75 prosent, sammenlignet med et referansekarbonbudsjett. Et slikt budsjett estimerer hva utslippene ville ha vært dersom prosjektet ble bygget og/eller driftet med teknologi og metoder fra 2016. Det Nye Veier omtaler som klimamål, er etter Riksrevisjonens oppfatning ikke et mål å om å redusere hverken Nye Veiers utslippintensitet eller de totale klimagassutslippene fra hele virksomheten.

I 2022 ble statens mål som eier endret til «høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer» for selskaper i kategori 1, og til «bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål» for selskaper i kategori 2. Verdiskaping innenfor bærekraftige rammer innebærer blant annet at selskapene utarbeider et årlig karbonbudsjett som viser hvor store klimagassutslipp de kan ha uten å avvike fra målene i Parisavtalen. Etter Riksrevisjonens vurdering er det viktig å ha mål om reduksjon i selskapets klimagassutslipp i tråd med målene i Parisavtalen og karbonbudsjett for å kunne følge med på om et selskaps virksomhet foregår innenfor bærekraftige rammer.

6.1.3 Enkelte selskaper mangler handlingsorienterte tiltaksplaner for å nå selskapenes mål om å redusere klimagassutslippene sine, og dette gjør klimaarbeidet lite planmessig og systematisk

Staten forventer at statlig eide selskaper implementerer strategier og følger opp mål på en god måte, blant annet gjennom å utvikle handlingsorienterte tiltaksplaner med tydelige milepæler for relevante nivåer i organisasjonen. Ledende selskaper er åpne om og offentliggjør selskapets omstillingsplan med konkrete tiltak som viser hvordan selskapet vil nå sine mål om å redusere klimagassutslippene sine. Tiltaksplaner kan blant annet være innlemmet i selskapets investerings- og finansieringsplaner eller en helhetlig omstillingsplan for hele virksomheten. Selskaper som vil følge rapporteringsstandardene ESRS, ansett som beste praksis for selskapers åpenhet om klima- og naturarbeid, må rapportere om omstillingsplanene sine. For de største selskapene gjelder dette fra regnskapsåret 2024, mens øvrige selskaper skal begynne fra 2025.

Vår undersøkelse viser at Posten Bring har utarbeidet tiltaksplaner som i tråd med beste praksis tar høyde for selskapets fremtidige vekst og viser planlagte tiltak mot 2050. Undersøkelsen viser også at Avinor og Mesta i forbindelse med utarbeidelsen av vitenskapsbaserte klimamål har laget handlingsorienterte tiltaksplaner for å innfri sine klimamål for 2030. Avinor og Mesta har imidlertid ikke laget en plan for å nå de langsiktige omstillingsmålene de har satt seg frem mot 2050. Det at selskapene ikke har en konkret langsiktig omstillingsplan, kan etter Riksrevisjonens vurdering øke risikoen for at nødvendige tiltak for å nå netto null-utslipp ikke blir identifisert og iverksatt tidlig nok.

Undersøkelsen viser videre at Vygruppen i 2020 identifiserte utslippsreducerende tiltak rettet mot selskapets mest vesentlige utslippskilder. De identifiserte tiltakene tilsier selskapets samlede utslipp vil reduseres med om lag 16 prosent. Dette betyr at de til nå identifiserte tiltakene ikke er tilstrekkelige til å halvere selskapets klimagassutslipp i tråd med 2030-klimamålet. Det er etter Riksrevisjonens vurdering viktig at selskapet utarbeider en omstillingsplan som i større grad legger et grunnlag for å redusere selskapets klimagassutslipp.

Bane NOR og Nye Veier har vært opptatt av å redusere klimagassutslippene i det enkelte utbyggingsprosjektet og har opplyst at de har iverksatt planer og tiltak ut fra mulighetene og risikoene i prosjektene. Bane NOR og Nye Veier har imidlertid ikke utarbeidet en omstillingsplan som omfatter hele virksomheten. At innholdet i selskapenes klimaarbeid ikke er gjort om til handlingsorienterte tiltaksplaner for hele virksomheten, kan etter Riksrevisjonens vurdering føre til at de klimagassreducerende tiltakene de gjennomfører, samlet sett ikke gir utslippsreduksjon i takt med

Parisavtalens mål. Manglende operasjonalisering kan også medføre at selskapene ikke har oversikt over reduksjonene av klimagassutslippene og sine bidrag til å nå klimamålene i Parisavtalen.

6.1.4 Få selskaper har redusert klimagassutslippene i tråd med Parisavtalens mål

Ledende selskaper har et fullstendig og nøyaktig klimagassregnskap som omfatter alle vesentlige kilder av scope 1-, 2- og 3-utslipp, og som bygger på et pålitelig datagrunnlag. Informasjon fra selskapene tyder på at alle selskapene har et fullstendig klimagassregnskap og at dette gir et bilde over utviklingen i selskapenes klimafotavtrykk, selv om det varierer hvor nøyaktig tallgrunnlaget for selskapenes klimagassregnskap er.

Tabell 13 viser utviklingen i selskapenes klimagassutslipp i perioden fra selskapets basisår til 2023 der dette er tilgjengelig, og om dette tilsier en utvikling (for selskapet) som er i tråd med målene i Parisavtalen og utarbeidet med en vitenskapsbasert metode.

Tabell 13 Utviklingen i selskapenes klimagassutslipp i undersøkelsesperioden 2019–2023

	Basisår	Utvikling i utslipp siden basisåret (%)	Utvikling i tråd med målene i Parisavtalen? ⁴⁴⁰
Avinor	2022	-3,7	nei
Bane NOR	2019	-2	nei
Nye Veier	2020 ⁴⁴¹	+8	nei
Vygruppen	2019	+3 ⁴⁴²	nei
Mesta	2021 ⁴⁴³	-13	ja
Posten Bring	2019	-55	ja

Kilde: Riksrevisjonen.

Tabell 13 viser at fire av de seks undersøkte selskapene ikke reduserte utslippene i tråd med målene i Parisavtalen i undersøkelsesperioden.

Avinor utarbeidet i 2023 et mål om å redusere klimagassutslipp fra virksomheten med 42 prosent fra 2022 til 2030. Dette forutsetter en årlig reduksjon på 6,6 prosent i klimagassutslippene i perioden. Avinor oppnådd i 2023 en reduksjon på 3,7 prosent. Dette gjør at Avinor reduserte eget klimafotavtrykk i undersøkelsesperioden, men ikke i tråd med målene i Parisavtalen.

Dersom Bane NORs 2022-mål om å redusere klimagassutslipp fra virksomheten og i verdikjeden i 2030 med 50 prosent sammenlignet med 2019 skulle fordeles jevnt over tidsperioden, skulle Bane NOR årlig redusert klimafotavtrykket med 5 prosent. Klimagassregnskapet viser imidlertid at foretakets klimagassutslipp i 2023 ble redusert med 2 prosent sammenlignet med basisåret 2019. Dette innebærer etter Riksrevisjonens vurdering at flere statlig eide selskaper må øke omstillingstakten.

