

Oslo, 13. desember 2019

Statsminister Erna Solberg
Finansminister Siv Jensen
Utviklingsminister Dag-Inge Ulstein
Næringsminister Torbjørn Røe Isaksen
Landbruks- og matminister Olaug Vervik Bollestad
Samferdselsminister Jon Georg Dale
Klima- og miljøminister Ola Elvestuen
Olje- og energiminister Kjell-Børge Freiberg

Naturvernforbundets innspill til statsbudsjettet for 2021

Da statsbudsjettet for 2020 ble presentert i høst, kunne ikke bakteppet vært mer alvorlig og presserende for klima. FNs klimapanel nye spesialrapport viser at vi er vei mot katastrofale klimaendringer og må gjøre langt mer for å begrense temperaturstigningen til 1,5 grader, slik vi har påtatt oss å gjøre gjennom klimaavtalen fra Paris.

Mye av det som ble presentert i rapporten fra FNs klimapanel, bekreftet det vi allerede visste: Dagens innsats er ikke god nok. Det er bra at utslippene har gått ned tre år på rad, men reduksjonen er ikke i nærheten av stor nok. Klimaforlikets mål for 2020 blir ikke nådd, og med en videreføring av dagens innsats vil utslippene kun reduseres med 7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter fram til 2030.

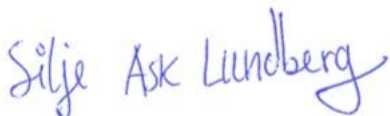
Vi kan ikke la historien gjenta seg i statsbudsjettet for 2021. Nå er vi avhengig av at regjeringen setter i gang tiltak for å gjøre det dyrere å forurense og enklere å velge miljøvennlige løsninger. Samtidig er det på høy tid Norge får et eget klimabudsjett, som kan vise konsekvensene norsk politikk får for klimagassutslippene.

Samtidig som vi må løse klimaproblemet, forplikter internasjonale avtaler oss til å stanse tapet av plante- og dyrearter innen 2020. FNs naturpanels rapport tegner et dystert bilde av for klodens naturmangfold og viser samtidig hvor avhengige vi er av en robust og frisk natur. Derfor trenger vi mer penger til å ta vare på den mest verdifulle og trua naturen vår. Vi trenger økte bevilgninger til skogvern, ettersom over halvparten av dyre- og planteartene som trues, lever i skogen. Og vi må trappe opp innsatsen for de prioriterte artene og utvalgte naturtypene våre.

Våre forslag til natur- og klimaprioriteringer i statsbudsjettet er med på å sikre stadig mer av norsk natur for framtida, og de er med å omstille Norge i miljøvennlig retning.

På de etterfølgende sidene presenterer vi våre innspill mer detaljert. Alle våre forslag er beskrevet i forhold til finanskomiteens flertallsinnstilling om statsbudsjettet for 2020 (som vi i teksten omtaler som *vedtatt budsjett*) og oppgis i 2020-kroner. Flere av dem er også høyst relevante for revidert statsbudsjett i 2020. Vi kommer gjerne for å utdype våre forslag ytterligere, og vi ønsker dere lykke til i arbeidet med å gjøre budsjettet både grønnere og mer ansvarlig.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Silje Ask Lundberg
leder

Oppsummering av endringer i utgifter

Nettoendringer i utgifter per departement	Mill. kroner
Finansdepartementet (FIN)	-16 500
Utenriksdepartementet (UD)	2 170
Nærings- og fiskeridepartementet (NFD)	7
Landbruks- og matdepartementet (LMD)	-70
Samferdselsdepartementet (SD)	-1 375
Klima- og miljødepartementet (KLD)	2 148
Olje- og energidepartementet (OED)	-269
Sum endringer i utgifter	-13 889

Endring i utgifter per kapittel og post	Mill. kroner
UD Fornybar energi	Kap. 162 post 72 480
UD Miljø og klima	Kap. 163 post 70 1 690
NFD Forskning på bruk av restmasser	Kap. 920 post 50 7
LMD Landbrukets utviklingsfond	Kap. 1150 post 50 -70
SD Riksveiinvesteringer: store utbygginger	Kap. 1320 post 29 og 30 -2 600
SD Riksveiinvesteringer: bymiljø-/byvekstavtaler	Kap. 1320 post 30 1 000
SD Riksveiinvesteringer: gang- og sykkelveier	Kap. 1320 post 30 600
SD Nye Veier AS	Kap. 1321 post 70 -2 000
SD Belønningsordningen m.m.	Kap. 1330 post 61 og 64 300
SD Kjøp av infrastrukturtenester	Kap. 1352 1 100
SD Støtte til elektriske ferjer	NY 200
SD Støtte til ekspressbusser	NY 25
KLD Nasjonale og internasjonale miljøtiltak	Kap. 1400 post 76 5
KLD Miljøovervåking	Kap. 1410 post 21 50
KLD Miljøkartlegging	Kap. 1410 post 22 35
KLD Restaureringsfond	Kap. 1410 post NY 100
KLD Artsdatabanken	Kap. 1411 43
KLD Driftsutgifter	Kap. 1420 post 01 40
KLD Vannressursforvaltning	Kap. 1420 post 22 30
KLD Vannressursforvaltning	Kap. 1420 post 70 42
KLD Tiltak i verneområder	Kap. 1420 post 31 10
KLD Verneplaner, nytt vern og nasjonalparker	Kap. 1420 post 32–34 33
KLD Skogvern	Kap. 1420 post 35 295
KLD Restaurering av myr og annen våtmark	Kap. 1420 post 38 20
KLD Klimatiltak	Kap. 1420 post 61 62
KLD Naturarv og kulturlandskap	Kap. 1420 post 81 15
KLD Trua arter og naturtyper	Kap. 1420 post 82 42
KLD Miljøkompetanse i kommunene	Kap. 1420 post NY 90
KLD Energifondet	Kap. 1428 post 50 816
KLD Klima- og skogsatsing	Kap. 1482 420
OED Seismiske undersøkelser	Kap. 1810 post 21 -69
OED Forskning og næringsutvikling	Kap. 1830 post 50 -200
Sum endringer i utgifter	2 611

Endringer i skatter og avgifter (FIN)

Endring i inntekter		Mill. kroner ¹
FIN	CO ₂ -avgifter	Kap. 5508; 5543 7 300
FIN	Merverdiavgift	Kap. 5521 post 70 -600
FIN	Veibruksavgift på diesel	Kap. 5538 3 500
FIN	Avgift på elektrisk kraft	Kap. 5541 3 500
FIN	Grunnavgift på mineralolje mv.	Kap. 5542 800
FIN	Flypassasjeravgift	Kap. 5561 1 500
FIN	Avgift på gruveavfall	Ny 500
Sum endring i inntekter		16 500

