



19. mai 2022

Stortingets finanskomité

INNSPILL TIL STORTINGETS BEHANDLING AV REVIDERT NASJONALBUDSJETT OG ENDRINGER AV STATSBUDESJETTET 2022

Norges klimamål i revidert nasjonalbudsjett (Meld. St. 2 (2021–2022))

I Meld. St. 2 (2021–2022) kan vi lese følgende:

«Det norske omstillingsmålet og våre innmeldte internasjonale mål supplerer hverandre. Målet fra Hurdalsplattformen vil ikke meldes inn som nytt mål under Parisavtalen, eller lovfestes i klimaloven».

Begrepet *omstillingsmål* er nytt og åpent for flere tolkninger som bidrar til usikkerhet og oppfattes som en svekkelse av klimamålene. Siden dette omstillingsmålet ifølge klima- og miljøministeren skal være styrende for regjeringens klimaarbeid, gir det ikke mening at Norge har flere lag med klimamål med ulike forbehold. Omstillingsmålet bør lovfestes og meldes inn til FN, slik at det skaper klare rammer for norsk økonomi og bidrar til å presse andre land til å vedta mer ambisiøse klimamål.

Skatt, avgift og toll (Prop. 114 LS (2020–2021))

Petroleumsbeskatning

Regjeringen viderefører den midlertidige oljeskattepakka. Det er sterkt beklagelig. Ordningen bidrar til å vri investeringer i retning olje og gass framfor å bygge opp under næringer for framtida.

Allerede da den kom, og oljeprisen var 20 dollar fatet, ble ordningen frarådet fordi den var for gunstig. Nå er oljeprisen over 100 dollar fatet, noe som betyr at det er svært gode tider for oljebransjen. I år vil rekordmange selskaper sende inn rekordmange utbyggingsforslag, for å produsere mer olje og gass enn verden har plass til når vi skal nå 1,5-gradersmålet. Vi risikerer oppheting av økonomien, og at kompetansen som skulle ført an i det grønne skiftet, blir bundet opp i oljebransjen.

Om regjeringen velger å beholde oljeskattepakka, vil flere titalls milliarder de neste årene gå inn i investeringer som vedder mot at verden klarer å begrense global oppvarming til 1,5 grader. Omtrent 87–90 prosent av det vil være den norske staten som dekker. Det blir altså vi som tar nesten hele den enorme klimarisikoen ved en aggressiv ekspansjon av petroleumsvirksomheten.

Naturvernforbundet ber om at den midlertidige oljeskattepakka avsluttes snarest.

Det er vanskelig å gi et presist anslag på den økonomiske besparelsen av å avslutte oljeskattepakka. I vårt felles høringsvar til endringer i petroleumsskatten har WWF anslått at

staten ville spart 34 milliarder kroner i 2022 dersom ordningen ikke hadde eksistert i hele 2022.

CO₂-avgift

Behovet for å kutte klimagassutslipp raskt og mye blir tydeligere dag for dag. Regjeringen har som politikk å øke CO₂-avgiften til 2000 kroner/tonn (2020-kroneverdi). Vi mener det er viktig å trappe gradvis og raskt opp til dette nivået for å større incentiver til grønn omstilling. Naturvernforbundet foreslår følgende endring i CO₂-avgiftene (sett i forhold til regjeringens forslag):

- CO₂-avgiftene (kap. 5508 post 70; kap. 5543 post 70) økes med 10 prosent, som etter skattefradrag gir et økt proveny på om lag 900 mill. kroner

Bevilgningsendringer Prop. 115 S (2021–2022)

Samferdselsdepartementet

Veipolitikken fra Solberg-regjeringen har ført til planer om store og overdimensjonerte motorveitbygginger som vil koste store beløp og føre til betydelig nedbygging av matjord og natur. Samtidig er det et skrikende behov for mer penger til å vedlikeholde det veinettet vi har, ikke minst fylkesveinettet.

Noen store prosjekter bør skrinlegges, og for andre bør planene endres. Når planene endres, bør fokuset flyttes vekk fra maksimal reisetidsbesparelse og over på trafikkisikkerhet og nyttegevinst for folk flest. Naturvernforbundet har nylig lagt fram rapporten [Behov for en grønnere veipolitikk – 23 strekninger der veiplanene må endres](#). Rapporten anbefaler endringer som vil kutte utbyggingskostnadene med 210–225 milliarder kroner. Vi viser til rapporten for en nærmere begrunnelse.

I påvente av nye planer og kostnadsanslag bør bevilgningene til store veitbygginger kuttes. De store budsjettmessige effektene av å nedskalere overdimensjonerte planer vil komme om noen år, når planene er tenkt realisert. Det er derfor viktig å endre planene nå, slik at vi ikke binder opp mange milliarder i framtidige budsjetter.

