

Oslo, 15. desember 2021

Statsminister Jonas Gahr Støre
Finansminister Trygve Slagsvold Vedum
Utviklingsminister Anne Beathe Tvinninge
Justis- og beredskapsminister Emilie Enger Mehl
Næringsminister Jan Christian Vestre
Landbruks- og matminister Sandra Borch
Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård
Klima- og miljøminister Espen Barth Eide
Olje- og energiminister Marte Mjøs Persen

NATURVERNFORBUNDETS INNSPILL TIL ARBEIDET MED STATSBUDSJETTET FOR 2023

Helhetlig forslag til endringer

Stortinget har vedtatt flere gode ambisjoner om å redusere klimagassutslippene, ta vare på naturen og minske forbruket av ressurser. Likevel mener vi at det svikter når løftene skal følges opp. Innsatsen for å ta vare på naturverdiene monner lite når vi samtidig ser at utbyggingsinteressene får bedre rammevilkår og naturverdier dermed bygges ned. Når bevilgningene til mottiltak på dette området i hovedsak står på stedet hvil, er det vanskelig å si seg fornøyd. Det gjøres mange gode grep for å kutte klimagassutslipp, gjennom blant annet satsing på ny teknologi, men også her ser vi at positive tiltak motvirkes av satsinger som gir nye utslipp, blant annet utlysning av nye oljefelt og bygging av trafikkøkende og naturødeleggende motorveier.

Koronapandemien har vist oss at politikerne kan kaste seg rundt når det trengs, og sørge for effektiv politikk som berger oss gjennom vanskelige tider. På samme måte må vi betrakte truslene mot naturen og klimaet, men det ser dessverre ikke som om dette alvoret er forstått.

I dette brevet kommer vi med konkrete forslag til endringer i statsbudsjettet. Sentralt står økte grønne skatter som skal fremme mer effektiv energibruk, kutte klimagassutslipp og forurensing og gi en mer effektiv ressursbruk. Totalt må Norge i 2023 kutte utslipp tilsvarende om lag 3 millioner tonn CO₂. Videre må midlene til naturbevaring økes drastisk. Det trengs også et kraftig løft for å frigjøre strøm gjennom energieffektivisering av bygningsmassen, slik at vi kan bruke denne strømmen til å fase ut fossil energibruk uten å måtte være avhengig av ny og naturødeleggende kraftproduksjon. Det trengs også langt mer penger til klimatiltak i kommunene og gjennom Utenriksdepartementets budsjett for klimafinansiering. Samferdselssektoren må vris i grønnere retning, vekk fra tilrettelegging for økt veitransport og over på mer energi- og arealeffektive og klimavennlige løsninger som samtidig bidrar til bedre folkehelse. Særlig viktig blir det å nedskalere overdimensjonerte motorveiplaner og heller ta vare på og utbedre veiene vi har.

Tross store satsinger på natur- og klimatiltak som krever betydelige beløp, innebærer forslaget vårt i sum at budsjettbalansen styrkes med minst 14 milliarder kroner. Mulige nye avgifter kan øke provenyet ytterligere. Dette gir handlingsrom for ytterligere satsinger, blant annet innføring av en form for klimabelønning til folket, *klimaavgift til fordeling*, som kan være nødvendig for å få aksept for betydelig økte klimaavgifter. Prinsippet om tilbakebetaling til folket kan og bør også brukes i andre sammenhenger, for eksempel i spørsmålet om strømagifter.

Alle endringer som oppgis i dette brevet, er sett i forhold til budsjettavtalen som er inngått for statsbudsjettet for 2022 og oppgis i 2022-kroneverdi. Revidert statsbudsjett for 2022 må bli et steg i riktig retning, der innsatsen trappes opp og det signaliseres ytterligere satsing, slik at aktørene kan forberede seg på et vesentlig grønnere statsbudsjett for 2023.

Nettoendringer i utgifter per departement	Mill. kroner
Finansdepartementet (skatter og avgifter) (FIN)	-21 530
Utenriksdepartementet (UD)	4 600
Justis- og beredskapsdepartementet (JD)	15
Nærings- og fiskeridepartementet (NFD)	10
Landbruks- og matdepartementet (LMD)	-25
Samferdselsdepartementet (SD)	-1 175
Klima- og miljødepartementet (KLD)	4 284
Olje- og energidepartementet (OED)	-230
Sum endringer i utgifter	-14 051

Foruten at hovedsatsingene våre oppsummeres i de etterfølgende sidene, følger det en mer detaljert omtale, sortert på departementsnivå, kapittel og post.

Konkrete forslag til avgiftsendringer

Skatter og avgifter står sentralt i arbeidet med å omstille samfunnet over på grønne løsninger. Grønn skattekommisjon hadde mange gode forslag til endringer, men disse er dessverre i liten grad fulgt opp. Prinsippet om at forurenseren skal betale, bør ligge til grunn.

Det er nødvendig å finne en god balanse mellom å bruke «gulrot» versus «pisk». Å bare subsidieres seg ut av deler av miljøutfordringene ser vanskelig ut, da det mest sannsynlig vil gi et for høyt ressursforbruk som fort skaper nye miljøutfordringer, i tillegg til at det vil kreve store offentlige budsjetter. Økonomiske rammebetingelser som gjør det lønnsomt å opptre miljøriktig, er viktig. Derfor må vi øke flere av dagens miljøavgifter, som CO₂-, veibruks- og elavgiften. CO₂-avgiften og veibruksavgiften vil gi utslippskutt direkte, mens elavgiften er viktig sammen med støtteordninger for å oppnå en mer effektiv energibruk som frigjør strøm som brukes til å fase ut olje og gass. CO₂-avgiften må trappes raskt opp til 2000 kroner/tonn (i 2020-kroneverdi), og vi foreslår at den i 2023 dobles i forhold til vedtatt nivå for 2022. Dersom dette ikke er nok til at Norges utslipp kuttes med om lag 3 millioner tonn i 2023, må avgiften økes mer.

Det er også viktig at miljøskadelige subsidier og avgiftsfritak opphører, som petroleumssubsidier og taxfree-ordningen, og at flypassasjeravgiften forsterkes og videreutvikles. Det trengs også økonomiske insentiver overfor miljøutfordringer der det ennå er svakt med virkemidler, blant annet for å redusere ressursforbruket og oppnå en mer sirkulær og bærekraftig økonomi. Flere nye grep her må utredes videre med tanke på implementering i 2023.

Endring i inntekter	Mill. kroner¹
FIN CO₂-avgifter	Kap. 5508 og 5543 9 400
FIN Merverdiavgift	Kap. 5521 post 70 -600
FIN Engangsavgift	Kap. 5536 post 71 2 000
FIN Veibruksavgift	Kap. 5538 5 100
FIN Avgift på elektrisk kraft	Kap. 5541 2 500
FIN Avgift på forbrenning av avfall	Kap. 5546 post 70 130
FIN Flypassasjeravgift	Kap. 5561 2 500
FIN Avgift på deponi av mineralske masser	Ny 500
Sum endring i inntekter	21 530
(I tillegg kommer nye avgifter uten provenyanslag eller som må utredes videre – se omtalen)	

To milliarder ekstra til natur

Det går trått med Norges oppfølging av Aichi-målene, som skulle innfris innen 2020. Det mangler kartlegging av verdifull natur og konkret gjennomføring av nødvendige tiltak som vern og restaurering av natur, intensivert innsats på redningsaksjoner for prioriterte arter og utvalgte naturtyper samt økt innsats på vannressursforvaltning og vassdragsrestaurering i revisjonsprosessene.

¹ Provenyet er definert som bokført inntekter i 2022. Provenyet for CO₂-avgiften i petroleumssektoren er justert for lavere skatteinntekter.

Solberg-regjeringen innførte flere forvaltningsgrep som svekker naturhensyn og øker presset på naturmangfoldet, blant annet gjennom å redusere statsforvalterens rolle. Stadig flere naturområder bygges ned, noe som fører til at viktige levesteder for både vanlige og truede arter forsvinner. Aichi-etterslepet er betydelig, og det må gjøres en kraftinnsats bare for å nå naturvernmålene som allerede skulle vært nådd. Vi må forvente mer ambisiøse naturmål på det kommende naturtoppmøtet, sett i lys av de klare ambisjonene til FNs naturpanel.