Vygruppen og Nye Veier reduserte ikke klimagassutslippene i undersøkelsesperioden. Vygruppens klimagassutslipp økte med tre prosent i undersøkelsesperioden. Nye Veiers klimagassutslipp fra virksomheten viser en svak nedgang fra 2020 til 2023, mens klimagassutslippene i verdikjeden økte. De totale klimagassutslippene økte med 8 prosent i perioden.

⁴⁴⁰ Riksrevisjonen vurderer utviklingen i selskapenes klimagassutslipp mot selskapenes egne vitenskapsbaserte klimamål, der selskapet har utarbeidet disse.

⁴⁴¹ Selskapet har ikke sammenlignbare utslippstall for 2019.

⁴⁴² Utvikling i selskapets klimagassutslipp uten biogen karbon.

⁴⁴³ Selskapet har ikke sammenlignbare utslippstall for 2019.

Vygruppen og Nye Veier er eksempler på selskaper som opplever store svingninger i produksjonen, og som derfor kan ha nytte av å følge opp utslippsintensiteten i sine prosesser og aktiviteter, jf. kapittel 4.2. Derfor har vi også undersøkt om utslippsintensiteten i produksjonen til Vygruppens og Nye Veiers har gått ned i perioden.

Vygruppens rapportering viser at utslippsintensiteten i bussvirksomheten heller ikke har blitt lavere. Bussvirksomheten står for mesteparten av selskapets klimagassutslipp. Nye Veier rapporterer ikke om utslippsintensiteten i sin virksomhet. Selskapet opplyser at det har prøvd ulike mål for utslippsintensitet, men at store variasjoner mellom prosjektene, avhengig av lokale forhold, gjør at selskapet må videreutvikle denne metoden.

Etter Riksrevisjonens vurdering er det ingen tegn til at Vygruppens og Nye Veiers utslippsintensitet i den undersøkte perioden har gått ned like mye som målene i Parisavtalen går ut på.

Riksrevisjonen registrerer at noen selskaper, som Vygruppen og Mesta, har opplevd at offentlige anbudsgivere i liten grad etterspør og er villige til å ta kostnadene ved klimavennlige løsninger. Dette gjør etter Riksrevisjonens vurdering at det å velge klimavennlige løsninger blir mindre lønnsomt, og dermed sinkes omstillingstakten i respektive bransjer.

6.1.5 De undersøkte selskapene har startet arbeidet med å møte eierens forventninger om å redusere påvirkningen på naturen

Vår undersøkelse viser at strategiarbeidet i Avinor, Bane NOR, Nye Veier, Statskog og Statkraft har tatt hensyn til risikoer og muligheter ved selskapets påvirkning på naturen. Avinor, Bane NOR, Nye Veier og Statkraft har utarbeidet en dobbel vesentlighetsanalyse.⁴⁴⁴ Dette er et verktøy som selskapene bruker i arbeidet med å tilpasse forretningsmodellen slik at den forblir lønnsom i en økonomi med netto null-utslipp. Prosessen skal hjelpe selskapet med å rette innsatsen i bærekraftsarbeidet mot de mest vesentlige områdene. I en dobbel vesentlighetsanalyse vurderer selskapene vesentligheten av forskjellige bærekraftstemaer,⁴⁴⁵ som klimaendringer og biologisk mangfold og økosystemer, basert på innspill fra selskapets interne og eksterne interessenter.

Selskapene har også systemer og rutiner for miljøovervåkning og håndtering av miljøavvik i tråd med forventningene i Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper*.

Den internasjonale naturavtalen som ble inngått i 2022, skal bidra til å stoppe menneskelig ødeleggelse av natur. Målet med avtalen er å stanse tapet av natur frem mot 2030 og 2050, og den skal følges opp av hvert enkelt land. Norske myndigheter har i 2024 utarbeidet Norges handlingsplan for natur for å bidra til å nå nasjonale mål og de globale målene i naturavtalen.⁴⁴⁶

Ifølge Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap* forventer staten som eier at statlig eide selskaper arbeider med å redusere sin naturpåvirkning. Selskapene skal identifisere og håndtere risiko og muligheter knyttet til natur og skal innlemme dette i sine strategier. Selskapene skal også sette mål og iverksette tiltak for å redusere sin egen negative påvirkning på naturmangfold og økosystemer samt rapportere om måloppnåelse.

Noen statlig eide selskaper har en virksomhet som innebærer vesentlige arealinngrep. Arealendringer er den fremste årsaken til tap av naturmangfold. Andre årsaker er forurensing, overhøsting, klimaendringer og spredning av fremmede arter.

⁴⁴⁴ Statskog opplyser at foretaket har planer om å lage en dobbel vesentlighetsanalyse i 2024.

⁴⁴⁵ Europeiske standarder for bærekraftsrapportering, ESRs, setter konkrete krav til metodikken og inneholder en liste over bærekraftstema som skal brukes som utgangspunkt for en dobbel vesentlighetsanalyse.

⁴⁴⁶ Meld. St. 35 (2023–2024) *Bærekraftig bruk og bevaring av natur — Norsk handlingsplan for naturmangfold*.

Selskapene har satt i gang arbeidet med å få oversikt over påvirkningen de har på naturen, og å utvikle mål for naturarbeidet og relevante prestasjonsindikatorer for å møte eierens forventninger i Meld. St. 6 (2022–2023). Undersøkelsen viser imidlertid at enkelte selskaper per 2023 ikke har utviklet konkrete tallfestede mål og prestasjonsindikatorer for naturarbeidet. Selskapene som inngår i undersøkelsen, har systemer for å forebygge og håndtere miljøhendelser og forurensning fra virksomheten og for å rapportere om disse. Det er også positivt at enkelte selskaper har utviklet en egen tilnærming til å måle den negative naturpåvirkningen de har. Det er viktig at selskapene fortsetter å arbeide strategisk og systematisk for å redusere den negative påvirkningen på naturmangfoldet og økosystemene, slik at virksomheten deres foregår innenfor bærekraftige rammer i tråd med statens forventninger.

6.1.6 Få selskaper har innlemmet miljømessig bærekraft i sin forretningsmodell

For å kunne skape avkastning og forbli konkurransedyktige over tid må selskapene balansere økonomiske, sosiale og miljømessige forhold. Staten forventer at statlig eide selskaper identifiserer og håndterer risiko og utnytter muligheter knyttet til klima og natur. At selskapet driver sin virksomhet i tråd med målene i Parisavtalen vil kunne redusere selskapets risiko og kapitalkostnad og bidra til konkurransedyktighet for selskapet over tid.⁴⁴⁷ Selskaper som ikke lykkes med å kutte klimagassutslippene og påvirkningen på natur i takt med omstillingen i bransjen, kan få større drifts- og kapitalkostnader og tape markedsandeler, noe som øker risikoen for at de ikke lenger er konkurransedyktige.⁴⁴⁸

Klimautvalget konstaterer at det i dag er mer rimelig å bygge ned natur enn å omregulere «grå arealer», som gamle grustak, flystriper og nedlagte fabrikker.