I regjeringens forslag til revidert budsjett er det lagt inn et lite kutt i investeringer i riksveier. Uforståelig nok er det også foreslått å kutte i veivedlikeholdet. Det er også oppsiktsvekkende at Nye Veier skånes for kutt, i og med at Nye Veier har den største porteføljen med motorveier, flere av dem overdimensjonerte og med store konsekvenser for matjord og natur. Her bør det kuttes allerede i 2022, og om dette gir selskapet for lite inntekter til å dekke forpliktelser, har selskapet anledning til å ta opp lån av staten.

Naturvernforbundet foreslår konkret følgende bevilgningsendringer for veisektoren (sett i forhold til regjeringens forslag):

- Drift og vedlikehold av riksveier (kap. 1320 post 22): økes med 50 mill. kr (reversere kutt)
- Riksveierinvesteringer (kap. 1320 post 30): reduseres med 100 mill. kroner
- Tilskudd til fylkesveier, til vedlikehold (kap. 1320 post 65): økes med 200 mill. kroner
- Nye Veier AS (kap. 1321): reduseres med 500 mill. kroner

Når det gjelder konkrete veitbygginger som nærmer seg utbygging, som det er viktig å endre planene på før store beløp bindes opp i overdimensjonerte løsninger, vil vi nevne følgende:

Statens vegvesen:

- E134 Saggrenda–Elgsjø
- E16 Arna–Trengeid
- E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)

- E39 Ålesund–Molde (Møreaksen)
- E39 Ålgård–Hove

Nye Veier AS:

- E6 Øyer–Storhove
- E39 Bue–Ålgård
- E39 Mandal–Lyngdal øst
- E18/E39 Ytre ring (Kristiansand)
- E6 Berkåk–Vindåsliene

For E134 Saggrenda–Elgsjø foreligger det allerede en løsning for 2/3 felt og fartsgrense 90 km/t som vil koste om lag 0,5 mrd. kroner mindre enn 4-feltsvei. E16 Arna–Trengereid er tidligere foreslått utsatt av Statens vegvesen som et tiltak for å kutte kostnader i prosjektet E16 Arna–Stanghelle.

Det er også viktig at prosjekter i en planfase nå får tydelige signaler fra Stortinget om nedskaling, med fokus på hensynet til matjord, natur, klima, nullvekstmål og kostnadsreduksjon. Dette gjelder blant annet E16 Kongsvinger–E6, E16 Skaret–Hønefoss, E39 Lyngdal–Ålgård, E16/E39 Arna–Vågsbotn–Klauvaneset, E6 Gyllan–Kvål, E6 Åsen–Steinkjer, rv. 4 Oslo–Gjøvik og E18 Ramstadsletta–Drengsrud.

Når det gjelder jernbane, vil vi også her ha økt fokus på vedlikehold av eksisterende banenett, og vi ønsker ytterligere satsing på tiltak som flytter gods fra vei til bane. I tillegg gir høye strømpriser en ekstrakostnad for persontogtilbudet. Vi foreslår følgende bevilgningsendringer for jernbanen (sett i forhold til regjeringens forslag):

- Kjøp av infrastrukturtenester, jernbane (kap. 1352 post 71, 73 og 75) (vedlikehold og godstiltak): økes med 200 mill. kroner
- Kjøp av persontransport med tog (kap. 1352 post 70) (kompensasjon for økte strømkostnader): økes med 300 mill. kroner

Klima- og miljødepartementet

Naturvernbudsjettet er fra før av lite, og det er uforståelig at regjeringen foreslår å kutte i midlene til frivillig skogvern og til restaurering av myr. Norge har et mål om å verne mer skog, og vi ligger langt unna dette målet – og det er klare faglige anbefalinger om mer vern og at vi må restaurere ødelagt natur, blant annet myr. Skogvern og myrrestaurering er viktig for både natur og klima. Regjeringens kuttforslag må derfor ikke gjennomføres. Dette betyr at Naturvernforbundet foreslår følgende bevilgningsendringer på naturbudsjettet (sett i forhold til regjeringens forslag):

- Statlige erverv, skogvern (kap. 1420 post 35): økes med 50 mill. kroner
- Restaurering av myr og annen våtmark (kap. 1420 post 38): økes med 20 mill. kroner

Når det gjelder energieffektivisering, er det skuffende at regjeringen ikke gjør en innsats her. Det brukes mange milliarder på en strømstøtteordning, men bare små beløp på tiltak som kan senkes husholdningenes strømforbruk.

Den raskeste og mest miljøvennlige måten å få mer fornybar strøm på er ved å etterisolere, skifte vinduer, installere varmpumpe og gjøre andre smarte tiltak. Da frigjør vi store mengder strøm som kan fase ut fossil energi og tilrettelegge for ny næringsvirksomhet. Potensialet er stort, men dessverre mangler Norge sterke virkemidler og insentiver for å realisere potensialet. Naturvernforbundet foreslår følgende bevilgningsendringer relatert til energieffektivisering (sett i forhold til regjeringens forslag):

- Energifondet (tiltak i husholdninger) (kap. 1428 post 50): økes med 300 mill. kroner