Konkrete forslag til miljørelaterte skatte- og avgiftsendringer

Naturvernforbundets forslag for 2021

- CO₂-avgiftene (kap. 5508 post 70; kap. 5543 post 70) er for lave til å gi nødvendige insentiver til utslippskutt og bør dobles i 2021, noe som vil øke det bokførte provenyet med 7,3 mrd. kroner, derav 0,5 mrd. kroner fra petroleumssektoren etter skatt.
- Reparasjon og utleie av utvalgte produkter som klær og sko, tur- og sportsutstyr, møbler, verktøy og elektronikk fritas for merverdiavgift (altså ilegges nullsats). Provenyeffekten er svært usikker, men er for reparasjon anslått til minus 0,6 mrd. kroner.
- Engangsavgift på kjøretøy (kap. 5536 post 71) skjerpes på en provenynøytral måte. Kun biler med svært lave utslipp får avgiftsfritak, og avgiftene på bensin- og dieslbiler økes. Videre må engangsavgiften på varebiler differensieres på linje med personbiler. Det innføres videre engangsavgiften på fritidsbåter, vannscootere og snøscootere etter samme prinsipp som for personbiler, med sterk vektning av klimagassutslipp og lokal forurensing.
- Veibruksavgiften på diesel (kap. 5538 post 71) økes til bensinnivå (målt etter energiinnhold) og dermed med 1,81 kroner/liter, slik at den blir på 5,36 kroner/liter. Dette vil øke det bokførte provenyet med om lag 3,5 mrd. kroner.
- Avgiften på elektrisk kraft (kap. 5541 post 70) økes med 54 prosent, med 8,70 øre/kWh, slik at den blir på 24,83 øre/kWh for ordinær sats. (Ordinær sats i Sverige er i 2020 på 33,54 øre/kWh (SEK).) Dette vil øke det bokførte provenyet med om lag 3,5 mrd. kroner.
- Grunnavgiften på mineralolje mv. (kap. 5542 post 70) justeres i tråd med våre foreslåtte endringer i elavgiften og må derfor også økes med 54 prosent, med 0,91 kroner/liter, slik at den blir på 2,59 kroner/liter. Dette vil øke det bokførte provenyet med om lag 0,8 mrd. kroner, men kan et tall som påvirkes sterkt av hvordan arbeidet med utfasing av oljefyring går.
- Avgiften på drikkevareemballasje (kap. 5559) for plast og metall legges om på en provenynøytral måte, gjennom at grunnavgiften for disse materialtypene erstattes av en miljøavgift, som graderes, avhengig av mengden gjenvunnet materiale som brukes. Videre økes grunnavgiften på engangsglass med 3,77 kroner i forhold til vedtatt budsjett for 2020, slik at den blir på 5,00 kroner.
- Flypassasjeravgiften (kap. 5561 post 70) omgjøres til seteavgift og økes ytterligere på mellomlange og lange reiser, i tillegg til at det må betales avgift også på reiser inn til Norge. Dette vil øke det bokførte provenyet med om lag 1,5 mrd. kroner. Primært bør drivstoff brukt til flygninger i internasjonal trafikk ilegges CO₂-avgift etter hvert som bilaterale avtaler om dette inngås, der trafikken i Norden bør være et første skritt. Når dette skjer, kan flypassasjeravgiften reduseres.

¹ Provenyet for avgiftsendringer gjelder bokført for 2021 og er et omtrentlig anslag oppgitt i 2020-kronerverdi. Provenyoverskuddet gir rom for ytterligere grønn omstilling, bl.a. gjennom kommunene. Beregningene tar ikke hensyn til at økte avgifter kan redusere statens skatteinntekter. Provenyet for CO₂-avgiften er imidlertid justert for lavere skatteinntekter i petroleumssektoren.

- Det innføres en ny avgift på deponi av mineralske masser på i gjennomsnitt 50 kroner/tonn fra 1. juli 2021. Dette vil øke det bokførte provenyet med om lag 0,5 mrd. kroner. Avgiften kan eventuelt skaleres fra f.eks. 35 til 150 kroner/tonn, avhengig av massens innhold av miljøgifter og andre skadelige stoffer samt av deponiløsning.
- Det innføres CO₂-avgift på omsetning av torv.

Nærmere omtale av miljørelaterte skatte- og avgiftsendringer

Miljøavgiftene er blant våre viktigste virkemidler for å få ned forurensing og naturødeleggelser. Det er skuffende at grønn skattekommissjons utredning knapt er blitt fulgt opp.

Økt CO₂-avgift (kap. 5508 post 70; kap. 5543 post 70)

Et hovedgrep for å redusere klimagassutslipp må være å øke CO₂-avgiften. Naturvernforbundet mener at den i 2022 må være økt til minst 1500–2000 kroner/tonn, og som et ledd i dette bør den i 2021 dobles i forhold til vedtatt budsjett for 2020. Videre bør flere unntak og lave satser oppheves. I Klimakur-utredningen fra 2010 kunne de anbefalte utslippsreduksjonene nås med en utslippspris på om lag 1500 kroner/tonn i daværende kroneverdi.

Økt CO₂-avgift må ses i sammenheng med forslaget om *karbonavgift til fordeling*, som vi omtaler nærmere.

Merverdiavgift på reparasjoner og utleie (kap. 5521 post 70)

For å løse klimautfordringene må vi gjøre noe drastisk med overforbruket vårt. Vi ser vilje og interesse blant næringslivet og forbrukere for å utvikle og ta i bruk nye løsninger for å låne, leie, gjenbruke, reparere og selge videre. Men i dag velger altfor mange å kjøpe nytt, da det er for dyrt og utilgjengelig å reparere eller leie. Å utvikle lønnsomme forretningsmodeller og nye tjenester som utdaterer bruk-og-kast-samfunnet ved å gjøre det enkelt, behagelig og lønnsomt for både mennesker og selskaper å låne, leie, gjenbruke og selge videre, er en viktig del av det grønne skiftet. Fritak for merverdiavgift (altså nullsats) på reparasjon og utleie av klær og sko, tur- og sportsutstyr, møbler, verktøy og elektronikk er et veldig viktig virkemiddel i så måte. Sverige innførte merverdiavgiftsreduksjon på reparasjon i januar 2017. Norge bør følge etter og også ta ett skritt lenger og innføre nullsats på de samme type reparasjonene, på utleie, samt inkludere elektriske forbruksartikler.

Engangsvavgift på kjøretøy (kap. 5536 post 71)

Engangsvavgiften på kjøretøy er viktig for å vri kjøretøyparken i mindre miljøskadelig retning og innfri Stortingets mål om at det ikke lenger skal selges bensin- og dieslbiler fra 2025. I 2020 må avgiftene skjerpes, slik at elbilfordelene kun gjelder biler med svært lave utslipp, noe som betyr at en del ladbare hybridbiler ikke kan falle i samme kategori. Samtidig er det viktig å øke avgiftene på bensin- og dieslbiler, siden det er disse som skal fases ut. På sikt bør det også innføres en vekt-komponent for elbiler, for bl.a. å stimulere til en mer energieffektiv bilpark. Det er prisdifferansen mellom elbiler og biler med forbrenningsmotor som er viktig. For store avgiftsfordeler for elbiler vil gi mer bilbruk og tilhørende natur- og miljølemper.