Undersøkelsen viser at få selskaper har identifisert muligheter til å styrke konkurranseevnen sin eller gjennomføre samfunnsoppdraget på en mer effektiv måte gjennom å investere i miljømessig bærekraftige løsninger. Flere selskaper opplever at oppdragsgivere i liten grad er villige til å betale ekstra for miljømessig bærekraftige løsninger. Etter Riksrevisjonens vurdering forutsetter det å innlemme miljømessig bærekraft i forretningsmodellen at investeringene gir økonomisk uttelling, slik at miljømessige og økonomiske hensyn trekker i samme retning.

6.2 Det er varierende eieroppfølging av selskapenes arbeid med statens forventninger på klima- og naturområdet

Staten skal være en aktiv, langsiktig, profesjonell og forutsigbar eier, blant annet gjennom å ha tydelige mål som eier i hvert selskap og ved å stille klare forventninger til selskapene. Staten skal også systematisk følge opp utviklingen i selskapenes finansielle og ikke-finansielle resultater og vurdere selskapenes mål, prestasjonsindikatorer og måltall, og den skal utfordre selskapene i eierdialogen på om disse er relevante og gode.⁴⁴⁹

Næringskomiteen har uttrykt at den er opptatt av at staten som eier følger opp selskapenes arbeid med en overordnet plan for bærekraftig verdiskaping, hvordan planen konkretiseres i tydelige mål og strategier som det rapporteres på, og hvordan selskapene leder an i arbeidet med ansvarlig virksomhet.⁴⁵⁰

⁴⁴⁷ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁴⁴⁸ Bain & Company. (2023, 13. november). *Operations and Supply Chain Decarbonization: Lower Emissions, Higher Performance*. <https://www.bain.com/insights/operations-and-supply-chain-decarbonization-lower-emissions-higher-performance-ceo-sustainability-guide-2023/>; McKinsey. (2020, 29. juni). *How the E in ESG creates business value*. <https://www.mckinsey.com/capabilities/sustainability/our-insights/sustainability-blog/how-the-e-in-esg-creates-business-value>

⁴⁴⁹ Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping* og Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*.

⁴⁵⁰ Innst. 225 S (2019–2020), jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*.

Staten som eier skal tilpasse styring, oppfølging og kontroll etter statens eierandel og selskapets egenart, risiko og vesentlighet. Staten skal videre arbeide for å bidra til at selskapene har god måloppnåelse innenfor rammene for den statlige eierutøvelsen samt vise åpenhet om statens eierskap og eierutøvelse. Åpenhet er avgjørende for å sikre innsikt i hvordan staten håndterer eierskapet, blant annet for å kunne evaluere staten som eier og ha tillit til at verdiene forvaltes på en god måte. Staten skal utøve eierskapet på en måte som er i tråd med ledende praksis.⁴⁵¹

6.2.1 Nærings- og fiskeridepartementets eierskapsutøvelse fremmer selskapenes arbeid med å redusere eget klimafotavtrykk og påvirkning på naturen

Selskapene Nærings- og fiskeridepartementet eier mener at eieren kommuniserer statens forventninger på en tydelig måte, for eksempel i forbindelse med fagseminarer som departementet organiserer. Selskapene ser på forventningene som ambisiøse og relevante. Forventningene er ifølge selskapene tilstrekkelig konkrete når det gjelder selskapenes klimaarbeid, slik som forventninger om at selskapene skal sette vitenskapsbaserte klimamål og ha rapportering som følger anerkjente rapporteringsstandarder.

Undersøkelsen viser videre at Nærings- og fiskeridepartementet systematisk følger opp selskapene som departementet eier, prioriterer mål og tiltak for eieroppfølgingen på kort og lang sikt for enkelte eiertema og vurderer hvordan hvert selskap oppfyller statens forventninger.

Nærings- og fiskeridepartementet har i eierdialogen fulgt opp hvordan selskapene jobber med statens forventninger i den til enhver tid gjeldende eierskapsmeldingen. Departementet har fra 2020 tatt i bruk et verktøy for en «helhetlig selskapsanalyse» for å vurdere virksomheten i hvert selskap i departementets eierportefølje opp mot statens forventninger. Analysen ser blant annet på om selskapene har en plan for bærekraftig verdiskaping, gjennomfører aktsomhetsvurderinger og håndterer naturrisiko. Nærings- og fiskeridepartementet bruker analysene for å planlegge tiltak på områdene det ønsker å utfordre selskapet på, og hvordan departementet vil følge opp disse tiltakene. Dette skal bidra til å oppnå statens uttrykte mål med eierskapet.

Staten forventer at statlig eide selskaper skal være ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet, også på klimaområdet. Nærings- og fiskeridepartementet mener det kan være vanskelig å sammenligne selskapenes måloppnåelse fordi selskapene i statens portefølje er ulike. Departementet følger opp selskapenes klimarapportering og bruker denne til å lage en overordnet sammenligning av selskapenes rapportering. Undersøkelsen viser at departementet i 2021 begynte å se selskapenes virksomhet opp mot selskapenes direkte konkurrenter i utvalgte markedssegmenter. Departementet ser også hen til diverse rangeringer som omfatter statlig eide selskaper, for å vurdere blant annet selskapenes klimaarbeid.

Nærings- og fiskeridepartementet dokumenterer i stor grad sin eieroppfølging. Departementet dokumenterer sine vurderinger av selskapenes arbeid med å redusere klimagassutslipp og negativ naturpåvirkning, blant annet gjennom skriftlige helhetlige selskapsanalyser for hvert selskap. Departementet utarbeider også oppsummeringer fra de årlige møtene om bærekraft og de kvartalsvise eiermøtene med selskapene, og fører logg over annen kontakt med styret og administrasjonen. Dette gir innsikt i hva departementet tar opp med selskapene, og i hvilken grad departementet fremmer ansvarlighet i selskapenes klimaarbeid.

Vår undersøkelse viser videre at Nærings- og fiskeridepartementet har jobbet aktivt med å bygge egen kompetanse på klima- og naturområdet.

⁴⁵¹ Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper.*

Samlet sett viser undersøkelsen at Nærings- og fiskeridepartementet, i tråd med beste praksis, arbeider systematisk med å følge opp at selskapene i departementets portefølje oppfyller statens forventninger. Nærings- og fiskeridepartementets eierskapsutøvelse fremmer etter Riksrevisjonens vurdering arbeidet med ansvarlig virksomhet på klima- og naturområdet i statlig eide selskaper.

Øvrige eierdepartementer og selskaper har nytte av Nærings- og fiskeridepartementet som koordinerende eierdepartement

Nærings- og fiskeridepartementet har en koordinerende rolle overfor de andre eierdepartementene i eierspørsmål. Rollen innebærer at Nærings- og fiskeridepartementet skal støtte og heve kompetansen i eierspørsmål hos de andre eierdepartementene.