I statsbudsjettet for 2023 trengs det derfor en kraftig økning i midlene til naturtiltak. Vi må både ta igjen et stort etterslep og samtidig bygge opp kapasitet for å møte de nye utfordringene som vil komme. Samtidig med det kuttes i subsidier til natur- og klimaskadelige tiltak, som for eksempel hogst i vanskelig terreng og gjødsling av skog.

Innsatsen må økes mye på poster som gir økt skogvern, marint vern, restaurering av myr og andre viktige naturtyper og sikrer langt flere prioriterte arter og utvalgte naturtyper. I tillegg må det bevilges mye mer penger til blant annet biologisk god kartlegging, til overvåking av natur, til betydelig styrking av vannressursforvaltningen samt til bekjempelse av miljøkriminalitet. Vi ønsker også mer penger til kommunes naturarbeid, blant annet gjennom en ny støtteordning – Natursats. I sum foreslår vi at bevilgningen til naturtiltak økes med to milliarder kroner.

Vi vil samtidig be om at det i revidert statsbudsjett for 2022 kommer tilleggsmidler som bidrar til opptrapping av bevilgningene, samtidig som det signaliseres at Miljødirektoratet og andre aktører må forberede seg på økte midler i 2023. Det vil også være behov for å trappe opp innsatsen ytterligere på flere områder i etterfølgende år.

Endring i utgifter per kapittel og post			Mill. kroner
JD	Miljøkriminalitet	Kap. 440 post 01	15
LMD	Verdiskapingstiltak i landbruket	Kap. 1149 post 71	-30
LMD	Landbrukets utviklingsfond	Kap. 1150 post 50	-15
LMD	Regionale miljøprogram	Kap. 1150 post 74	20
KLD	Frivillige klima- og miljøorganisasjoner	Kap. 1400 post 70	10
KLD	Miljødata	Kap. 1410 post 21	120
KLD	Miljøforskning under Norges forskningsråd	Kap. 1410 postene 50 og 51	100
KLD	Restaureringsfond	Kap. 1410 post NY	200
KLD	Artsdatabanken	Kap. 1411	75
KLD	Driftsutgifter, Miljødirektoratet	Kap. 1420 post 01	100
KLD	Spesielle driftsutgifter, Miljødirektoratet	Kap. 1420 post 21	100
KLD	Vannressursforvaltning	Kap. 1420 postene 22 og 70	100
KLD	Tiltak i verneområder	Kap. 1420 post 31	25
KLD	Verneplaner, nytt vern og nasjonalparker	Kap. 1420 postene 32–34	200
KLD	Skogvern	Kap. 1420 post 35	550
KLD	Marint vern	Kap. 1420 post 36	20
KLD	Restaurering av myr og annen våtmark	Kap. 1420 post 38	50
KLD	Naturmangfold i kommuneplanlegging	Kap. 1420 post 60	20
KLD	Marin forsøpling	Kap. 1420 post 71	25
KLD	Naturarv og kulturlandskap	Kap. 1420 post 81	25
KLD	Truede arter og naturtyper	Kap. 1420 post 82	75
KLD	Fremmede arter	Kap. 1420 post 83	5
KLD	Natursats	Kap. 1420 post NY	200
Sum endringer i utgifter			1 990
(I tillegg foreslår vi omprioriteringer internt på noen poster – se omtale)			

Krafttak for effektiv energibruk og klimakutt

Klimaendringene er her og vil koste oss dyrt. Statsbudsjettet for 2023 må sikre at vi innfrir våre klimamål og blir et fossilfritt Norge. For at norske klimagassutslipp i 2030 skal være redusert med 55 prosent, sett i forhold til 1990-nivå, [må de reduseres med om lag 3 millioner tonn hvert år](#).

Å redusere bruken av fossil energi er den viktigste måten å redusere norske klimagassutslipp på. Norge må ta sin rettfærdige andel av de utslippskutt som skal til for å unngå 1,5 graders global temperaturstigning. Naturvernforbundets rapport [Fossilfritt Norge](#) viser at det er mulig å redusere forbruket av fossil energi med 95 prosent innen 2040 – uten utbygging av ny kraftproduksjon.

Dette forutsetter en politisk vilje til en stor satsing på energieffektivisering, nedgang i transportbehovet og en utfasing av petroleumsindustrien innen 2040.

Naturvernforbundet mener at norsk utvinning av olje og gass må trappes ned i samme tempo som verden må kutte sine klimagassutslipp, og det betyr en reduksjon på 55 prosent fram til 2030. Rapporten [Konsekvenser av redusert petroleumsvirksomhet](#), som Statistisk sentralbyrå publiserte i 2020, viser at effekten av en kraftig innstramming i oljepolitikken kun tilsvarer om lag ett års BNP-vekst i løpet av kommende trettiårsperiode og vil ellers ha beskjedne konsekvenser – på grunn av blant annet sterkere konkurranseevne i resten av økonomien. Regjeringen må utarbeide en nedtrappingsplan for olje- og gassindustrien som også sikrer rettferdig omstilling for dagens oljearbeidere.

Det er mulig å halvere energiforbruket i byggsektoren, men det trengs langt flere virkemidler enn staten i dag bruker på å fremme energieffektivisering, blant annet gode og utvidede støtteordninger og bedre rådgivingsmuligheter.

Norge er et ressurssterkt land med et stort ansvar i klimasammenheng, ikke minst fordi landet har tjent store penger på salg av olje og gass, som er en grunnleggende bidragsyter til de menneskeskapte klimaendringene. Derfor må Norge støtte utslippskutt og fornybar energi til utvikling i andre land, spesielt i sør. I tillegg må Norge bidra med mer til klimatilpasning for land og folk som rammes hardt av klimaendringer, ettersom dette er historisk underfinansiert i norsk klimafinansiering. Vi foreslår betydelige finansielle løft på disse områdene.

Endring i utgifter per kapittel og post			Mill. kroner
UD	Fornybar energi	Kap. 162 post 72	400
UD	Miljø og klima	Kap. 163 post 70	4 200
KLD	Klimatiltak (Klimasats)	Kap. 1420 post 61	500
KLD	Energifondet	Kap. 1428 post 50	866
KLD	Klima- og skogsatsing	Kap. 1482	918
OED	Geologisk kartlegging	Kap. 1810 post 21	-30
OED	Forskning og næringsutvikling	Kap. 1830 post 50	-200
Sum endringer i utgifter			6 654

Grønn transportomlegging

Transportsektoren bidrar betydelig til nedbygging av natur og matjord og er blant de største kildene til utslipp av klimagasser og annen luftforurensing inkludert støy. Teknologiske grep vil bidra signifikant på noen områder, men ikke på alle. Behovet for store og raske kutt i klimagassutslipp og nødvendigheten av å stanse store inngrep i natur og matjord krever betydelige omprioriteringer i transportsektoren, blant annet for å innfri mål om stans i tap av arts mangfold, halvering av klimagassutslipp samt reduksjon i støyplage og nedbygging av matjord. For å oppnå dette er det viktig å videreføre, skjerpe og innfri mer spesifikke mål som nullvekstmålet for personbiltrafikken og målet om å flytte godstransport fra vei til sjø og bane.

Viktige bidrag vil være å vri investeringsmidlene i veisektoren, vekk fra store motorveiutbygginger med betydelig areal- og klimafotavtrykk og over på utbedring og vedlikehold av eksisterende veinett. Staten må bidra langt mer til å fremme sykkel som transportmiddel, der potensialet øker ytterligere i takt med mer bruk av elektriske sykler, også utenom byene. Foruten at sykling er svært miljøvennlig, bidrar det også i til bedre folkehelse og har derfor en høy samfunnsnytte.

Videre må kollektivtransporten utvikles videre, og det trengs betydelige beløp til tiltak gjennom byvekstavtalene og belønningsordningen for å oppnå effektive og miljøriktige transportløsninger. Naturvernforbundet ber også om en ekstra pott for en enklere belønningsordning for mindre og mellomstore byer/tettsteder. For jernbanen blir det viktig å intensivere vedlikeholdet og satse på tiltak som fremmer godstransporten, foruten å videreføre god framdrift i utbygginger som øker kapasiteten i banene inn mot og gjennom de større byene. Store jernbaneutbygginger må komme som erstatning for, og ikke i tillegg til, motorveiutbygging.