Veibruksavgiften på diesel (kap. 5538 post 71)

Det er et stort sprik mellom nivået på veibruksavgiftene og de gjennomsnittlige eksterne, marginale kostnadene fra veitrafikken. Naturvernforbundet støtter grønn skattekommissjon i at veibruksavgiftene må tilsvare de eksterne kostnadene. Dette bør skje i løpet av få år, og noe av avviket må dekkes gjennom veipricing i de større byområdene. På 2021-budsjettet mener Naturvernforbundet at det viktigste må være å øke veibruksavgiften på diesel opp på bensinnivå. Det er viktig av hensyn til både klima og lokal luftforurensing og også med tanke på målet om å flytte gods fra vei til sjø og bane, som undergraves ytterligere gjennom

veitbygging og innføring av modulvogntog på veinettet. At Norge er dømt i EFTA-domstolen for dårlig luftkvalitet, må resultere i snarlig handling, bl.a. med fokus på utslipp av nitrogenoksider (NO_x).

Veibruksavgiften skal dekke eksterne kostnader, utover CO₂-utslipp. Biodrivstoff gir ikke lavere veislitasje, og utslipp av NO_x ligger på om lag samme nivå som for vanlig diesel. I tillegg er det stor usikkerhet omkring klimaeffekten fra biodrivstoff, og bruken av palmeolje er fortsatt stor. Naturvernforbundet har tidligere spilt inn et ønske om at avgiftsfritaket for biodrivstoff utover omsetningskravet oppheves, og vi var glade for at dette nå var med i budsjettforslaget fra regjeringen. Utsettelsen til 1. juli 2020 er imidlertid skuffende, og vi vil sterkt be om at omsetningskravet ikke økes utover 20 prosent, da risikoen for at norsk klimapolitikk skal bidra til økte globale klimagassutslipp og ødeleggelse av naturmangfold fortsatt er betydelig.

Avgift på elektrisk kraft (kap. 5541) og grunnavgift på mineralolje mv. (kap. 5542 post 70)

Avgiften er viktig for å gjøre energieffektivisering mer lønnsomt og bør økes. I 2022 bør den ordinære satsen være økt til svensk nivå. Halve veksten tas i 2021. Samtidig må grunnavgiften på mineralolje økes tilsvarende, slik at olje ikke styrkes i konkurransen med elektrisitet. Potensialet for energieffektivisering er stort og helt nødvendig for at vi skal nå våre energi-, klima- og naturmål. Med satsing på energieffektivisering gjennom økt støtte fra Enova vil den totale strømregningen for husholdninger kunne reduseres.

Avgift på drikkevareemballasje (kap. 5559)

Klimagassutslipp fra plast må begrenses, og da vil mer resirkulering være viktig. Som et første skritt bør dagens grunnavgift på plast- og metallemballasje omgjøres til en gradert miljøavgift, som premierer bruk av resirkulert materiale. Det er også sterkt beklagelig at bruken av engangsglass som drikkevareemballasje har økt, til tross for at engangsglass har vesentlig høyere klimafotavtrykk enn annen emballasje. For å bidra til overgang til pantbar emballasje med lavere klima- og ressursfotavtrykk foreslår vi at grunnavgiften på glassflasker økes til 5 kroner.

Flypassasjeravgift (kap. 5561)

Flypassasjeravgiften er et viktig virkemiddel mot utslippsveksten fra flytrafikken. Det er utenlandstrafikken som har hatt den kraftigste veksten i klimagassutslipp, og det er også der det er størst avgiftsfritak og andre gunstige ordninger, som taxfree, manglende CO₂-avgift og manglende merverdiavgift. En egen og høyere sats for reiser ut av Norge til EU/EØS-land bør innføres for å kompensere for manglende CO₂-avgift (noe som det bør være verd å sjekke ut mulighetene for overfor ESA). En tredje sats, for reiser ut av EU/EØS-området, bør økes vesentlig utover dagens sats, da slike reiser har svært høye utslipp uten å betale CO₂-avgift eller omfattes av kvotesystemet. Vi ber videre om at avgiften også må gjelde på reiser til Norge, ikke bare fra Norge, og at den omgjøres til en seteavgift, slik at det blir mer attraktivt å kjøre færre, men fullere fly.

Ny avgift på gruveavfall

Naturvernforbundet foreslår at det innføres avgifter på bergindustrien, som kan bidra til å redusere det store avfallsproblemet og de store arealinngrepene denne bransjen forårsaker. Avgiftene må utformes slik at de fremmer både driftsformer som gir lite avfall til ytre deponi, og alternativ bruk av overskuddsmassene. Dette vil føre til både mindre naturinngrep/miljøbelastning og lavere klimagassutslipp – og en bedre ressursutnyttelse. I første omgang foreslår vi en ny miljøavgift på deponi av gruveavfall.

Ny CO₂-avgift på omdisponering av arealer / omsetning av torv

Det er bra at Stortinget har vedtatt et forbud mot nydyrking av myr. Dette er viktig, men vil ikke aleine løse [problemet med torvuttak](#), som gir betydelige klimagassutslipp og ødeleggelse av natur. Grønn skattekommissjon har anbefalt at det innføres CO₂-avgift på klimagassutslipp fra omdisponering av større arealer, for eksempel avskoging, drenering, grøfting og nedbygging av myr samt uttak av torv. CO₂-avgift på omsetning av torv kan

være en god start, som vil synliggjøre de egentlige samfunnskostnadene, og en slik løsning vil sikre at det ikke blir forskjell på om produktet kommer fra norske eller utenlandske uttak. Avgift vil fremme andre og mer miljøvennlige typer jordforbedringsmaterialer, som kompostbasert jord.

Karbonavgift til fordeling

Naturvernforbundets forslag

- *Karbonavgift til fordeling* utredes som et supplerende virkemiddel for å redusere norske klimagassutslipp og nordmenns klimafotavtrykk.

Begrunnelse

Prisen på aktiviteter som bidrar til klimaendringer, må økes betydelig. I dette innspillet foreslår vi at CO₂-avgiften dobles i 2021 og øker til minst 1500–2000 kroner/tonn i 2022. Det er ikke usannsynlig at prisen på utslipp av klimagasser må økes ytterligere utover dette. I tillegg foreslår vi andre avgiftsmessige grep som innebærer at klimaskadelig aktivitet blir dyrere. For å gjøre det politisk enklere å skjerpe klimaavgiftene kan det være riktig å kombinere dette med en ordning der det økte provenyet betales tilbake til landets innbyggere med et likt beløp, såkalt karbonavgift til fordeling. Dermed vil folk som ligger på landsgjennomsnittet når det gjelder klimapåvirkning, ikke få noen netto avgiftsendringer. Dette kan skape større folkelig oppslutning om både målet om lavere klimagassutslipp og virkemidlet for å oppnå dette. Flere former for klimabelastning kan etter hvert tas inn i ordningen, som i 2020 må utredes med tanke på rask implementering.