Nærings- og fiskeridepartementet ivaretar den koordinerende rollen blant annet gjennom å arrangere faglige samlinger for selskaper, eierdepartementer og fagmyndigheter for å heve kompetansen, tilrettelegge for erfaringsutveksling og spre god praksis på forskjellige temaer innenfor klima- og naturarbeid. Nærings- og fiskeridepartementet gjør også verktøy og maler tilgjengelig for de andre departementene, slik som verktøy for å utarbeide «helhetlig analyse av selskapets måloppnåelse og arbeid med statens forventninger». I tillegg gir Nærings- og fiskeridepartementet konkrete innspill til saker i andre departementer.

Nærings- og fiskeridepartementet viser åpenhet om statlig eierskap ved å samle relevant informasjon om eierskapspolitikken, opptak fra faglige samlinger og informasjon om statlig eide selskapers resultater på regjeringens samleside for statlig eierskap. Departementet viser også åpenhet gjennom å publisere statens årlige eierrapport. Denne inneholder blant annet informasjon om omfang og hovedtall om selskapene hvor staten har direkte eierandeler, herunder nøkkeltall for klimafotavtrykk og naturpåvirkning.

Undersøkelsen viser at Nærings- og fiskeridepartementet har bidratt til å bygge kunnskap om beste praksis hos selskaper og andre ledende Eiermiljøer, ved å delta aktivt i dialog med en rekke norske private Eiermiljøer, nordiske statlige Eiermiljøer og internasjonale organisasjoner. Øvrige eierdepartementer og selskaper gir uttrykk for å ha nytte av Nærings- og fiskeridepartementet som koordinerende eierdepartement når de har spørsmål om arbeidet med å redusere eget klimafotavtrykk og påvirkning på natur.

6.2.2 Samferdselsdepartementet har arbeidet lite systematisk for å fremme selskapenes arbeid med å redusere eget klimafotavtrykk og påvirkning på natur

Samferdselsdepartementet opplyser at det i Eierdialogen regelmessig kommuniserer statens forventninger og innholdet i den gjeldende eierskapsmeldingen til selskapene der departementet utøver Eierrollen. Vår undersøkelse viser at flere selskaper opplever at Samferdselsdepartementet henviser mer aktivt til forventningene i eierskapsmeldingen fra 2022 enn tidligere. Flere selskaper opplever at dette også kommer tydeligere frem i Eierstyringen. Selskapene opplever videre at departementet er opptatt av hvordan selskapene jobber med ansvarlig virksomhet, og at departementet gir klare signaler om at selskapene må søke å oppfylle og rapportere på forventningene i statens eierskapsmelding på klima- og naturområdet.

Vår gjennomgang av Eierdialogen i perioden 2019–2023, viser at Samferdselsdepartementet i Eierdialogen i stor grad følger opp hvordan selskapene jobber med statens forventninger i den til enhver tid gjeldende eierskapsmeldingen. Selskapene som inngår i undersøkelsen, opplever at Samferdselsdepartementet følger opp selskapenes bærekraftsarbeid stadig tettere.

Av Meld. St. 8 (2019–2020) og Meld. St. 6 (2022–2023) om eierskapspolitikken fremgår det at staten skal utfordre selskapene på om målene, prestasjonsindikatorene og måltallene de bruker, er relevante

og gode. På denne måten skal staten bidra til å oppnå sitt uttrykte mål med eierskapet i det enkelte selskap og til at statlig eide selskaper er ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet på klimaområdet.

Vår gjennomgang av eierdialogen viser videre at Samferdselsdepartementet ser ut til å bli godt informert om selskapenes finansielle resultater i kontaktmøtene. Departementet uttaler at det har dialog med selskapene om mål og indikatorer, hvordan disse skal forstås, og om de er ambisiøse nok. Departementet har brukt de respektive bærekraftsmøtene med Avinor, Bane NOR, Nye Veier og Vygruppen i 2023 til å innhente kunnskap om hvordan selskapene jobber med å møte eierskapsmeldingens forventninger til ansvarlig virksomhet, klima og natur, og hvilke saker selskapene vurderer som vesentlige for måloppnåelsen.

Vår undersøkelse viser at Samferdselsdepartementet i liten grad har utfordret selskapene når det gjelder hvordan de skal håndtere forventningene i eierskapsmeldingen om å sette mål for reduksjon i selskapenes totale klimagassutslipp på kort og lang sikt, utarbeide tiltaksplaner som redegjør for hvordan selskapene skal oppnå disse målene, og redusere klimagassutslipp i tråd med Parisavtalens mål. Departementet opplyser at det legger opp til å følge opp selskapenes fremdrift og status i selskapenes arbeid på bærekraftsmøtene med selskapene høsten 2024. Etter Riksrevisjonens vurdering kunne Samferdselsdepartementet i større grad satt spørsmålstegn ved om selskapenes mål, indikatorer og resultater på klimaområdet er godt nok tilpasset selskapenes virksomhet og resultater og møter forventningene Stortinget har fastsatt på området.

Undersøkelsen viser videre at Samferdselsdepartementet fra 2021 har utarbeidet årlige helhetlige selskapsanalyser av hvordan selskapene følger opp statens forventninger ut fra risiko og vesentlighet. Selskapsanalysene oppsummerer selskapenes presentasjoner og gjør enkelte vurderinger. Nærings- og fiskeridepartementet bruker helhetlige selskapsanalyser til å prioritere mål og tiltak for eieroppfølgingen på kort og lang sikt for enkelte eiertemaer, vurdere hvordan hvert selskap oppfyller statens forventninger og planlegge områdene det ønsker å utfordre selskapet på. Til sammenligning inneholder Samferdselsdepartementets selskapsanalyser i varierende grad prioriterte mål og tiltak for eieroppfølgingen på kort og lang sikt. Detaljnivået i analysene varierer mellom selskapene og mellom år. Mens noen helhetlige analyser i hovedsak består av innhold gjengitt fra selskapets rapportering, inneholder andre i større grad analyser og resonnementer. Det fremgår i liten grad om tiltak Samferdselsdepartementets eierstyringsenhet har foreslått i tidligere analyser, har blitt gjennomført og fulgt opp i eierdialogen. Dette gjør at departementet etter Riksrevisjonens vurdering ikke har utført selskapsanalysene på en tilstrekkelig systematisk måte.

Samferdselsdepartementet dokumenterer i noen grad dets eieroppfølging. I tillegg til skriftlige helhetlige selskapsanalyser skriver departementet referater fra kontaktmøtene med selskapene. Dette gir i noen grad innsikt i hva departementet tar opp med selskapene, og i hvilken grad departementet fremmer ansvarlighet i selskapenes klima- og naturarbeid.