Koronapandemien har ført til en nedgang i kollektivtransporten, noe som også gir et betydelig inntektstap og en tilhørende fare for at buss- og togtilbudet blir redusert, noe som vil skape en negativ spiral, med ytterligere redusert kollektivtransport og mer bilbruk som resultat. Staten må i 2023 fortsatt bidra med ekstraordinær støtte til kollektivtransporten.

Endring i utgifter per kapittel og post			Mill. kroner
SD	Tilskudd til Avinor (ny lufthavn Mo i Rana)	Kap. 1315 post 71	-50
SD	Riksveiinvesteringer: store utbygginger	Kap. 1320 postene 29 og 30	-1 500
SD	Riksveiinvesteringer: bymiljø-/byvekstavtaler	Kap. 1320 post 30	500
SD	Riksveiinvesteringer: gang- og sykkelveier	Kap. 1320 post 30	500
SD	Reduserte bompenger utenom byområdene	Kap. 1320 post 73	-500
SD	Nye Veier AS	Kap. 1321	-2 500
SD	Tilskudd til byområder	Kap. 1330 post 66	300
SD	Kjøp av persontransport	Kap. 1352 postene 70 og NY	500
SD	Kjøp av infrastrukturtjenester, jernbane	Kap. 1352 postene	1 500
SD	Godsoverføring fra vei til bane	Kap. 1352 post 75	50
SD	Støtte til ekspressbusser	NY	25
Sum endringer i utgifter			-1 175

Gjenbruk og sirkulær økonomi i praksis

Det haster med å redusere det materielle fotavtrykket vårt og øke ressursutnyttelsen av det vi har. Som et av verdens mest høyforbrukende land per innbyggere har vi ingen unnskyldning for å vente med en overgang til en sirkulær økonomi. Det er skrikende behov for gode verktøy for å få i gang rask og effektiv omstilling som får ned forbruket uten at det rammer sosialt skjev. Scenario-beregninger viser at det er potensial for mer enn 100 000 nye arbeidsplasser ved omstilling til en sirkulær økonomi. Begynner vi nå, kan vi få til dette på en smart og rettferdig måte.

Å gjøre økonomien sirkulær var ikke en vesentlig del av grønn skattekommisjons arbeid. Det trengs derfor en ny og grundig gjennomgang av skatte- og avgiftssystemet for å kartlegge de mest effektive verktøyene som kan tas i bruk for å fremme blant annet gjenbruk, reparasjon og resirkulering. Vi har store forventninger til at skatteutvalget, nedsatt i juni 2021, skal bidra med verdifull kunnskap på dette området. Et viktig tema som allerede nå må forberedes med tanke på implementering i 2023, er innføring av en materialavgift, første omgang for plast. Den vil fremme gjenbruk og resirkulering. I tillegg bør det allerede nå være mulig å innføre fritak for merverdiavgift (nullsats) på reparasjon og utleie av utvalgte produkter for å redusere ressursforbruket.

Vi ber også om at det settes i gang et forsknings- og utviklingsarbeid rundt alternativ bruk av restmasser i mineralindustrien. Sammen med innføring av avgift på deponi av restmasser kan dette bidra til langt bedre ressursbruk og mindre miljøbelastning fra denne typen næringsvirksomhet.

Endring i utgifter per kapittel og post			Mill. kroner
NFD	Forskning på bruk av restmasser	Kap. 920 post 50	10
Sum endringer i utgifter			10

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen
leder

Detaljert omtale av Naturvernforbundets innspill til arbeidet med statsbudsjettet for 2023

Endringer i skatter og avgifter (FIN)

Utredning av nye grep med tanke på snarlig innføring

Grønne skatter og avgifter har et stort potensial for å bidra til naturbevaring og utslippskutt. Det er derfor viktig at bruken av økonomiske virkemidler for å løse miljøutfordringene forsterkes. Før vi går gjennom konkrete forslag til endringer punkt for punkt, vil vi peke på noen saker som må bearbeides nærmere:

Omstillingsavgift

CO₂-avgiften for petroleumsvirksomheten er ment som en avgift for å motvirke negative eksternaliteter som følge av utslippene fra utvinning av olje og gass. Men utslippene fra utvinningen står bare for noen få prosent (anslag varierer, sannsynlig andel mellom to og fem prosent) av utslippene fra en enhet olje eller gass. De store utslippene kommer som følge av forbrenning. Mye olje og gass eksporteres til land uten CO₂-avgift eller et effektivt kvotesystem. For å kompensere for manglende klimavirkemidler her foreslår vi at det innføres en omstillingsavgift, slik [klimaomstillingsutvalget](#) foreslo. En slik omstillingsavgift er også et virkemiddel for å omstille samfunnet vekk fra olje og gass og skape nye arbeidsplasser og skatteinntekter. Avgiften bør derfor gjenspeile differansen mellom investering i petroleum og den miljøvennlige alternativkostnaden: investering i miljøvennlig næring. Arbeidet med å utrede en slik avgift må starte umiddelbart, med tanke på innføring 1. januar 2023.

En mulig avgiftssats kan være 100 kroner per fat oljeekvivalent for alle petroleumprodukter, noe som vil gi et proveny på om lag 35 milliarder kroner første året. Vi forutsetter at inntektene fra en slik ny avgift tilfaller Statens pensjonsfond utland.

Fjerne koronasubsidier til petroleumsindustrien

Da oljeprisen falt kraftig i som følge av priskrig i markedet og etterspørselskutt på grunn av reiserestriksjoner våren 2020, vedtok Stortinget flere skattelettelser for petroleumsindustrien. Dersom de ikke endres, vil de være gjeldene for statsbudsjettet 2023. Dette til tross for at oljeprisen raskt tok seg opp på nivåer lik før pandemien, og at gassprisene i skrivende stund (høsten 2021) er svært høye. Dette gir lite mening fra et omstillingsperspektiv og enda mindre mening fra et provenyperspektiv. Estimerer på statens provenytap som følge av skattepakka varierer. [Et anslag fra Katinka Holtmark](#) ved Universitetet i Oslo er 20 milliarder kroner årlig.

Naturvernforbundet ber om at den ekstraordinære skattelettelsen for petroleumsindustrien må opphøre ved utgangen av 2022.

For øvrig har Naturvernforbundet, sammen med WWF Verdens naturfond, Greenpeace Norge, Zero og Natur og Ungdom, levert høringsvar til forslaget i endringer i den generelle petroleumsskatten (ikke den midlertidige som er diskutert over). [Høringssvaret](#) er relevant for statsbudsjettet 2023, og vi viser til dette.

Fjerne taxfree-ordningen

Taxfree-ordningen subsidierer folks flyreiser. Naturvernforbundet har lenge ment at ordningen bør avskaffes, noe EU har gjort for reiser mellom sine land. Vi ser ingen grunn til at en av de mest miljøskadelige transportformene fortsatt skal subsidieres på denne måten. For å få tilstrekkelig effekt er det antakelig nødvendig at bortfallet av taxfree-salget ved norske flyplasser og på utenlandsferjer kombineres med en reduksjon i kvotene for tollfri innførsel. Grønn skattekommisjon anbefaler at tollfri innførsel av alkohol og tobakk oppheves helt. Vi forutsetter at Avinors innteksttap ved bortfall av taxfree-ordningen dekkes inn gjennom justeringer i Avinors lufthavnavgifter og eventuelle bevilgninger direkte over statsbudsjettet. I påvente av at taxfree-ordningen avskaffes, bør innførselskvotene trappes ned.

Innføre materialavgift på emballasje

Naturvernforbundet foreslår at det innføres en materialavgift på plastemballasje. Denne skal bidra til å redusere bruken av jomfruelig plast og øke etterspørselen etter resirkulert plast. Avgiften skaleres ned ved innblanding av resirkulert materiale i nytt produkt. Nivået på avgift og skalering bør utredes videre, noe som bør gjennomføres raskt, med tanke på implementering fra 1. juli 2022 gjennom revidert statsbudsjett.

Utrede karbonavgift til fordeling

Prisen på aktiviteter som bidrar til klimaendringer, må økes betydelig. For å gjøre det politisk enklere å øke 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. Videre vil et slikt prinsipp unngå at offentlige budsjetter gjøres avhengig av inntekter fra høye utslipp, noe som kan gi uheldige virkninger. En form for klimabelønning etter prinsippet *karbonavgift til fordeling* må utredes med tanke på snarlig implementering.