Skatterefusjonsordningen for letevirksomhet

Naturvernforbundets forslag

- Skatterefusjonsordningen og friinntekten i petroleumssektoren avvikles, for å unngå ytterligere subsidiering av letevirksomhet.

Begrunnelse

Støtten til leting etter nye ressurser på norsk sokkel innebærer at den norske stat bruker fellesskapets midler til å subsidiere en aktivitet som ikke kommer til å gi avkastning når klodens gjenværende utslippsbudsjett skal overholdes. I anbefalingene fra ekspertutvalget for grønn konkurransekraft står det: *Økende usikkerhet knyttet til framtidig etterspørsel gjør at regjeringen bør vurdere behov for endringer i dagens petroleumsregime. Dette for å sikre at fellesskapet ikke tar økende risiko i et marked med voksende etterspørselsusikkerhet.* Også grønn skattekommisjon har tatt til orde for å endre på ordningen med leterefusjon, for å unngå at samfunnsøkonomisk ulønnsomme investeringer gjennomføres og den negative miljøpåvirkningen av oljeutvinning på norsk sokkel blir større enn nødvendig. Naturvernforbundet mener det er på høy tid å avvikle skatterefusjonsordningen og friinntekten, slik at oljeselskapene ikke påfører den norske staten unødvendig risiko.

Taxfree-ordningen

Naturvernforbundets forslag

- Taxfree-ordningen avskaffes. Provenyeffekter er uklar, men siden forslaget uansett ikke kan gjennomføres i 2021, så har dette ingen virkning på budsjettbalansen dette året. Innførselskvotene kan imidlertid trappes ned gradvis.

Begrunnelse og nærmere forklaring

Den norske taxfree-ordningen er subsidiering av folks flyreiser. Naturvernforbundet har lenge ment at ordningen bør avskaffes. Vi ser ingen grunn til at den mest miljøskadelige transportformen fortsatt skal subsidieres på denne måten.

For å få tilstrekkelig effekt kan det være nødvendig at bortfallet av taxfree-salget ved norske flyplasser og på utenlandsferjer kombineres med en reduksjon i kvotene for tollfri innførsel. Grønn skattekommissjon anbefaler at tollfri innførsel av alkohol og tobakk oppheves helt.

Vi forutsetter at Avinors inntektstap ved bortfall av taxfree-ordningen dekkes inn gjennom justeringer i Avinors lufthavnavgifter og eventuelle bevilgninger direkte over statsbudsjettet.

Utenriksdepartementet (UD)

Fornybar energi (kap. 162 post 72)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til fornybar energi økes til 1347 mill. kroner, som er 480 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

Det er uheldig at energibistand nå synker, etter en vekst i 2019. Det er ikke tilstrekkelig å skylde på manglende absorberingskapasitet i prosjektporteføljen når det fins et stort mangfold av kanaler som kan få midler til prosjekter i sør, inkludert multilaterale fond Norge i flere tilfeller har gitt støtte til før. Utviklingsministeren ga signaler om økt støtte til fornybar energi i april, og da oppfatter vi reduksjonen på 2020-budsjettet som et løftebrudd. Reduksjonen er spesielt skuffende siden denne formen for fornybarsatsing når ut til dem som ikke har tilknytning til det offentlige strømmettet. Det må satses enda mer på å gi basistilgang til energitjenester for husholdninger som ikke kan forvente tilkobling til nettet innen 2030 (bl.a. flertallet i Afrika), i form av kokeovner og desentraliserte strømløsninger som gir reduserte utslipp og kostnader og bedre helse.

Miljø og klima (kap. 163 post 70)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til miljø og klima økes til nær 3083 mill. kroner, som er 1690 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020. De ekstra midlene går til FNs grønne klimafond (800 mill. kroner), FNs tilpasningsfond (190 mill. kroner) og til nye satsinger på tilpasning relatert til vann (500 mill. kroner) og infrastruktur (200 mill. kroner).

Begrunnelse

Ifølge rapporten *Norway's Fair Share*, skrevet av Stockholm Environment Institute på vegne av Naturvernforbundet og andre miljøorganisasjoner, må Norge kutte 198 mill. tonn CO₂-ekvivalenter årlig fram mot 2030, som er landets rettferdige andel i tråd med sitt historiske ansvar og økonomiske kapasitet. I tillegg må Norge bidra med mer til klimatilpasning for land og folk som rammes hardest av klimaendringer. Økte midler til klimatilpasning på 2020-budsjettet er derfor gledelig. Men vi mener det er feil at 100 mill. kroner fra KLDs klima- og skogsatsing skal settes av til FNs grønne klimafond. Klimafinansiering må økes med friske midler, ikke omfordelinger.

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD)

Norges forskningsråd, forskning på restmasser (kap. 920 post 50)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til Norges forskningsråd økes til vel 2096 mill. kroner, som er 7 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020. De ekstra midlene øremerkes oppstart av et nytt forskningsprogram om bruk av restmasser fra mineralindustrien.

Begrunnelse

Mineralindustrien produserer store mengder restmaterialer som behandles som avfall og dumpes. Disse restmaterialene kan være en ressurs som bør utnyttes på miljøvennlig måte, i tråd med ønskene om å innføre en sirkulær økonomi, noe som vil kunne skape nye arbeidsplasser og styrke næringslivets grønne konkurransekraft (jf. Meld. St. 45 (2016–2017) *Avfall som ressurs – avfallspolitikk og sirkulær økonomi*). Vi trenger derfor et program for forskning og utvikling rundt alternativ bruk av restmasser og foreslår at dette legges under Forskningsrådet. Programmet igangsettes i 2020 og trappes opp i påfølgende år.

Videre ber vi om at det utredes muligheter for å etablere en institusjon med solid økonomisk base tilsvarende Enova og Gasnova, f.eks. «Ressursnova», som har til formål å redusere avfallsmengden og øke bruken av restmasser på alle områder i samfunnet. En slik institusjon vil kunne støtte gode forskningsprosjekter samt utvikling av næringer som reduserer avfallsproblemet i samfunnet gjennom gjenbruk og resirkulering.

Landbruks- og matdepartementet (LMD)

Skog-, klima- og energiltak (kap. 1149 post 73)

Naturvernforbundets kommentar

Vedtatt budsjett for 2020 innebærer at det skal brukes nær 39 mill. kroner til klimatiltak i skog, som tettere planting etter hogst, gjødsling og skogplanteforedling. Om det fortsatt skal bevilges penger over denne posten i 2020, må de brukes på tiltak med god klimaeffekt og samtidig positiv virkning på naturmangfoldet, som f.eks. tilskudd til utstakt bruk av lukka hogstformer og å forlenge omløpstida på et skogbestand før det hogges.