Vår undersøkelse viser videre at enkelte selskaper opplever at forventningen i eierskapsmeldingen om at selskapet skal være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet, har vært lite eksplisitt kommunisert i eierdialogen med Samferdselsdepartementet. Departementet opplyser at det gjør en overordnet vurdering av om selskapene kan anses å være ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet, men gjennomfører ikke benchmarking av selskapene opp mot eksterne selskaper. Videre er heller ikke transportselskapene sammenlignet med hverandre gjennom systematisk benchmarking. Samferdselsdepartementet opplyser at å sammenligne selskapenes klima- og naturarbeid med konkrete bransjestandarder ikke har vært en del av departementets vurdering av selskapene. Departementet uttaler at det i det videre vil følge opp hvordan selskapene selv forholder seg til bransjenormer og standarder på de enkelte områdene.

Samferdselsdepartementet opplever at hva som utgjør beste praksis i klima- og miljøarbeidet, er i rask utvikling når det gjelder både fag og regelverk. Departementet viser til at det arbeider kontinuerlig med å utvikle systemer for eieroppfølgingen for å følge utviklingen.

Ettersom fagkompetansen og rapporteringskravene på klima- og naturområdet er i sterk utvikling, ser Samferdselsdepartementet det som viktig å utvikle egen kompetanse for å kunne bidra til å nå statens mål som eier. Departementet vil selv jobbe med å konkretisere hvordan det skal følge opp tiltak og eventuelle avvik i informasjonen selskapene legger frem om selskapets klima- og naturpåvirkning.

Samlet sett viser undersøkelsen at Samferdselsdepartementet har satt i gang arbeidet med å systematisere eieroppfølgingen for å fremme ansvarlighet i selskapenes arbeid med å redusere eget klimafotavtrykk og påvirkning på natur, i tråd med statens forventninger. Undersøkelsen viser imidlertid at Samferdselsdepartementet i liten grad har utført egne analyser av selskapenes virksomhet på klima- og naturområdet i undersøkelsesperioden. Selskapene har heller ikke vært sammenlignet med eksterne selskaper (benchmarking). Etter Riksrevisjonens vurdering har Samferdselsdepartementet ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp Stortingets forventning om at statlig eide selskaper skal være ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet på klima- og naturområdet.

6.2.1 Departementene har satt i gang et arbeid med å følge opp selskapenes naturarbeid, men det er ingen felles metodikk for å måle og sammenligne selskapenes påvirkning på natur og bidrag til å nå målene i naturavtalen

Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap* tydeliggjør og skjerper eiernes forventninger til statlig eide selskaper om å redusere selskapenes negative påvirkning på natur.⁴⁵² Det mangler i dag et fullstendig nasjonalt naturregnskap, oversikt over tilgjengelige grå arealer og oversikt over restaurerbart areal. Videre mangler det en veiledning for hvordan det skal restaureres når natur bygges ned, samt tydelige nasjonale føringer for natur som ikke skal bygges ned. I 2023 utarbeidet Miljødirektoratet på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet et første generasjons naturregnskap.

Selskapene som inngår i undersøkelsen har systemer for å forebygge og håndtere miljøhendelser og forurensning fra virksomheten deres, og for å rapportere om disse. Enkelte selskaper har også utviklet en egen metodikk for å måle selskapets negative påvirkning på natur. Det finnes imidlertid ikke en standardisert metodikk eller et datagrunnlag for å kunne sammenligne den samlede utviklingen i statlig eide selskapers påvirkning på natur. Nærings- og fiskeridepartementet har gitt uttrykk for at staten som eier avventer omforente standarder og metodikk på feltet for å kunne følge opp selskapenes arbeid med natur og reduksjon av negativ naturpåvirkning i tråd med beste praksis, men at det ikke ligger til eier å utvikle dette selv. Departementet gir videre uttrykk for at det forventer at den raske utviklingen på feltet vil bidra positivt til departementets oppfølging av eierforventninger på natur.

Undersøkelsen viser at departementene i varierende grad har identifisert hva som vil være vesentlig å følge opp i det enkelte selskapets arbeid med å redusere dets påvirkning på natur. Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet gir selv uttrykk for at de per medio 2024 ikke har tilstrekkelig kompetanse til å følge opp selskapene på de nye forventningene på naturområdet, og at de arbeider med å bygge kompetanse på naturområdet.

Metodikken for helhetlig analyse som brukes av flere departementer, har spørsmål knyttet til selskapenes påvirkning på natur, men disse er mindre konkrete og kvantifiserbare enn på klimaområdet. Nærings- og fiskeridepartementet gir uttrykk for at det er behov for å videreutvikle metodikken for å følge opp selskapenes naturpåvirkning i tråd med statens forventninger og

⁴⁵² Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap* – Statens direkte eierskap i selskaper.

utviklingen på feltet. Dette skal gjøre det mulig å måle selskapenes naturpåvirkning. Departementet vil støtte seg på nasjonale og internasjonale rammeverk i dette arbeidet.

Landbruks- og matdepartementet opplyser at det ikke har sett behov for å gjennomføre skriftlige helhetlige selskapsanalyser av Statskog etter Nærings- og fiskeridepartementets metodikk, slik blant annet Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet gjør. Departementet viser til at Statskogs arbeid verifiseres av uavhengige organer, foretaket sertifiseres, og at foretaket publiserer rapporter hvor det etter Landbruks- og matdepartementets syn redegjør for virksomheten på en god og oversiktlig måte. Landbruks- og matdepartementet opplyser videre at det ønsker å bidra i diskusjonene og i videreutvikling av verktøyene.

Samlet sett er det vanskelig for departementene å vurdere om selskapene er ledende i arbeidet med ansvarlig virksomhet på naturområdet, fordi det mangler nasjonale og internasjonale systemer og felles metodikk for å måle og sammenligne statlig eide selskapers påvirkning på natur. Det er etter Riksrevisjonens vurdering viktig at eierdepartementene arbeider videre med å få oversikt over selskapenes påvirkning på natur og bidrag til å nå målene i naturavtalen og følger dette systematisk opp over tid.

6.2.2 Landbruks- og matdepartementets arbeid med å fremme ansvarlighet i Statskogs arbeid med å redusere foretakets negative påvirkning på natur er ikke etterprøvbart

Landbruks- og matdepartementet forvalter eierskapet i Statskog, Norges største skogeier. Departementet dokumenterer ikke sin eieroppfølging og sine vurderinger av Statskogs arbeid med statens forventning om at statlig eide selskaper skal arbeide med å redusere foretakets negative naturpåvirkning og være ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet. Departementet skriver heller ikke referater fra kontaktmøtene med Statskog, slik blant annet Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet gjør fra sine eiermøter.

Hvordan og hvor systematisk Landbruks- og matdepartementet har arbeidet med å fremme ansvarlighet i Statskogs arbeid med å redusere foretakets negative påvirkning på natur, går i liten grad frem av dokumentasjonen Riksrevisjonen har mottatt fra departementet. Dette gjør at departementets eierskapsutøvelse på området ikke er etterprøvbart.