Utrede endringer i kraftskatten

Endringene i kraftskatten i 2021 gjør investeringer i vannkraft mer lønnsomt. Vi må unngå at dette fører til nye kraftutbygginger eller naturødeleggende utvidelser. Det bør derfor utredes endringer som fremmer modernisering av kraftverk og ikke utbygginger.

Flere virkemidler for redusert kjøttforbruk

Redusert kjøttforbruk vil kutte klimagassutslipp. Videre tilsier helsemyndighetenes kostråd om kjøtt og kjøttprodukter at forbruket må reduseres. Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan 2021–2030* peker på at det innen kosthold er et stort samsvar mellom hva som er bra for helsa, og hva som er bærekraftig. Virkemidlene for å oppnå redusert kjøttforbruk er i dag svake, og vi ber om at det utredes virkemidler som bidrar til å innfri helsemyndighetenes kostråd, herunder avgift på kjøttforbruk, som i så fall vil gjelde for både norskprodusert og importert kjøtt.

CO₂-avgifter (kap. 5508 post 70; kap. 5543 post 70)

Naturvernforbundets forslag

- Som et minimum må CO₂-avgiftene dobles. Dette vil øke det bokførte provenyet med om lag 9,4 mrd. kroner, derav om lag 0,5 mrd. kroner fra petroleumssektoren etter skatt.

Begrunnelse

Et hovedgrep for å redusere klimagassutslipp må være å øke CO₂-avgiftene. Disse er nå for lave til å gi nødvendige insentiver for utslippskutt. Naturvernforbundet mener at avgiftsnivået må trappes raskt opp til 2000 kroner/tonn (i 2020-kroneverdi), og som et ledd i dette bør de i 2023 dobles i forhold til vedtatt budsjett for 2022. Om dette ikke er nok for at Norge greier å kutte sine utslipp med om lag 3 mill. tonn CO₂ i 2023, må avgiftsnivået ytterligere opp. Videre bør flere unntak og lave satser oppheves. Statistisk sentralbyrå har i sin [analyse til Klimakur 2030](#) vist at utslippsprisen må opp i 3000–3500 kroner/tonn for å innfri utslippsreduksjonen i Klimakur 2030. Økt CO₂-avgift må ses i sammenheng med forslaget om *karbonavgift til fordeling*.

Merverdiavgift (kap. 5521 post 70)

Naturvernforbundets forslag

- 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.

Begrunnelse

For å løse klimautfordringene må vi gjøre noe drastisk med overforbruket vårt. I dag velger altfor mange å kjøpe nytt, da det er for dyrt og utilgjengelig å reparere eller leie. Det er derfor nødvendig

å utvikle lønnsomme forretningsmodeller og nye tjenester som utdaterer bruk-og-kast-samfunnet ved å gjøre det enkelt, behagelig og lønnsomt for både privatpersoner og selskaper å låne, leie, gjenbruke og selge videre. Fritak for merverdiavgift (altså nullsats) på reparasjon og utleie av klær og sko, tur- og sportsutstyr, møbler, verktøy og elektronikk er et viktig virkemiddel, og vi ber om at dette innføres fra 1. januar 2022.

Engangsavgift (kap. 5536 post 71)

Naturvernforbundets forslag

- Engangsavgiften på personbiler skjerpes, og engangsavgiften på varebiler differensieres sterkere. Dette kan øke det bokførte provenyet med om lag 1,5 mrd. kroner.
- Det innføres miljødifferensiert engangsavgift på fritidsbåter, vannskutere og snøskutere m.m. Dette kan øke det bokførte provenyet med om lag 0,5 mrd. kroner.

Begrunnelse

Engangsavgiften på kjøretøy er viktig for å vri bilene i mindre miljøskadelig retning og innfri Stortingets mål om at det ikke lenger skal selges bensin- og dieselmotorer fra 2025. I 2022 må avgiftene på bensin-, diesel- og hybridbiler skjerpes ytterligere, slik at elbilfordelene kun gjelder biler med svært lave utslipp. Videre må CO₂-komponenten for varebiler bli langt mer progressiv.

Det er tydelig at elbilfordelene ikke kan videreføres i samme omfang i lang tid. Det vil i så fall bli en stor subsidie av biltrafikken, med de store samfunnskostnadene og natur- og miljøulempene det vil føre til dersom biltrafikken fortsetter å vokse. Det viktigste må være å gjøre elbilene konkurransedyktige, og da primært gjennom å gjøre bensin- og dieselmotorer dyrere. Et første steg i nedtrapping av kjøpsavgiftene på elbil bør være å innføre differensiert engangsavgift som premierer elbiler med lavt ressursforbruk under produksjonen og lavt energiforbruk i bruksfasen.

Også fritidsbåter, vannskutere og snøskutere må få engangsavgift etter samme prinsipp som for personbiler, med sterk differensiering basert på klimagassutslipp og lokal forurensing.

Veibruksavgift (kap. 5538)

Naturvernforbundets forslag

- Reduksjonen i veibruksavgiften i 2020, 2021 og 2022 reverseres, og i tillegg økes veibruksavgiften på diesel til bensinnivå (målt etter energiinnhold). Veibruksavgiften på bensin økes da med 0,59 kroner/liter og på diesel (mineralolje) med 2,67 kroner/liter. Avgiften på bioetanol og biodiesel skaleres tilsvarende opp. I sum vil det bokførte provenyet øke med om lag 5,1 mrd. kroner.
- Full veibruksavgift videreføres for all type biodrivstoff.

Begrunnelse

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. Særlig viktig blir det å øke avgiften på forbrenning av diesel, da de eksterne luftforurensingskostnadene her er høyere enn ved bruk av bensin. Lav veibruksavgift på diesel svekker også jernbanens konkurransekraft i forhold til lastebilen.

Naturvernforbundet vil understreke at biodrivstoff som selges utenom omsetningskravet, må ha full veibruksavgift. Veibruksavgiften skal gjenspeile de marginale kostnadene fra veitransporten utenom klimagassutslipp, og for disse kostnadene er det ikke nevneverdige forskjeller mellom fossilt drivstoff og biodrivstoff. Omsetningskravet er et godt virkemiddel. Vi ser ingen grunn til å ha et supplerende virkemiddel i form av avgiftslettelse, som innebærer subsidiering av veitransporten, og som også gjør det vanskeligere å stille strengere miljøkrav til biodrivstoffet. Klima- og miljøeffekten av biodrivstoff varierer mye, og det er svært viktig å unngå omsetning av drivstoff med dårlig klimanytte og andre negative effekter på natur og miljø.

Mye tyder på at et avgiftssystem for veitrafikken – som skal speile eksterne kostnader utover klima, og som også kan brukes til trafikantbetaling – på sikt bør erstatte dagens ordning med veibruksavgift på drivstoff samt bompenger i byregioner. Avgiften kan da differensieres på bakgrunn sted, tid og kjøretøytype. Det vil mest sannsynlig føre til at bilbruk i grisorgrindte strøk, med lite kø og forurensing, blir vesentlig billigere enn å bruke bilen i pressområder. Miljø- og distriktshensyn vil da gå hånd i hånd. Arbeidet med å forberede dette bør settes i gang.

Avgift på elektrisk kraft (kap. 5541)

Naturvernforbundets forslag

- Avgiften på elektrisk kraft reverseres til 2021-nivå. Dette vil øke det bokførte provenyet med om lag 2,5 mrd. kroner.
- I tillegg innføres det en ordning som gjør at ekstraordinære inntekter til staten som følge av høy strømpris, utbetales som et kontantbeløp til husholdningene.
- Datasentre som produserer kryptovaluta, må ilegges avgift tilsvarende ordinær sats. I tillegg må ordningen med lav sats på datasentre generelt evalueres.

Begrunnelse

Norge har svært lave avgifter på elektrisk kraft, når vi sammenlikner med f.eks. Sverige og Danmark. I 2021 er norsk avgift under halvparten av den svenske. Avgiften er viktig for å gjøre energieffektivisering mer lønnsomt og bør på sikt økes betydelig. For 2023 foreslår vi at satsen reverseres til 2021-nivå (inflasjonsjustert). De økte inntektene brukes til å styrke støtteordningene for energieffektivisering – slik at folk kan få hjelp til å redusere strømrregningen, i kombinasjon med sosiale ordninger som treffer dem som sliter ekstra med høye strømrregninger.