Skogens er viktig i klimasammenheng. Flatehogst bidrar til karbonutslipp fra skogsjord og skogen som økosystem. Det tar lang tid for en ny skog å «tilbakebetale» karbonutslipp som flatehogst gir, kanskje så mye som 90–150 år. Skogbrukets beste klimabidrag på kort og mellomlang sikt vil derfor være lukka hogst og la skogen stå lenger før den hogges. Å beholde variert og gammel skog er viktig klimatilpasning på grunn av skogens evne til vannregulering og rassikring. Det er derfor viktig å bevare skogareal og unngå store flatehogster, som kan bidra til økt vanninnhold i jorda og svekke aktive røtters bindende effekt på jordsmonnet. Mindre flatehogst er også bra for biologisk mangfold, rekreasjon og friluftsliv. Gjødsling av skog vil få negative konsekvenser for naturmangfold og gir heller ikke spesielt gode eller kostnadseffektive klimaresultater.

Landbrukets utviklingsfond (kap. 1150 post 50)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til Landbrukets utviklingsfond reduseres til nær 1181 mill. kroner, noe som er 70 mill. kroner mindre enn vedtatt budsjett for 2020. Bygging av skogsveier reduseres med 100 mill. kroner, mens artsbevaring og restaurering/oppretholdelse av utvalgte kulturlandskap økes med 10 mill. kroner, og metodeutvikling og kartlegging av gammelskog får 20 mill. kroner. Midler til skogsveibygging kan også kuttes under kap. 1149 post 71.

Begrunnelse

Miljøfiendtlig subsidiering av nye skogsveier gir store negative effekter på biologisk mangfold. Regjeringen åpner for veibygging i skoger med villmarkspreg, områder som er dokumentert å være biologisk svært viktige, med et naturmangfold som er sammenliknbart med naturreservat og nasjonalparker og dobbelt så stort som i vanlig drevne skoger. Nye skogsveier er den største trusselen mot villmarka. Disse gammelskogene og de verdifulle inngrepsfrie områdene må derfor vernes og ikke åpnes gjennom bygging av skogsveier og hogst.

Tilskudd til økt hogst og veibygging i bratt terreng er videre en subsidie av tiltak som vil kunne føre til økt flomfare, skred og erosjon. Hogst av gammelskog er også et dårlig

klimatiltak, siden det frigjør store mengder karbon fra det enorme lageret som finnes i skogsjorda. Det må derfor stilles langt strengere krav til hvor det blir gitt støtte til bygging av skogsveier og taubane, og bevilgningene må reduseres. Alle miljøfiendtlige subsidier må fjernes, og støtte må kun gis til tiltak som ivaretar og bedrer skogen som livsmiljø, og som gir reell klimaeffekt. Midler til miljøtiltak er bra, men de må konkretiseres, kvalitetssikres skogøkologisk og være reelle miljøtiltak utover dagens eksisterende krav.

Samferdselsdepartementet (SD)

Riksveiiinvesteringer (kap. 1320 post 29–30)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningene til riksveiiinvesteringer (kap. 1320 post 29–30 utenom bompenger) reduseres til vel 13 341 mill. kroner, som er 1000 mill. kroner mindre enn vedtatt budsjett for 2020. Spesielt viktig blir det å hindre videre detaljplanlegging og/eller oppstart av nye motorveiprojekt parallelt IC-strekningene og i storbyområdene. Midlene til store veiutbygginger reduseres med 2600 mill. kroner.
- Bevilgningen til bymiljø- og byvekstavtaler på post 30 økes til 1700 mill. kroner, som er 1000 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020. De ekstra midlene omprioriteres internt på post 29–30 og tas fra store veiutbygginger.
- Bevilgningen til bygging av gang- og sykkelveier økes til 800 mill. kroner, som er 600 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020. De ekstra midlene omprioriteres internt på post 29–30 og tas fra store veiutbygginger, og midler herfra kan også brukes til å reetablere å styrke tilskuddspotten til kommunene (kap. 1320 post 63).

Begrunnelse

Store veiutbygginger igangsettes, som innebærer at satsingene på jernbane undergraves, og at biltrafikken øker. Dette rimer dårlig med målet i klimaforliket om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). I tillegg skaper motorveiutbyggingene store naturinngrep og nedbygging av matjord. Reduksjonen i midler til gang- og sykkelveier – fra 600 mill. kroner i 2016 via 491 mill. kroner i 2017, 298 mill. kroner i 2018, 257 mill. kroner i 2019 og 200 mill. kroner i 2020 – rimer heller ikke med klimaforliket og ønskene om å fremme sykkel som transportmiddel. Naturvernforbundet mener at midlene nå må økes opp mot 2016-nivået, og vi ønsker også at den tidligere tilskuddsordningen til gang- og sykkelveier (kap. 1320 post 63) gjenoppstår ved at midlene flyttes tilbake fra KMDs rammetilskudd til denne posten. Når det gjelder bymiljø- og byvekstavtaler, skal det ifølge NTP brukes over 10,6 mrd. 2018-kroner i perioden 2018–2023, mens bevilgningene i 2018, 2019 og 2020 er på om lag 1,6 mrd. kroner. Etterslepet er med andre ord stort. Vårt forslag innebærer at store veiutbygginger på post 29–30 reduseres med 2600 mill. kroner, der vi forutsetter at det isteden gjennomføres mindre utbedringer samt sikkerhetstiltak.

Nye Veier AS (kap. 1321 post 70)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til Nye Veier AS (post 70) reduseres til 3606 mill. kroner, som er 2000 mill. kroner mindre enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

Nye Veier har fått i oppdrag å bygge motorveier i korridorer der jernbanen bør prioriteres. Nå planlegges det også omfattende og kostbare utbygginger der veistandarden fra før er veldig bra og trafikkmengdene små. Omfattende motorveiutbygging undergraver nullvekstmålet samt målet om godsoverføring og har store negative konsekvenser for klima, natur og matjord. Vi mener at selskapet ikke skal sette i gang nye prosjekt, og at utbyggingsplanene må nedskaleres betydelig.

Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder (kap. 1330 post 66)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til belønningsmidlene byområdene (kap. 1330 post 61 og 64 i sum) økes til 2950 mill. kroner, som er 300 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020. 100 mill. kroner øremerkes en egen tilskuddspott for mindre og mellomstore byområder.

Begrunnelse

Belønningsordningen gir de større byene mulighet til å satse mer på kollektivtransport for å innfri klimaforlikets nullvekstmål m.m., og den premierer kommuner som forplikter seg til en god arealpolitikk og andre tiltak som hindrer vekst i bilbruken og styrker kollektivtransport, sykkel og gange. Potten bør derfor økes. Videre savner vi tilsvarende virkemidler overfor de mindre og mellomstore byene/ tettstedene og ber derfor regjeringen innføre en ny belønningsordning, som sikrer statlig (med)finansiering av flere miljørelaterte tiltak. En betingelse for statlig støtte må være at kommunene kartlegger naturverdiene i kommunene og fører en arealpolitikk som reduserer transportomfanget, hindrer vekst i bilbruken og sikrer nærnatur og matjord mot nedbygging. Midlene kan brukes til både investeringer og drift og bør derfor kunne økes betydelig, uten store planprosesser.