7 Referanseliste

Lofter og internasjonale avtaler vedtatt av Stortinget

- *Lov om aksjeselskaper (aksjeloven).*
- *Lov om klimamål (klimaloven).*
- *Parisavtalen. Vedtak i Stortinget 14. juni 2016.*

Reglement, instruks og veiledere

- Finansdepartementet. (2021). *Reglement for økonomistyring i staten*. Fastsatt 12. desember 2003 med endringer, senest 31. august 2021.
- Klima- og miljødepartementet. (2016). *Rundskriv T-2/16: Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis.*
- Norsk utvalg for eierstyring og selskapsledelse. (2021). *Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse.*
- OECD. (2015). *Guidelines on Corporate Governance State-Owned Enterprises, 2015 Edition, Chapter VI Disclosure and transparency, Item A.*
- OECD. (2024). *OECD Guidelines on Corporate Governance State-Owned Enterprises, 2024 Edition, Chapter V Disclosure, transparency and accountability.*

Stortingsdokumenter

- *Innst. 392 S (2010–2011) Innstilling fra næringskomiteen om aktivt eierskap – norsk statlig eierskap i en global økonomi.*
- *Innst. 140 S (2014–2015) Innstilling fra næringskomiteen om et mangfoldig og verdiskapende eierskap.*
- *Innst. 453 S (2016–2017) Innstilling fra næringskomiteen om Industrien – grønnere, smartere og mer nyskapende.*
- *Innst. 225 (2019–2020) Innstilling fra næringskomiteen om Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping.*
- *Innst. 190 S (2022–2023) Innstilling fra næringskomiteen om Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskap.*
- *Meld. St. 13 (2010–2011) Aktivt eierskap – norsk statlig eierskap i en global økonomi.*
- *Meld. St. 27 (2013–2014) Et mangfoldig og verdiskapende eierskap.*
- *Meld. St. 30 (2016–2017) Verksemda til Avinor.*
- *Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029.*
- *Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033.*
- *Meld. St. 8 (2019–2020) Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping.*
- *Meld. St. 6 (2022–2023) Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap — Statens direkte eierskap i selskaper.*
- *Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036.*
- *Meld. St. 35 (2023–2024) Bærekraftig bruk og bevaring av natur — Norsk handlingsplan for naturmangfold.*

Riksrevisjonsrapporter

- Riksrevisjonen. (2024). *Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes styring og samordning for å nå Stortingets klimamål (Dokument 3:15 2023–2024).*

Fagartikler, rapporter og utredninger

- Asplan Viak. (2022). *Klimabidrag bygg & anlegg – En gjennomgang av alle klimagassutslipp som kan ansvarliggjøres norsk bygg og anleggsektor*.
- Bocken, N., Short, S., Rana, P., & Evans, S. (2014). A literature and practice review to develop sustainable business model archetypes. *Journal of Cleaner Production*, 65, 42–56. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2013.11.039>
- Bråthen, L. R. (2023). Kravene til en omstillingsplan. *Revisjon og Regnskap*, 2023(8). https://www.revregn.no/journal/2023/8/m-1277/Kravene_til_en_omstillingsplan
- CDP. (2024). *CDP Technical Note: Relevance of scope 3 categories by sector*. https://cdn.cdp.net/cdp-production/cms/guidance_docs/pdfs/000/003/504/original/CDP-technical-note-scope-3-relevance-by-sector.pdf
- Damodaran, A. (2012). *Investment valuation: tools and techniques for determining the value of any asset* (3rd ed.). Wiley.
- DFØ. (1999). *Rapport 1995:5: Benchmarking som begrep og metode i offentlig sektor*. <https://dfo.no/sites/default/files/r99-05-benchmarking-som-begrep-og-metode-i-offentlig-sektor.pdf>
- European Energy Agency (2023) *Trends and projections in Europe 2023*, International Energy Agency (2022) *Norway 2022. Energy Policy Review*,
- Johansen, C. M. (2020). *Verdikjeden til en bedrift*. NDLA. <https://ndla.no/nb/subject:1:792414c5-896f-470a-9558-6101d7266237/topic:1:acc1d825-004f-4c92-b3ff-bd8ba49a7c77/resource:85414718-f5f6-4696-8866-dd0e2a0852bd>
- Fielt, E. (2014). Conceptualising business models: Definitions, frameworks and classifications. *Journal of Business Models*, 1(1), 85–105.
- Greenhouse Gas Protocol Initiative. (2013). *Scope 3 calculation guidance*. Hentet 14. november 2024 fra https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/Scope3_Calculation_Guidance_0.pdf
- Haller, A., van Staden, C. J., & Landis, C. (2018). Value added as part of sustainability reporting: Reporting on distributional fairness or obfuscation? *Journal of Business Ethics*, 152(3), 763–781. <https://doi.org/10.1007/s10551-016-3338-9>
- IPCC. (u.å.). *Special report – Warming of 1.5 °C*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.ipcc.ch/sr15/>
- Menon Economics. (2023). *Evaluering av omorganiseringen av veisektoren gjennom opprettelse av et veiselskap*.
- Mignon, I., & Bankel, A. (2023). Sustainable business models and innovation strategies to realize them: A review of 87 empirical cases. *Business Strategy and the Environment*, 32(4), s. 1357–1372.
- Miljødirektoratet. (u.å.). *M-1941 | Konsekvensutredning av naturmangfold: Vurder påvirkning*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/overvaking-arealplanlegging/arealplanlegging/konsekvensutredninger/metode-for-utredning/naturmangfold/1.5-vurder-pavirkning>
- Miljødirektoratet. (2021). *Plan for restaurering av våtmark i Norge 2021-2025*.
- Miljødirektoratet. (2023). *Etablering av naturregnskap i Norge. Eksisterende data og utviklingsbehov i møte med internasjonale standarder og krav*. M-2599.
- Miljødirektoratet. (2024). *Klimakur 2030: Sammendrag*. https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625_sammendrag.pdf
- Miljødirektoratet. (2024). *Vedtak skogvern juni 2024*. <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/vernet-natur/verneomrader-tilradninger/vernevedtak-skogvern-juni-2024/>.
- Miljødirektoratet, Landbruksdirektoratet, Norges vassdrags- og energidirektorat & Statens vegvesen. (2023). *Tiltaksanalyse for skog- og arealbrukssektoren: Hvordan Norge kan redusere utslipp av klimagasser fra arealbruksendringer innen 2030*. Miljødirektoratet. <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2023/april-2023/tiltaksanalyse-for-skog-og-arealbrukssektoren/>