Som en ekstra kompensasjonsordning ber vi om at det innføres en ordning der statens ekstraordinære inntekter som følge av høy strømpris utbetales som et kontantbeløp til husholdningene. Dette må utredes med tanke på innføring fra og med 2023.

Lav sats for datasentrenes svekker insentivene for effektiv energibruk, noe som er uheldig, og dette bør derfor evalueres. Produksjon av kryptovaluta er omstridt og dels svært energikrevende. Som et minstekrav må datasentre som produserer kryptovaluta, ilegges avgift med ordinær sats.

Avgift på drikkevareemballasje (kap. 5559)

Naturvernforbundets forslag

- Grunnavgiften for plast og metall erstattes av en gradert og provenynøytral miljøavgift.
- Grunnavgiften på engangsglass økes med 3,71 kroner i forhold til vedtatt budsjett for 2022, slik at den blir på 5,00 kroner. Vi regner ikke med noen provenyeffekt av dette, da hensikten er å redusere bruken av glass som engangsemballasje.

Begrunnelse

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.

Avgift på forbrenning av avfall (kap. 5546 post 70)

Naturvernforbundets forslag

- I likhet med CO₂-avgiftene dobles avgiften på forbrenning av avfall. Dette vil øke det bokførte provenyet med om lag 0,1 mrd. kroner.

Begrunnelse

CO₂-avgift på avfallsforbrenning vil i kombinasjon med andre virkemidler som utvidet produsent-ansvar, materialavgift og økte utsorteringskrav ha potensial til å øke gjenvinningsgraden og kutte klimagassutslipp som følge av mindre restavfall til forbrenning. For at avgiften skal ha en slik effekt og påvirke valg tidligere i verdikjeden, bør den økes. Vi foreslår doubling i 2023 i forhold til 2022-nivå. Videre foreslår vi at det utredes hvordan avgiften kan suppleres med en eksportavgift for avfall til forbrenning, slik at vi dermed kan hindre karbonlekkasje.

Flypassasjeravgift (kap. 5561 post 70)

Naturvernforbundets forslag

- Avgiften omgjøres til seteavgift og økes ytterligere på mellomlange og lange reiser. Dette kan øke det bokførte provenyet med 2,5 mrd. kroner.

Begrunnelse

Flypassasjeravgiften er viktig for å begrense veksten i flytrafikken, og virkningen vil nok være størst på trafikk som genereres av lavprisselskap med svært billige billetter. Før pandemien var det utenlandstrafikken som hadde den kraftigste utslippsveksten i luftfarten, og det er også der det er størst avgiftsfritak, 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. En tredje sats, for reiser ut av EU/EØS-området, bør økes vesentlig, da slike reiser har svært høye utslipp uten å betale CO₂-avgift eller omfattes av kvotesystemet. Vi ber videre om at avgiften omgjøres til en seteavgift, slik at det blir mer attraktivt å kjøre færre, men fullere fly.

Primært bør drivstoff brukt til flygninger i internasjonal trafikk ilegges CO₂-avgift. Etter hvert som bilaterale avtaler om dette forhåpentlig inngås, der trafikken i Norden bør være et første skritt, kan flypassasjeravgiften reduseres.

Avgift på deponi av mineralske masser (NY)

Naturvernforbundets forslag

- Det innføres en ny avgift på deponi av mineralske masser på i gjennomsnitt 50 kroner/tonn. Dette vil øke det bokførte provenyet med om lag 1,0 mrd. kroner.

Begrunnelse

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. 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. Forslaget må utredes nærmere i første halvdel av 2022 for å kunne innføres 1. januar 2023.

CO₂-avgift på omsetning av torv (NY)

Naturvernforbundets forslag

- Det innføres CO₂-avgift på omsetning av torv.

Begrunnelse

Torvuttak gir betydelige klimagassutslipp og ødeleggelse av natur. Grønn skattekommisjon har anbefalt at det innføres CO₂-avgift på klimagassutslipp fra omdisponering av større arealer, f.eks. avskoging, drenering, grøfting og nedbygging av myr samt uttak av torv. CO₂-avgift på omsetning av torv, på nivå med den ordinære satsen for CO₂-utslipp, kan være en god start. Det 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. Provenyeffekten vil neppe bli stor, da avgiften forhåpentlig vil fortrenge de klimaskadelige løsningene. Avgift vil fremme andre og mer miljøvennlige typer jordforbedringsmaterialer, som kompostbasert jord.

Utenriksdepartementet (UD)

Fornybar energi (kap. 162 post 72)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til fornybar energi økes til 1217 mill. kroner, som er 400 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Det må satses 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. Denne typen energibistand er avgjørende nettopp for å oppnå regjeringens mål om å støtte tiltak som bidrar til å redusere konsekvensene av koronapandemien, f.eks. elektrifisering av helseklinikker og tiltak som skaffer pålitelig elektrisitet til gjenoppbygging av økonomien, spesielt i steder uten kobling til nettet. Det nye klimafondet vil ikke nødvendigvis nå disse gruppene. Fornybar energibistand bør i første omgang økes tilbake til nivået i saldert budsjett for 2019 (inflasjonsjustert), som ett ledd i å mangedoble norsk klimafinansiering (se neste punkt).

Miljø og klima (kap. 163 post 70)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til miljø og klima økes til 5764 mill. kroner, som er 4200 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022. De ekstra midlene går til FNs grønne klimafond, FNs tilpasningsfond og nye satsinger på tilpasning relatert til vann, landbruk og infrastruktur.

Begrunnelse

Ifølge rapporten [*Norway's Fair Share*](#) fra Stockholm Environment Institute må Norge kutte 198 mill. tonn CO₂-ekvivalenter årlig fram mot 2030, som er landets rettferdige andel i tråd med historisk ansvar og økonomisk kapasitet. Derfor må Norge støtte utslippskutt og fornybar energi til utvikling i andre land, spesielt i sør. I tillegg må Norge gi mer til klimatilpasning for land og folk som rammes hardest, ettersom dette er historisk underfinansiert i norsk klimafinansiering.

Det er gledelig at regjeringen har slått fast at Norges årlige klimafinansiering skal dobles, seinest i 2026. utfordringene er imidlertid så store at det må gå raskere, og det er viktig at det økte beløpet er friske midler fra staten, der lån eller private bidrag ikke kan telles med. Vår foreslåtte opptrapping er i tråd med dette.

Justis- og beredskapsdepartementet (JD)

Miljøkriminalitet (kap. 440 post 01)

Naturvernforbundets forslag

- Det bevilges 15 mill. kroner ekstra i forhold til vedtatt budsjett for 2022 til arbeidet for å bekjempe miljøkriminalitet.

Begrunnelse

Miljøkriminalitet utgjør en alvorlig trussel mot naturmangfoldet. Det dreier seg om bl.a. ulovlig jakt, hogst, fiske, snøskuterkjøring og annen motorisert ferdsel i naturen, og det er viktig at Økokrim styrkes for å hindre slike handlinger. Når vi sammenlikner med annen kriminalitet, er sjansen for å bli tatt for miljøkriminalitet liten. Vi trenger også økt satsing på oppsyn, kontroll og tilstedeværelse i felt for å begrense faunakriminalitet, og det må komme ytterligere virkemidler for å bekjempe ulovlig innførsel av fremmede arter, slik Stortinget ba om ved behandling av Meld. St. 19 (2019-2020) om miljøkriminalitet.

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD)

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

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til Norges forskningsråd økes til 1785 mill. kroner, som er 10 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022. 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 2023 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)

Verdiskapingstiltak i landbruket (kap. 1149 post 71)

Naturvernforbundets forslag

- Tilskuddet til verdiskapingstiltak i landbruket reduseres til 31 mill. kroner, som er 30 mill. kroner mindre enn vedtatt budsjett for 2022. Reduksjonen gjelder bygging av nye skogsveier og skogsdrift i vanskelig terreng og eventuelle andre miljøskadelige subsidier.

Begrunnelse

Subsidiering av nye skogsveier gir store negative effekter på biologisk mangfold. Vi risikerer 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.