Kjøp av persontransport med tog (kap. 1352 post 70)

Naturvernforbundets forslag

- Norske tog AS må få fullmakt til å starte prosessen med å bestille nye vogner til langdistansetrafikken og for nattog spesielt.

Begrunnelse

Det er svært gledelig at interessen for å reise med tog over lengre distanser, som er erstatning for fly, er økende. Her kan jernbanen bidra til reduksjoner i klimagassutslipp på kort sikt, og det er viktig å innfri markedets interesse for dette. Likevel disponerer Norske tog AS bare 20 sovevogner, noe som er altfor lite. På Dovrebanen er soveplassene så og si alltid utsolgt, og det er høy utnyttelse på alle banene. Dette tilsier et behov for langt flere vogner enn i dag. I tillegg vil de eksisterende sovevognene og mange av vognene som brukes på dagtid, nå sin levealder i løpet av 5–8 år. Dette tilsier at nye vogner må bestilles snarest, både for å øke tilbudet og kapasiteten og for å erstatte vogner som må utrangeres.

Kjøp av infrastruktur tjenester, jernbane (kap. 1352 post 71, 72 og 73)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til kjøp av infrastruktur tjenester (sum post 71, 72 og 73) (kap. 1352) økes til 22 950 mill. kroner, som er 1100 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020. Ekstra midler skal primært brukes til fornying på vedlikeholds budsjettet samt til godstiltak, altså post 71, 72 og 73.

Begrunnelse

Bevilgningen til vedlikehold i 2020 ligger om lag 540 mill. kroner lavere enn hva Jernbanedirektoratet har lagt til grunn for 2020 i sitt handlingsprogram. For 2021 legger handlingsprogrammet opp til å bruke nærmere 5300 mill. kroner til vedlikehold eksklusiv ERTMS, noe vi mener må innfris. Det er nesten 300 mill. kroner mer enn bevilgningen til samme formål i 2020. For å få toget til å bli et konkurransedyktig og miljøriktig transportalternativ for både person- og godstransporter, må jernbanen bli pålitelig, og da må vedlikeholdsinnsatsen trappes betydelig opp. Videre er det viktig at midlene til spesifikke godstiltak bevilges i tråd med handlingsprogrammet. I 2020 skal det ifølge dette brukes om lag 815 mill. kroner på dette i 2020, men bevilgningen er på bare på 448 mill. kroner. I 2021 skal det ifølge handlingsprogrammet brukes om lag 1320 mill. kroner til godstiltak. Dette må innfris, da det er viktig for å innfri politiske mål om å flytte gods fra vei til bane. Om nødvendig kan noe av de ekstra midlene gå til å øke tilskuddet til godsoverføring fra vei til jernbane (post 75), som er en viktig post som må videreføres.

Nyanlegg og større vedlikehold, kystinfrastruktur (kap. 1360 post 30)

Naturvernforbundets kommentar

Borg havn har av Miljødirektoratet fått tillatelse til mudring, sprenging og deponering som følge av utbedring av innseilingen til Borg havn. Mudring i dette omfanget vil resultere i store mengder masse som må deponeres, som dels inneholder kvikksølv og andre miljøgifter. Det ligger en risiko i spredning av kvikksølv i fisk og sjødyr i hele Oslofjorden, som kommer i tillegg til de lokale konsekvensene som deponering og tilhørende arealbehov og massetransport har. Videre vil mudring i dette omfanget legge til rette for store kontainerskip til Borg havn, som ikke har jernbanetilknytning. Denne typen godstransport bør styres til havner med jernbane, som Göteborg og Drammen. Borg havn er viktig for regionen, med spesiell tradisjon for industriell bulktransport. Dette kan videreføres uten et slikt gigantisk mudringsprosjekt. Naturvernforbundet ber Samferdselsdepartementet om å ikke prioritere midler til det planlagte mudringsprosjektet inn mot Borg havn.

Støtte til fylkeskommunal satsing på elektriske ferjer (ny post)

Naturvernforbundets forslag

- Det opprettes en ny støtteordning for fylkeskommunal satsing på elektriske ferjer, og det bevilges 200 mill. kroner til dette formålet.

Begrunnelse

Flere fylkeskommuner har ansvaret for et betydelig omfang ferjetrafikk. Hva slags ferjer fylkeskommunene stiller krav om, og er villige til å betale for, har stor innvirkning på utslippsstatistikken. Noen går i front og satser på elektriske ferjer, slik Hordaland gjør, men dette koster mye penger. Fylkeskommunenes økonomi tilsier at et stort løft i form av satsing på elektriske ferjer vanskelig kan gjøres uten at det går ut over andre tjenester, som f.eks. busstilbudet. Naturvernforbundet mener derfor at staten snarest bør opprette en støtteordning som fylkeskommunene kan søke om midler fra når de satser på elektriske ferjer. Tilskuddet bør beregnes på bakgrunn av de utslippsreduksjonene som forventes, slik at ordningen stimulerer til størst mulig utslippskutt.

Støtte til fylkesoverskridende ekspressbussruter (ny post)

Naturvernforbundets forslag

- Det opprettes en ny støtteordning for fylkesoverskridende ekspressbussruter, og det bevilges 25 mill. kroner til dette formålet.

Begrunnelse

Ekspressbusstilbudet er mange steder blitt kraftig redusert, dels som følge av økt konkurranse. I områder uten jernbanedekning har dette resultert i et dårligere kollektivtilbud for reiser over lengre distanser, slik at det ofte bare er egen bil eller fly som er valgmuligheten. Vi har ingen fasit for hvordan ordningen bør utformes, men vi ser for oss flere løsninger. Én mulighet kan være at to fylkeskommuner kan gå sammen og søke og midler fra Samferdselsdepartementet, for så å kjøpe tilbudet av et busselskap. En annen kan være at Samferdselsdepartementet deler midlene ut direkte til interesserte busselskap basert på objektive kriterier. Også andre løsninger er tenkelige. Uansett mener vi at midlene må forbeholdes ruter som ikke går parallelt med jernbanen, og at det må stilles krav om gode korrespondanser og samordning med annen kollektivtransport.

Klima- og miljødepartementet (KLD)

Nasjonale og internasjonale miljøtiltak (kap. 1400 post 76)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til å støtte miljøtiltak økes til vel 106 mill. kroner, som er 5 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

Naturmangfoldloven er viktig, og rundt i kommuner og fylkeskommuner er det ønske og behov for mer kunnskap og veiledning i hvordan loven kan benyttes ved arealplanlegging, konsesjonsbehandling m.m. Vi foreslår derfor ekstra midler til veiledning og informasjonsarbeid om naturmangfoldloven for å styrke kommunenes oppfølging av lovverket.

Miljøovervåking (kap. 1410 post 21)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til miljøovervåking økes til 319 mill. kroner, som er 50 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020. 30 mill. kroner øremerkes kunnskapsinnhenting for vannmiljøet, og 20 mill. kroner øremerkes overvåking av insekter.