- Norsus. (u.å.). *A review of standards and frameworks for reporting of biogenic CO₂* (Open version). <https://norsus.no/en/publikasjon/a-review-of-standards-and-frameworks-forreporting-of-biogenic-co2-open-version/>
- NOU 2023: 25. (2023). *Omstilling til lavutslipp. Veivalg for klimapolitikken mot 2050*. Klima- og miljødepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2023-25/id3006059/>
- NOU 2024:7. (2024) *Norge og EØS: Utvikling og erfaringer*. Utenriksdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2024-7/id3033576/?ch=9>
- Nærings- og fiskeridepartementet. (2023). *Statens eierrapport – Statens direkte eierskap i selskaper – 2022*.
- Nærings- og fiskeridepartementet. (2024). *Statens eierrapport – Statens direkte eierskap i selskaper – 2023*.
- OECD. (2011). *Towards Green Growth*. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2011/05/towards-green-growth_g1g1342a/9789264111318-en.pdf
- Oslo Economics & Inventura. (2020). *Benchmark 2019: Benchmarking av anskaffelsesfunksjonen i statlige virksomheter*.
- Oslo Economics & Inventura. (2024). *Benchmark 2023: Benchmarking av anskaffelsesfunksjonen i statlige virksomheter*.
- Sabag et al. (2024). *Corporate Manual for setting science-based targets for nature*. <https://sciencebasedtargetsnetwork.org/wp-content/uploads/2024/07/Corporate-manual-for-setting-SBT-for-Nature.pdf>
- Science Based Targets. (2024). *Getting Started Guide For Science-Based Target Setting V1.1*. Hentet 14. november 2024 fra <https://sciencebasedtargets.org/resources/files/Getting-Started-Guide.pdf>
- SINTEF. (2005). *PEMRO Arbeidspakke 1.2. State of the art innenfor prestasjonsmåling*. <https://www.sintef.no/globalassets/project/pemro/rapporter/prestasjonsmaling-pemro-ap1.2.pdf>
- Stoknes, P. E., & Rockström, J. (2018). Redefining green growth within planetary boundaries. *Energy Research and Social Science*, 44, 41–49. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2018.04.03>
- Stoknes, P. E. (2019). Hvordan måle ekte grønn vekst og unngå grønnvaskingsfellen. *MAGMA 0519 Fagartikler*, 69–78. <https://biopen.bi.no/bitstream/handle/11250/2632142/Magma+1905+Stoknes.pdf?sequence=1>
- Task Force on Climate-Related Financial Disclosures. (2017). *Recommendations of the Task Force on Climate-Related Financial Disclosures*. Financial Stability Board.
- Vatn, A. (2023). *Bærekraftig økonomi*.
- Young-Ferris, A., Malik, A., Calcerbank, V., & Jacob-John, J. (2024). "Makings things (that don't exist) count: A study of scope 4 emissions accounting claims". *Accounting, Auditing & Accountability Journal*. <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/AAAJ-04-2023-6406/full/html>

Selskapsdokumenter

- Asplan Viak. (2023). *Beregninger Vy konsern 2022 Asplan Viak* [dataark].
- Asplan Viak. (2023). *VegLCA v5.12b dokumentasjon*. <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljo-og-omgivelser/klima/veglca-v5.12b-dokumentasjon.pdf?v=4acc6e>
- Avinor. (2020). *Miljøårsrapport 2020*.
- Avinor. (2020). *Plan for virksomheten 2020-2021 (§10-plan)*.
- Avinor. (2021). *Net Zero Carbon: Summary of roadmap* [presentasjon].
- Avinor. (2022). *Hva vil det koste å nå Avinors klimamål i 2030?* [internt notat].
- Avinor. (2022). *Plan for virksomheten 2022-2023 (§10-plan)*.
- Avinor. (2023, 10. juni) *Biogassanlegg på Svalbard* [internt notat].
- Avinor. (2023). *Klima- og miljøstrategi 2023–2025*.
- Avinor. (2023). *Års- og bærekraftrapport 2022*.
- Avinor. (2024). *Års- og bærekraftrapport 2023*.

- Bane NOR. (u.å.). *Presentasjon av dobbelt Vesentlighets-analyseprosessen*.
- Bane NOR. (u.å.). *Strategi mot 2025*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.banenor.no/om-bane-nor/strategi-mot-2025/>
- Bane NOR. (2022). *Veikart Bærekraft 2021–2025*.
- Bane NOR. (2023). *Årsrapport 2022*.
- Bane NOR. (2024). *Bærekraftsberetning* [tekstdokument].
- Bane NOR. (2024). *Klimarapport 2023*.
- Bane NOR. (2024). *Årsrapport 2023*.
- Deloitte. (2023, 9. januar). *Konsernrevisjonsrapport Bærekraft* [presentasjon].
- Etisk handel Norge. (2023). *Aktomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis – Redegjørelse rapporteringsåret 2022 for Connect Bus*.
- KPMG. (2023, 30. oktober). *Oppstartsmøte Avinor – Dobbelt vesentlighetsvurdering og gap-analyse mot CSRD* [presentasjon].
- La Poste. (2023). *CSR Report 2022*.
- Mesta. (2022). *Energi & klimaregnskap 2021*.
- Mesta. (2023). *Klima- og miljøstrategi*.
- Mesta. (2023). *KL møte 1 november* [presentasjon].
- Mesta. (2023, 16. januar). *Verksted 2 – Vesentlighetsanalysen* [presentasjon].
- Mesta. (2023, 12. november). *Vitenskapsbaserte mål for direkte utslipp – Utslipp- og kostnadsberegninger for omstilling av kjøretøy og maskiner*.
- Mesta. (2023). *Årsrapport 2022*.
- Mesta. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*.
- Mesta. (2024). *Årsrapport – Vedlegg B – Klimaregnskap*.
- Niras. (2023, 23. juni). *Klimagassregnskapsmodell - Teknisk metodenotat – Bane NOR*.
- Nye Veier. (u.å.). *Beregning av klimagassutslipp i Nye Veier* [tekstdokument].
- Nye Veier. (u.å.). *Oversikt over dokumentinnhentning* [tekstdokument mottatt fra Nye Veier i etterkant av intervju].
- Nye Veier. (2021). *Klimastrategi*.
- Nye Veier. (2021). *Årsrapport for 2020*.
- Nye Veier. (2022). *Årsrapport for 2021*.
- Nye Veier. (2023, 31. mai). *Oppfølging etter kontaktmøte 01/2023 – klima og miljø* [brev til Samferdselsdepartementet].
- Nye Veier. (2023). *Kvartalsrapport tredje kvartal 2023*.
- Nye Veier. (2023). *Nye Veier - mål og KPI'er* [pdf-fil mottatt fra Nye Veier i etterkant av intervju].
- Nye Veier. (2023). *Vesentlighetsanalyse 2023-2024* [presentasjon].
- Nye Veier. (2023). *Årsrapport for 2022*.
- Nye Veier. (2024). *Forklaring og henvisninger – opplasting til datalast*.
- Nærings- og Fiskeridepartementet. (2022). *Referat fra møte med Statkraft om bærekraft, 13. desember 2022*.
- Posten Bring. (u.å.). *Ansvarsfordeling for bærekraftsarbeidet* [tekstdokument].
- Posten Bring. (u.å.). *SBT Underlagsdokumentasjon* [presentasjon].
- Posten & Bring. (2020). *Posten og Brings klima og miljøpolicy og strategi 2020–2023*.
- Posten Bring. (2023). *Klima- og miljøstrategi: Strategidokument for 2024–2026*.
- Posten Bring. (2023). *Faktahefte: Bærekraft i Posten: Vedlegg til Integrert årsrapport 2022*.
- Posten Norge AS. (2023). *Grønne obligasjoner – Effekt og allokeringsrapport 2022*.
- Posten Bring. (2023). *Tillit i tøffe tider: Integrert årsrapport 2022*.
- Posten Bring. (2024). *Drivkraft for omstilling: Integrert årsrapport 2023*.
- PostNord. (2023). *Annual and Sustainability Report 2022*.
- Samferdselsdepartementet. (2023). *Oppdragsbrev til Bane NOR SF for 2024*.
- Statkraft. (2023). *Statkraft's sustainability strategy*.
- Statkraft. (2023). *Årsrapport 2022 Statkraft SF*.
- Statkraft. (2024). *Statkraft årsrapport 2023*.