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, og det 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 nye skogsveier og taubane, og bevilgningene må reduseres. Alle miljøskadelige subsidier må fjernes, og støtte må kun gis til tiltak som ivaretar og bedrer skogen som livsmiljø. Midler til miljøtiltak er bra, og de må konkretiseres, kvalitetssikres skogøkologisk og være reelle miljø- og klimatiltak utover eksisterende krav.

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

Naturvernforbundets kommentar

Vedtatt budsjett for 2022 innebærer at det skal brukes 56 mill. kroner til klimatiltak i skog, som tettere planting etter hogst, gjødsling og skogplanteledning. Om det fortsatt skal bevilges penger over denne posten i 2023, 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 pga. skogens evne til vannregulering og rassikring. Mindre flatehogst er også bra for naturmangfold, 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 1564 mill. kroner, som er 15 mill. kroner mindre enn vedtatt budsjett for 2022. Bevilgningen til skogsveier reduseres med 60 mill. kroner, mens midlene til utvalgte kulturlandskap, pollinatorstrategi og blomsterengfrø økes med 15 mill. kroner, metodeutvikling og kartlegging av gammelskog får 20 mill. kroner, og SMIL-tiltak får 10 mill. kroner ekstra.

Begrunnelse

Se omtalen under kap. 1149 post 71 angående skogsveier og skogsdrift og kap. 1420 post 81 angående kulturlandskap. Når det gjelder gammelskog, er det viktig å få på plass en kartleggingsmetodikk for hver enkelt skogtype som fastsettes etter biologiske metoder, og det må gjennomføres slik kartlegging av gammelskogen for at vi skal kunne ta vare på de verdifulle områdene. Også vannmiljøtiltak under spesielle miljøtiltak i landbruket (SMIL) bør få ekstra midler.

Direkte tilskudd (regionale miljøprogram) (kap. 1150 post 74)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til direkte tilskudd økes til 10 657 mill. kroner, som er 20 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022. De ekstra midlene øremerkes tilskudd til regionale miljøprogram (post 74.19).

Begrunnelse

Det vil være riktig å øke bevilgningen til tilskudd til regionale miljøprogram for å minske miljøfotavtrykket fra landbruket. Vi vil særlig framheve behovet for å øke innsatsen på vannmiljøtiltak, bl.a. til restaurering av økosystemer. Også pollinatortiltak bør prioriteres her.

Samferdselsdepartementet (SD)

Tilskudd til Avinor – ny lufthavn ved Mo i Rana (kap. 1315 post 71)

Naturvernforbundets forslag

- Tilskuddet til pålagte oppgaver i Avinor reduseres til 200 mill. kroner, som er 50 mill. kroner mindre enn vedtatt budsjett for 2022. Reduksjonen innebærer at bevilgningen til planlegging av ny lufthavn ved Mo i Rana strykes.

Begrunnelse

I 2022 får Avinor 50 mill. kroner til planlegging av ny lufthavn i Mo ved Rana. En slik flyplass vil gi store naturinngrep og gjøre det vanskeligere å elektrifisere deler av luftfarten, da den vil legge til rette for økt bruk av store fly, som vanskelig lar seg elektrifisere. Flyplassen forutsetter også en betydelig trafikkvekst. Isteden bør dagens flyplasser i området beholdes, og det bør satses mer på togtilbudet i regionen. Staten må ikke fortsette å bevilge penger til denne storflyplassen.

Riksveiinvesteringer (kap. 1320 postene 29–30 og 73)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningene til riksveiinvesteringer (kap. 1320 post 29–30 utenom bompenger) reduseres til 13 891 mill. kroner, som er 500 mill. kroner mindre enn vedtatt budsjett for 2022. Spesielt viktig blir det å hindre videre detaljplanlegging og/eller oppstart av nye motorveiprosjekt. Midlene til store veiutbygginger reduseres med 1500 mill. kroner.

- Bevilgningen til byvekst- og belønningsavtaler på post 30 økes til 1260 mill. kroner, som er 500 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022. De ekstra midlene omprioriteres internt på post 29–30 og tas fra store veiutbygginger.
- Bevilgningen til bygging av gang- og sykkelveier økes med 500 mill. kroner i forhold til vedtatt budsjett for 2022. 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 (tidligere kap. 1320 post 63).
- Bevilgningen til reduserte bomtakster utenom byområdene på post 73 reduseres til 542 mill. kroner, som er 500 mill. kroner mindre enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Store veiutbygginger langs jernbane undergraver toget og gir mer biltrafikk. Dette rimer dårlig med målet 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, med tilhørende klimakonsekvenser. Det har over år også vært en betydelig nedgang i midler til gang- og sykkelveier på post 30, noe som rimer dårlig med ønskene om å fremme sykkel som transportmiddel. Naturvernforbundet mener at midlene nå må økes, og deler av de økte midlene kan brukes til å reetablere tilskuddsordningen til gang- og sykkelveier (kap. 1320 post 63). Videre bør bevilgningen til bymiljø- og byvekstavtaler trappes opp. Vårt forslag innebærer at store veiutbygginger på post 29–30 reduseres med 2100 mill. kroner, der vi forutsetter at det isteden gjennomføres mindre utbedringer samt sikkerhetstiltak.

Nye Veier AS (kap. 1321)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til Nye Veier AS reduseres til 3936 mill. kroner, som er 2500 mill. kroner mindre enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Nye Veier har fått i oppdrag å bygge motorveier, bl.a. 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. Selskapet må ikke få sette i gang nye motorveiprojekt. Isteden må utbyggingsplanene nedskaleres betydelig. Innsparte midler bør brukes til å øke vedlikeholdet av dagens riks- og fylkesveinett i hele landet (uten at vi foreslår konkrete beløp til det).

For fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen, som nå er overført til Nye Veier, forventer vi at ny motorvei skrinlegges. Isteden må dagens vei utbedres, og jernbaneprojektet må gjennomgås på nytt for å finne en løsning med vesentlig mindre inngrep i natur og matjord. Den foreslåtte løsningen vil også, ifølge klimarapporten til prosjektet, føre til mer biltrafikk enn om verken vei eller bane bygges ut, og det blir enorme klimagassutslipp fra bygging.

Tilskudd til byområder (kap. 1332 post 66)

Naturvernforbundets forslag

- Tilskuddet til byområder økes til 3324 mill. kroner, som er 300 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022. 100 mill. kroner øremerkes en ny tilskuddspott for mindre og mellomstore byområder/tettsteder.

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 (kap. 1352 postene 70 og NY)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til kjøp av persontransport med tog (sum post 70) økes til 4431 mill. kroner, som er 250 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022. Ekstra midler skal primært være en kompensasjon for trafikksvikt og markedsendringer i kjølvannet av pandemien.
- Det opprettes en ny post for midlertidig statlig støtte til fylkeskommunal kollektivtransport og kommersielle ekspressbussruter i kjølvannet av pandemien, og det bevilges 250 mill. kroner til dette formålet.

Begrunnelse

Koronapandemien har gitt store utfordringer for kollektivtransporten, både den statlige, den fylkeskommunale og den kommersielle. Det er viktig at vi nå unngår kutt i rutetilbudet som følge av redusert trafikk, da et dårligere tilbud raskt vil kunne sette i gang en negativ spiral, der kollektivtransporten taper til fordel for biltrafikken. Det er fortsatt svært usikkert hvordan pandemien vil påvirke kollektivtransporten i 2023, men vi vil i første omgang foreslå at bevilgningen til kompensasjonstiltak økes med 500 mill. kroner utover saldert budsjett for 2022.

Vi ber om at det settes av 250 mill. til ekstra støtte til persontransport med jernbane (kap. 1352 post 70), primært til å kompensere for inntektsbortfall i kjølvannet av pandemien. Et mindre beløp kan også brukes til å få i gang et bedre togtilbud mellom Norge, Sverige, Danmark og kontinentet. For den fylkeskommunale kollektivtransporten forutsetter vi at nivået på bevilgning og kompensasjon via på Kommunal- og moderniseringsdepartementet (kap. 572 post 74) videreføres, men vi vil øke kompensasjonsbeløpet med 250 mill. kroner og foretrekker at dette gjøres i form av øremerking på en egen post på Samferdselsdepartementets budsjett. Deler av beløpet bør også gå til å kompensere kommersielle ekspressbussruter for tapte inntekter som følge av pandemien (eventuelt at kap. 1330 post 71 videreføres).