Begrunnelse

Det er viktig å øke kunnskapsnivået i naturområdene, og da trengs det økte ressurser til kunnskapsinnhenting. De ekstra midlene bør gå til basisovervåking av vann og insekter. En økning på 30 mill. kroner ekstra er en forutsetning for gode resultater i oppfølging av vannforvaltningsplanene for perioden 2016–2021 og utarbeiding av nye planer for perioden 2022–2027. 20 mill. kroner ekstra er nødvendig for å kunne gjennomføre et nasjonalt overvåkingsprogram for insekter.

Miljøkartlegging (kap. 1410 post 22)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til miljøkartlegging økes til 157 mill. kroner, som er 35 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020. De ekstra midlene øremerkes arbeidet med et økologisk grunnkart for Norge.

Begrunnelse

Den vedtatte innsatsen i 2020 er for svak, sett i lys av det reelle og akutte behovet vi har for å få oversikt over artsmangfold og verdier i norsk natur. Ved behandling av Meld. St. 14 (2015–2016) *Natur for livet* ba Stortinget regjeringen styrke arbeidet med et økologisk grunnkart med naturtyper, arter og landskapstype. Komiteens flertall mente videre at det bør ferdigstilles et økologisk grunnkart for Norge med naturtyper, arter og landskapstyper innen utgangen av 2025. For at dette skal være mulig, må bevilgningene økes.

Restaureringsfond (kap. 1410 post NY)

Naturvernforbundets forslag

- Det opprettes en ny post for arbeidet med å restaurere forringede økosystemer, og det bevilges 100 mill. kroner til dette formålet.

Begrunnelse

Stortinget har gjennom behandling av *Natur for livet* (Innst. 294 S (2015–2016)) vedtatt at 15 prosent av de forringede økosystemene skal være restaurert innen 2025. Dette krever at det settes i verk tiltak for å restaurere de naturtyper vi kjenner behovet for, også utover myr. Det trengs derfor en god plan for arbeidet og et restaureringsfond, som vi foreslår at det settes av midler til i 2021.

Artsdatabanken (kap. 1411)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til Artsdatabanken økes til vel 112 mill. kroner, som er 43 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

Et rikt artsmangfold er en forutsetning for velfungerende økosystem og gjør oss i bedre stand til å møte et klima i endring. For å oppnå dette må kunnskapsgrunnlaget gjennom bl.a. Artsdatabanken styrkes. De økte midlene må styrke driftsbudsjettet og Artsprosjektet direkte, og vi ber også om oppstart av et kvalitetssikringssystem for naturfaglige undersøkelser. Et slikt system er nødvendig bl.a. for å heve kvaliteten på de naturfaglige undersøkelsene i utbyggingssaker og kan være et sentralt bidrag til en kunnskapsbasert forvaltning som sikrer verdifulle naturtyper og arter.

Driftsutgifter, Miljødirektoratet (kap. 1420 post 01)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til driftsutgifter i Miljødirektoratet økes til nesten 753 mill. kroner, som er 40 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020. De økte midlene kan også brukes på post 21.

Begrunnelse

I arbeidet med det grønne skiftet og for å ta vare på naturen, livsgrunnlaget vårt, trengs et sterkt miljødirektorat mer enn noen gang. For å få gjennomført det Stortinget har vedtatt gjennom behandling av Meld. St. 14 (2015–2016) *Natur for livet*, må bevilgningene økes. Det gjelder bl.a. å tilrettelegge for mer skogvern.

Vannressursforvaltning (kap. 1420 post 22 og 70)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til statlige vannmiljøtiltak (post 22) økes til nær 273 mill. kroner, som er 30 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020. De ekstra midlene øremerkes generell vannforvaltning (post 22.3).
- Bevilgningen til tilskudd til vannmiljøtiltak (post 70) økes til nær 83 mill. kroner, som er 42 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020. De ekstra midlene øremerkes generell vannforvaltning (post 70.3).

Begrunnelse

Våre vassdrag bidrar til flomdemping og er klimaregulerende. Våtmarkene lagrer karbon, elver, innsjøer og fjorder har helt avgjørende betydning for friluftslivet, og vassdragsnaturen er levested for norske nøkkelarter som villaks, elvemusling og edelkreps. Det haster derfor med å iverksette miljøforbedrende tiltak, bedre kunnskapsgrunnlaget og opprettholde arbeidet for å innfri miljømål i vannområdene. Derfor må bevilges mer penger til å opprettholde og styrke stillinger med dedikerte fagfolk i vannområdene og vannregionene for å sikre tiltaksgjennomføring og kunnskapsforbedring.

Tiltak i verneområder (kap. 1420 post 31)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til skjøtselstiltak i verneområder økes til vel 99 mill. kroner, som er 10 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

Det er et betydelig behov for å øke innsatsen med aktive skjøtselstiltak i verneområdene, for å sikre at verneverdiene ikke ødelegges av fremmede arter, gjengroing og annen menneskeskapt påvirkning. I mange verneområder er det behov for tilrettelegging og kanalisering av ferdsel for å unngå slitasje på verdifull natur. Enkle tiltak som forsterking av stier, klopping og steinsetting bidrar til å gjøre natur- og friluftsopplevelsene lettere tilgjengelige for folk. Samtidig kan slike enkle grep redusere slitasje i sårbare natur og sluse folk utenom sårbare lokaliteter, både i verneområder og i andre mye brukte friluftsområder. God skilting og informasjon om ferdsel i nasjonalparker og landskapsvernområder er nødvendig, og det er viktig at SNO sikres nok ressurser både til informasjon og oppsyn.

Fylkesvise verneplaner, nytt vern og nasjonalparker (kap. 1420 post 32–34)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til post 32, 33 og 34 i sum økes til 35 mill. kroner, som er 33 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

Naturvernforbundet ønsker fortgang og slutføring av nye nasjonalparker, slik som Preikestolen og Østmarka. Arbeidet med en ny, supplerende nasjonalparkplan må igangsettes. Vi forslår at det utarbeides en supplerende nasjonalparkplan, med forslag til nye nasjonalparker som kan sikre at et representativt utvalg av norsk natur vernes som nasjonalparker i tråd med våre internasjonale forpliktelser. Vi ber også om ekstra midler til myrvern.

Skogvern (kap. 1420 post 35)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til skogvern økes til nær 750 mill. kroner, som er 295 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

Sett i lys av Norges forpliktelser om å stanse artstapet innen 2020 og Stortingets vedtak om å tredoble skogvernet trenger vi en årlig skogvernmilliard. Vårt forslag til opptrapping er derfor et helt nødvendig første steg.

Boreal skog er et av verdens største karbonlager. Bare i Norge holder skogen på 7 mrd. tonn CO₂. Halvparten av våre rødlista arter lever i skog, og en firedel av våre rødlista naturtyper er skogtyper. Skogvern er viktig for bevaring av naturarven, og det er samtidig et vesentlig klimabidrag. Stortinget har vedtatt at 10 prosent av skogen skal vernes, men det er mindre enn 3 prosent av den produktive skogen som er dette i dag. Derfor må skogvernet gis langt høyere prioritet.