- Statskog. (u.å.). *Skogstrategi*. Hentet 14. november 2024 fra https://statskog.s3.amazonaws.com/pdf_word/skog/Statskog_Skogstrategi.pdf
- Statskog. (2022). *Miljørapport 2021*.
- Statskog. (2022). *Skogbrukspresentasjon, Sak 39-21-2*. Presentasjon i kontaktmøte LMD/Statskog 12.1.2022.
- Statskog. (2023). *Veikart for bærekraft*.
- Statskog. (2024). *Miljørapport 2023*.
- Statskog. (2024). *Årsrapport 2023*.
- Veidekke. (2023). *Års- og bærekraftsrapport 2022*.
- Veidekke. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*.
- Vygruppen. (u.å.). *Vygruppens etiske krav til leverandører*. <https://cdn.sanity.io/files/eyx1eny7/vyno-production/3c6eb4e786c2e83d71c0b225e4f44134c0fd732c.pdf>
- Vygruppen. (2023). *Dobbel vesentlighet 2023* [presentasjon].
- Vygruppen. (2023). *Når hver tur teller: Års- og bærekraftsrapport 2022 for Vygruppen*.
- Vygruppen. (2023). *Operative KPI til RR* [presentasjon].
- Vygruppen. (2023). *Prosessbeskrivelse bærekraftsregnskap Vy*.
- Vygruppen. (2024). *2023 utslippsfrie kommersielle busser* [oversendte data].
- Vygruppen. (2024). *Års- og bærekraftsrapport 2023*.

Internettider

- Artsdatabanken. (2021, 24. november). *Klimaendringer øker i betydning*. Hentet 14. november 2024 fra <https://artsdatabanken.no/rodlisteforarter2021/fordypning/klimaendringerokeribetydning>.
- Avinor. (2023, 3. oktober). *Avinor AS - Nasjonal transportplan 2025-2036 - Svar på oppfølging av utredningsoppdraget*.
- Bane NOR. (u.å.). *Interessentdialog*. <https://arsrapport.banenor.no/2022/baerekraft/interessentdialog>
- Bain & Company. (2023, 13. november). *Operations and Supply Chain Decarbonization: Lower Emissions, Higher Performance*. <https://www.bain.com/insights/operations-and-supply-chain-decarbonization-lower-emissions-higher-performance-ceo-sustainability-guide-2023/>
- Leaders Pledge for Nature. (2024). <https://www.leaderspledgefornature.org/>.
- European Energy Agency. (2023). *Trends and projections in Europe 2023*. Hentet 4. November 2024 fra <https://www.eea.europa.eu/publications/trends-and-projections-in-europe-2023>.
- Emisoft. (u.å.). *Hva er GHG-protokollen*. Hentet 21. juni 2024 fra <https://www.emisoft.com/kunnskapssenter/ghg-protokollen/hva-er-ghgprotokollen/>
- Emisoft. (u.å.). *Hva er scope 3?*. Hentet 21. juni 2024 fra <https://www.emisoft.com/kunnskapssenter/ghg-protokollen/scope3/>
- McKinsey. (2020, 29. juni). *How the E in ESG creates business value*. <https://www.mckinsey.com/capabilities/sustainability/our-insights/sustainability-blog/how-the-e-in-esg-creates-business-value>
- Miljødirektoratet. (2018). *Hovedbudskap fra rapporten om 1,5°C. Faktaark M-1116|2018*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1116/m1116.pdf>
- Miljødirektoratet. (2024, 29. april). *Inngrepsfri natur krympa med 116 500 fotballbanar*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2024/april-2024/inngrepsfri-natur-krympa-med-116-500-fotballbanar/>.
- Miljødirektoratet. (2023, 4. september). *Klima- og naturkrisen krever smartere arealbruk*. <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2023/september-2023/klima--og-naturkrise-krev-smartare-arealbruk/>
- Miljødirektoratet. (2024). *Klimagassregnskap for Norge*. Hentet 21. juni 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/klimagasser-utslippstall-regnskap/klimagassregnskap/>

- Miljødirektoratet. (2023, 1. september). *Konsekvensutredning av forurenset grunn. 9.6 Vurder avbøtende tiltak*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/overvaking-arealplanlegging/arealplanlegging/konsekvensutredninger/metode-for-utredning/forurenset-grunn/9.6-vurder-avbotende-tiltak>
- Miljødirektoratet. (2023). *Miljøstyring og miljøsertifisering*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-myndigheter/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energitiltak/miljostyring-miljosertifisering/>
- Miljødirektoratet. (2024, 5. juli). *Bærekraftsrapportering. Næringsliv*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/internasjonalt/barekraftsrapportering/naringsliv/>
- Miljøfyrtårn. (u.å.). *Klimaregnskap*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.miljofyrtarn.no/om-styringsverktoy/klimaregnskap/>
- Norsk institutt for naturforskning (NINA). (u.å.). *Økosystemtjenester*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.nina.no/B%C3%A6rekraftig-samfunn/%C3%98kosystemtjenester>
- Nærings- og fiskeridepartementet. (2024, 1. juli). *Hva staten eier*. Hentet 6. mai 2024 fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/statlig-eierskap/selskaper---ny/id2604524/?expand=factbox2607470>
- Olerud, K. & Lahn, B. (2020., 9. januar). CO₂-ekvivalenter. I *Store norske leksikon*. Hentet 14. november 2024 fra <https://snl.no/versionview/1818529>
- PwC. (u.å.). *Bærekraftsdirektivet (CSRD)*. Hentet 21. juni 2024 fra <https://www.pwc.no/no/pwc-aktuelt/barekraftsrapportering/barekraftsdirektivet-csrd.html>
- PwC. (2023). *Klimaindeksen 2023*. https://www.pwc.no/no/publikasjoner/Klimaindeksen_2023.pdf
- Science Based Targets initiative. (u.å.). *About us*. Hentet 14. november 2024 fra <https://sciencebasedtargets.org/about-us>
- Statistisk sentralbyrå. (u.å.). *CO₂-ekvivalent*. Hentet 14. november 2024 fra <https://www.ssb.no/ajax/ordforklaring?key=177203&sprak=no>
- Statistisk sentralbyrå. (2024, 7. juni). *Utslipp til luft – SSB*. Hentet 6. mai 2024 fra <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/statistikk/utslipp-til-luft>