Kjøp av infrastrukturtjenester, jernbane (kap. 1352 postene 71 og 73 og 75)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til kjøp av infrastrukturtjenester (sum post 71 og 73) økes til 28 283 mill. kroner, som er 1500 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022. Ekstra midler skal primært brukes til fornying på vedlikeholdsbudsjettet samt til godstiltak og andre kapasitetsøkende tiltak.
- Støtteordningen for godsoverføring fra vei til jernbane (post 75) videreføres og økes til 142 mill. kroner, noe som er 50 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

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. Bevilgningen til vedlikehold og fornying har i flere år vært lavere enn hva Jernbanedirektoratet har lagt til grunn i sitt handlingsprogram, og det er et stort etterslep som må tas igjen. Vi foreslår derfor 1100 mill. kroner ekstra til vedlikehold og fornying. Videre må midlene til kryssingsspor og andre godstiltak økes, for å innfri politiske mål om å flytte gods fra vei til bane. Deler av innsatsen her vil også komme persontrafikken til nytte. Godstiltak er tidligere blitt nedprioritert, og vi ber om 400 mill. kroner ekstra til dette i 2023.

Godsoverføring fra vei til bane (kap. 1352 post 75)

Naturvernforbundets forslag

- Støtteordningen for godsoverføring fra vei til jernbane (post 75) videreføres og økes til 142 mill. kroner, noe som er 50 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Støtteordningen for godsoverføring fungerer, og det er bra for miljø og trafikksikkerhet. Ordningen må videreføres og bidra til ytterligere volumoverføring til bane. Beløpet bør derfor økes i 2023.

Støtte til fylkesoverskridende ekspressbussruter (NY)

Naturvernforbundets forslag

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

Begrunnelse

Ekspressbusstilbudet er flere steder blitt redusert, dels som følge av økt konkurranse. I områder uten jernbane har dette resultert i et dårligere kollektivtilbud for reiser over lengre distanser, slik at det ofte bare er egen bil eller fly som er valgmulighetene. Vi har ingen fasit for hvordan ordningen bør utformes, men vi ser for oss flere muligheter. Det kan f.eks. være i form av tilskudd til fylkeskommuner som går sammen om å kjøpe inn busstjenester. Eller i form av direkte støtte til interesserte busselskap basert på objektive kriterier. 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)

Frivillige klima- og miljøorganisasjoner og -stiftelser (kap. 1400 post 70)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til frivillige klima- og miljøorganisasjoner økes til 64 mill. kroner, som er 10 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Bevilgningen til denne posten har i flere år, før 2022, blitt videreført uten inflasjonsjustering, samtidig som flere organisasjoner har opplevd økt interesse og medlemsvekst. Arbeidsoppgavene til de frivillige miljøorganisasjonene har også økt, bl.a. i form av å være naturens stemme i saker der motparten er pengesterke utbyggingsinteresser. De frivillige organisasjonene er svært viktige i arbeidet med å få folk ut i naturen og til å bli glade i den. For å kunne gjennomføre oppgavene trenger de frivillige miljøorganisasjoner betydelig mer støtte.

En del av det foreslåtte beløpet bør også gå til å støtten til naturvernrelaterte organisasjoner som støttes via kap. 1420 post 78, f.eks. Forum for natur og friluftsliv (FNF).

Miljødata (kap. 1410 post 21)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til miljøovervåking økes til 534 mill. kroner, som er 120 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Innsatsen må økes utover 2022-nivå, 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. Det må bygges opp en mye større kapasitet for å sikre en biologisk uavhengig og faglig tilfredsstillende kartlegging. Videre trengs det også mer penger til bl.a. basisovervåking av vann og innsekter samt ekstra satsing på naturkartlegging i kystkommuner.

Miljøforskning under Norges forskningsråd (kap. 1410 postene 50 og 51)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til miljøforskning under Norges forskningsråd økes til 707 mill. kroner, som er 100 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Det er viktig med god kunnskap om natur og klima og om hvordan vi løser miljøutfordringene. Vi foreslår at forskningsinnsatsen økes på bl.a. på klima, klimaomstilling, naturmangfold, hav og havbunn og marint vern generelt samt på temaet *Arealer under press*.

Restaureringsfond (kap. 1410 post NY)

Naturvernforbundets forslag

- Det opprettes en ny post for arbeidet med å restaurere forringede økosystemer, og det bevilges 200 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 naturtypene 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 2023.

Artsdatabanken (kap. 1411)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til Artsdatabanken økes til 145 mill. kroner, som er 75 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Et rikt artsmangfold er en forutsetning for velfungerende økosystem og gjør oss i bedre stand til å stanse naturtapet, bevare mangfoldet og møte et klima i endring. For å oppnå dette må kunnskapsgrunnlaget gjennom bl.a. Artsdatabanken forsterkes. De økte midlene må styrke driftsbudsjettet og Artsprosjektet direkte. De økte midlene må innfri ambisjoner om minst 100 nye prioriterte arter og minst 30 utvalgte naturtyper som skal sikres gjennom handlingsplaner og konkrete tiltak i felt. Videre trengs det et kvalitetssikringssystem for naturfaglige undersøkelser (se også kap. 1420 post 21), som er et sentralt bidrag til en kunnskapsbasert forvaltning for å bevare natur og styrke innsatsen for å sikre verdifulle naturtyper og arter.

Driftsutgifter, Miljødirektoratet (kap. 1420 post 01)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til driftsutgifter i Miljødirektoratet økes til 825 mill. kroner, som er 100 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

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 en betydelig og svært nødvendig økning av skogvernet og vern av flere andre viktige naturtyper og økosystemer. En del av den økte aktiviteten vil foregå hos statsforvalterne, og disse må om nødvendig få en del av ekstramidlene.

Spesielle driftsutgifter, Miljødirektoratet (kap. 1420 post 21)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til spesielle driftsutgifter i Miljødirektoratet økes til 417 mill. kroner, som er 100 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Også her er det nødvendig med økt midler for å realisere viktige satsinger, bl.a. Naturindeks og handlingsplan mot fremmede arter samt utredning av nye marine verneområder. Det er også behov for midler til å utrede en kvalitetssikrings-/sertifiseringsordning for naturfaglige undersøkelser, jf. kunnskapen om mangelfulle miljøregistreringer i bl.a. vann- og vindkraftsaker. Oppdaterte INON-kart og mer kunnskap om hva som bygger ned og fragmenterer arealene våre, etterlyses også. Videre foreslår vi at det settes i gang et arbeid for å forberede oppstarten av en miljødomstol i Norge, og at det brukes penger på å utarbeide en plan for å sikre økt miljøkompetanse i kommunene.

Vannressursforvaltning (kap. 1420 postene 22 og 70)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til statlige vannmiljøtiltak (post 22) og tilskudd til vannmiljøtiltak (post 70) økes til nær 432 mill. kroner, som er 100 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022. De ekstra midlene øremerkes generell vannforvaltning (postene 22.3 og 70.3).

Begrunnelse

Naturlige elver, bekker og myrer bidrar til flomdemping og er klimaregulerende. Våtmarkene lagrer karbon. Elver, innsjøer og fjorder har helt avgjørende betydning for friluftslivet, og vassdrags-naturen 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 det bevilges mer penger til å opprettholde og styrke stillinger med dedikerte fagfolk i vannområdene og vannregionene for å sikre tiltaksgjennomføring og kunnskapsforbedring. Og det skal gjennomføres mange miljøforbedringer gjennom et betydelig antall revisjoner av gamle vassdragskonsesjoner, noe som også trenger miljøkompetanse, kapasitet og nødvendige miljøtiltak. Videre må oppfølging av tiltaksplanen for Oslofjorden må være ett av flere satsingsområder.

Tiltak i verneområder (kap. 1420 post 31)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til skjøtselstiltak i verneområder økes til 118 mill. kroner, som er 25 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Det er behov for økt kompetanse og mer kunnskap for å bygge opp kapasitet for framtida. Også på denne posten er det et betydelig etterslep. Det er nødvendig å øke innsatsen innen aktive skjøtselstiltak i verneområdene, for å sikre at verneverdiene ikke ødelegges av fremmede arter, gjengroing og annen menneskeskapt påvirkning. 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 sårbar 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.