Marint vern (kap. 1420 post 36)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til marint vern økes til vel 10 mill. kroner, som er 4 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

FNs bærekraftsmål sier minst 10 prosent av kyst- og havområdene skal vernes innen 2030. Regjeringen må snarest verne de 13 marine områdene som ligger klare i KLD. Vi ber videre om at verneprosessen for de 16 resterende områdene i verneplanen gjennomføres så raskt som mulig. Utover dette kan det også være riktig å verne områder lenger til havs som en del av denne prosessen. Økte midler brukes til å få fortgang i arbeidet.

Restaurering av myr og annen våtmark (kap. 1420 post 38)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til restaurering av myr økes til nær 37 mill. kroner, som er 20 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

Dette er svært uheldig at bevilgningen for 2020 reduseres, da restaurering av myr er viktig for både klima og naturmangfold. Bevilgningen bør derfor økes.

Klimatiltak (kap. 1420 post 61)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til tilskudd til klimatiltak og klimatilpasning økes til 250 mill. kroner, som er 62 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

Det er mange kommuner som ønsker å gjennomføre klimatiltak, og denne posten bør økes for 2021, slik at flere kommuner kan få støtte.

Rovvilttiltak (kap. 1420 post 73)

Naturvernforbundets kommentar

Tap av beitedyr til rovdyr går nedover, men det er fortsatt et potensial til å forsterke den positive trenden. Økt satsing på konfliktdempende og forebyggende tiltak som rovviltavvisende gjerder, tidlig nedsanking og omstilling i jordbruket vil bidra til dette. En større del av midlene på denne posten bør derfor brukes på konfliktdempende tiltak.

Naturarv og kulturlandskap (kap. 1420 post 81)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til trua arter og naturtyper økes til vel 81 mill. kroner, som er 15 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

Kulturlandskap inneholder et rikt artsmangfold med mange trua arter og naturtyper og er viktige for bl.a. biene og deres pollinatorrolle i naturen. Det er derfor viktig å styrke innsatsen for å ta vare på kulturlandskapet, og en måte å gjøre det på er å øke antall utvalgte kulturlandskap, noe som også er slått fast gjennom behandling av Meld. St. 14 (2015–2016) *Natur for livet*. Midlene må derfor økes for å få innfridd dette.

Trua arter og naturtyper (kap. 1420 post 82)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til trua arter og naturtyper økes til vel 87 mill. kroner, som er 42 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

Arbeidet med trua arter og naturtyper er på etterskudd. Lite har skjedd på flere år, og dagens regjering har kun vedtatt fem prioriterte arter og én utvalgt naturtype, til tross for at Meld. St. 14 (2015–2016) *Natur for livet* sier at omkring 400 arter er aktuelle, samt at flere andre naturtyper har vært gjenstand for utredning. Midlene må økes betydelig for å sikre fortgang i arbeidet i 2021.

Miljøkompetanse i kommunene - Natursats (kap. 1420 post NY)

Naturvernforbundets forslag

- Det opprettes en ny støtteordning for miljøkompetanse i kommunene, og det bevilges 90 mill. kroner til dette formålet.

Begrunnelse

Arealendringer er den største trusselen mot naturmangfoldet. Viktige naturverdier bygges ned bit for bit. Kommunene har et stort ansvar for å ivareta og forvalte naturmangfoldet, bl.a. gjennom arealpolitikken, men vi ser at manglende miljøkompetanse er en viktig begrensende faktor. Vi foreslår derfor en tilskuddsordning, basert på erfaringene med

Klimasats, som kommuner og fylkeskommuner kan søke om midler fra til tiltak som reduserer tapet av naturmangfold.

Energifondet (kap. 1428 post 50)

Naturvernforbundets forslag

- Midlene som overføres Energifondet, økes til 4000 mill. kroner, som er 816 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2019. 500 mill. kroner øremerkes støtte til energiltak som reduserer energibruken i boliger.

Begrunnelse

Norge er langt unna å nå klimamålet for 2020, noe som bør være et tydelig signal om at innsatsen for utslippskutt må trappes opp på alle området. Her er Enova et viktig verktøy. Derfor bør bevilgningene til Enova økes og mandatet bli tydelig på deres rolle for å levere reduksjoner i utslipp og reduksjoner i energiforbruk. Målet om 10 TWh redusert energibruk vil ikke nås uten økt innsats. Støtten til energieffektiviseringstiltak i boligmarkedet må utvides til flere tiltak, og støttesatsene må økes for å være utløsende.

Klima- og skogsatsing (kap. 1482)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til klima- og skogsatsing økes til 3500 mill. kroner, som er 420 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2020.

Begrunnelse

Bevilgningen til klima- og skogsatsing bør økes for å gjøre det mulig å få til satsing i flere land. Penger herfra må ikke overføres FNs grønne klimafond.

Olje- og energidepartementet (OED)

Seismiske undersøkelser (kap. 1810 post 21)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til geologisk kartlegging under spesielle driftsutgifter på 69 mill. kroner strykes helt.

Begrunnelse

Det grønne skiftet innebærer en overgang fra fossile energiresurser og over til mer bærekraftige alternativer. Vi kan ikke legge opp til økt petroleumsvirksomhet på norsk sokkel og bevilge penger til geologisk kartlegging i Barentshavet nord.

10 TWh energisparing (oppfølging av anmodningsvedtak nr. 870, 13. juni 2016 og nr. 714, 30. mai 2017)

Naturvernforbundets kommentar

Regjeringen har ikke fulgt opp Stortingets vedtak om en plan for 10 TWh redusert energibruk. Det er behov for ytterligere satsing på redusert energibruk for å nå målet Stortinget har satt. Regjeringen må derfor komme tilbake med en utfyllende handlingsplan for realisering av 10 TWh redusert energibruk i eksisterende bygg i tråd med anmodningsvedtaket fra Stortinget. Planen må omfatte økonomiske, regulatoriske og informative virkemidler, som er balanserte og godt koordinert mellom ulike statlige aktører. Enova bør få ansvar for å realisere minimum 6 TWh redusert energibruk i eksisterende bygg i perioden 2020–2030.

Forskning og næringsutvikling (kap. 1830 post 50)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til Norges forskningsråd reduseres til 560 mill. kroner, som er 200 mill. kroner mindre enn vedtatt budsjett for 2020. Dette gjøres gjennom en reduksjon i petroleumssektoren på 250 mill. kroner, mens energisektoren får 50 mill. kroner mer.

Begrunnelse

Det er positivt at regjeringen satser på forskning. Samtidig vil forskning på økt petroleumsaktivitet og nye funn i arktiske havområder bidra til økte klimagassutslipp og bremse det grønne skiftet. Vi ber derfor om at bevilgningene til DEMO 2000, PETROMAKS 2 og PETROENTER reduseres, mens forskning på fornybar energi får mer penger.