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

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til post 32, 33 og 34 i sum økes til nær 210 mill. kroner, som er 200 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Naturvernforbundet ønsker fortgang og slutføring av nye nasjonalparker, bl.a. de ti nye som er foreslått av Miljødirektoratet pluss Østmarka, men også andre nye områder som Preikestolen. Vi trenger en supplerende nasjonalparkplan med forslag til nye nasjonalparker som kan sikre at et representativt utvalg av norsk natur vernes 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 986 mill. kroner, som er 550 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Boreal skog er et av verdens største karbonlager. Bare i Norge holder skogen på 7 mrd. tonn CO₂. Og halvparten av våre rødlistede arter lever i skog. Skogvern er derfor viktig for både naturmangfoldet og klimaet. Stortinget har vedtatt at 10 prosent av skogen skal vernes, men der er bare i underkant av 4 prosent av den produktive skogen som er det i dag. Myndigheten må få fortgang i vern av våre mest verdifulle skogområder, i tråd med forskernes mangelanalyse. Innsatsen må derfor intensiveres kraftig, og da trengs det økt kapasitet, bl.a. for å sikre næringsuavhengig kartlegging utført av kompetent biologisk personell. Bevilgningen må økes ytterligere etter 2023.

Marint vern (kap. 1420 post 36)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til marint vern økes til 21 mill. kroner, som er 20 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

FNs bærekraftsmål sier at minst 10 prosent av kyst- og havområdene skal vernes innen 2030. Regjeringen må snarest verne de marine områdene som ligger klare. Vi ber videre om at verneprosessen for de resterende områdene i verneplanen gjennomføres så raskt som mulig. Utover dette bør det vernes områder lenger til havs.

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

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til restaurering av myr økes til 91 mill. kroner, som er 50 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Restaurering av myr er viktig for både klima og naturmangfold. Bevilgningen bør derfor økes. I tillegg må det settes inn kapasitet og kompetanse for å stanse og forby all ødeleggelse av myr og annen våtmarksnatur.

Naturmangfold i kommuneplanlegging (kap. 1420 post 60)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til tilskudd til å ivareta naturmangfoldet i kommuneplanlegging økes til 23 mill. kroner, som er 20 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Ordningen skal bidra til at naturmangfoldhensyn ivaretas bedre i kommuneplanarbeidet gjennom utarbeiding av en kommunedelplan for natur. Erfaringene fra et tidligere pilotprosjekt er gode, og interessen for støtteordningen har vært stor, med nær 100 søkende kommuner i 2021. Men bevilgningen for 2022 (på 3 mill. kroner) er fortsatt altfor lavt, og den må økes betydelig i 2023.

Klimatiltak (Klimasats) (kap. 1420 post 61)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til tilskudd til klimatiltak og klimatilpasning økes til 773 mill. kroner, som er 500 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022. De ekstra midlene går til Klimasats.

Begrunnelse

Det er mange kommuner som ønsker å gjennomføre klimatiltak (gjennom Klimasats), og denne posten bør økes i 2023, slik at flere kommuner kan få støtte. Potten kan skape økt interesse for klimakutt i små og store kommuner landet over. Den store interessen for ordningen tilsier at beløpet bør trappes ytterligere opp etter 2023.

Marin forsøpling (kap. 1420 post 71)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til marin forsøpling økes til 75 mill. kroner, som er 25 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

På 2022-budsjettet er bevilgningen til arbeidet mot marin forsøpling redusert med 20 mill. kroner. Innsatsen på denne posten bør økes utover 2021-nivå, slik at arbeidet kan intensiveres.

Naturarv og kulturlandskap (kap. 1420 post 81)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til naturarv og kulturlandskap økes til vel 95 mill. kroner, som er 25 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Kulturlandskap inneholder et rikt arts mangfold med mange truede 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.

Truede arter og naturtyper (kap. 1420 post 82)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til tilskudd til truede arter og naturtyper økes til 118 mill. kroner, som er 75 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Arbeidet med truede arter og naturtyper er på etterskudd. Lite har skjedd på flere år, og vi har nå bare 14 prioriterte arter, 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 2023. Også her står kompetansebygging sentralt.

Fremmede arter (kap. 1420 post 83)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til tilskudd til tiltak mot fremmede arter økes til 9 mill. kroner, som er 5 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Arbeidet med å fjerne fremmede arter, bl.a. ulike typer gran, må intensiveres. Dette bør også skje gjennom å styrke tilskuddsordningen.

Natursats (kap. 1420 post NY)

Naturvernforbundets forslag

- Det opprettes en ny tilskuddsordning for naturbevaring i kommunene, og det bevilges 200 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 forvalte naturmangfoldet, bl.a. gjennom arealpolitikken. Kommunene sitter også med mye verdifull kunnskap og kan ta initiativ til tiltak som stanser tapet av natur og biologisk viktige arealer. Vi foreslår en tilskuddsordning for slike tiltak, basert på erfaringene med Klimasats, som kommuner og fylkeskommuner kan søke midler fra.

Energifondet (kap. 1428 post 50)

Naturvernforbundets forslag

- Midlene som overføres energifondet, økes til 5000 mill. kroner, som er 866 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022. 1000 mill. kroner øremerkes støtte til energiltak som reduserer energibruken i boliger.

Begrunnelse

Naturvernforbundet ser fram til at det endelig skal legges komme en handlingsplan for målet om å redusere energibruken i bygg med 10 TWh innen 2030 i forbindelse med statsbudsjettet for 2023. Til dette trengs det nye virkemidler. Ett viktig bidrag vil være å gi Enova et tydelig mandat og øke støtten til energieffektiviseringstiltak i boligmarkedet. Midler må gis til flere tiltak, og støttesatsene må økes for å være utløsende. Enova må også støtte kjent og velprøvd teknologi. Borettslag og sameier må bli egen målgruppe i Enova. I tillegg bør Enovas øvrige arbeid for effektiv energibruk og kutt i klimagassutslipp styrkes.

Landets husholdninger betaler hvert år inn 400 mill. kroner til klima- og energifondet gjennom egen Enova-avgift. Ved utgangen av 2021 er summen av midler som er avsatt til energiltak i husholdninger siden Enova-tilskuddet ble innført i 2015, på 1800 mill. kroner. Det er i denne perioden et gap på 500–600 mill. kroner mellom hva som er avsatt, og hva Enova reelt har utbetalt til husholdningene. Dersom Enova ikke lenger skal ha ansvaret for en støtteordning, men denne overføres til Husbanken, må Husbanken få tilsvarende økt beløp for å følge opp.

Klima- og skogsatsing (kap. 1482)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til klima- og skogsatsing økes til 4000 mill. kroner, som er 918 mill. kroner mer enn vedtatt budsjett for 2022.

Begrunnelse

Bevilgningen til klima- og skoginitiativet bør økes, og penger herfra må ikke overføres FNs grønne klimafond. De ekstra midlene skal ha som mål å mobilisere andre donorer gjennom å stille garantier om økonomisk støtte til regnskogland. Flere land og bedrifter har lovt mer penger, men Norges bidrag det siste tiåret har stort sett ligget stabilt. Økt støtte til internasjonal skogsatsing er også i tråd med stortingsmerknader fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Olje- og energidepartementet (OED)

Geologisk kartlegging (spesielle driftsutgifter) (kap. 1810 post 21)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til geologisk kartlegging under spesielle driftsutgifter reduseres til 37 mill. kroner, som er 30 mill. kroner mindre enn vedtatt budsjett for 2022. Det gjenværende beløpet omprioriteres til biologisk/økologisk kartlegging av havbunnen.

Begrunnelse

Det grønne skiftet innebærer en overgang fra fossile energiresurser til mer bærekraftige alternativer. Da kan vi ikke kartlegge ytterligere petroleumsressurser med tanke på utvinning. Dette arbeidet må stanses. Videre må naturkonsekvensene av gruvedrift på havbunnen klarlegges før det kan være aktuelt med gruvedrift der. Vi har et stort kunnskapshull når det gjelder biologiske verdier relatert til hydrotermal geologisk aktivitet. Oljedirektoratet har i seinere år kartlagt mye geologi i forbindelse med dette, men biologisk kartlegging har stort sett vært fraværende.

Forskning og næringsutvikling (kap. 1830 post 50)

Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til Norges forskningsråd reduseres til 588 mill. kroner, som er 200 mill. kroner mindre enn vedtatt budsjett for 2022. 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 PETROSENTER reduseres, mens forskning på fornybar energi får mer penger.