

23 grep for et bedre statsbudsjett i 2023

Vi kan ikke avblåse klimakrisa for å løse de andre krisene. Med disse innspillene viser Framtiden i våre hender at det er fullt mulig å håndtere strømpriser, renteøkning og andre utfordringer i samfunnet samtidig som vi kutter klimagassutslipp og gjør det enklere for folk å ta miljøvennlige valg.

Vi ønsker å telle både kroner og utslipp i våre budsjettinnspill. Derfor har vi lett etter tall på CO₂-beregninger i regjeringens Klimastatus og -plan for 2023, i Klimakur 2030 som kom i 2020, i Klima- og miljødepartementets budsjettproposisjon for 2022-statsbudsjettet og i ulike søk hos Statistisk sentralbyrås tekniske beregningsutvalg for klima. Likevel har vi bare funnet tall på hvor mye klimagassutslipp vi kutter på noen av postene vi foreslår. Vi velger likevel å synliggjøre de utslippskuttene vi har inne i våre budsjettinnspill, og håper at utslippsberegningene til neste år blir bedre og mer tilgjengelige.

Om vi summerer opp de fire grepene vi har konkrete beregninger på (i tillegg til skogvern), kommer vi opp på 620 000 tonn CO₂E, som i seg selv er mer enn nok til å fylle gapet på 400 000 tonn CO₂E som regjeringens budsjettforslag mangler opp til klimamålet. Regjeringen har nemlig på hengende håret nådd klimamålet vi har akkurat nå, men dette klimamålet kommer til å bli forhandlet opp, og klimamålet som kommer til å bli stående for 2023 må vi kutte ytterligere 400 000 tonn CO₂E for å nå. Vi kan likevel ikke med full sikkerhet slå fast at vårt alternativ kutter nøyaktig så mye mer, fordi vi ikke kan være sikre på at utslippene er helt avgrenset til 2023 (anleggsfasen går ofte over tid), eller at de er helt avgrenset til nasjonale geografiske utslipp (innsatsfaktorer kan være importerte).

Likevel peker disse utslippskuttene, samt de mange forslagene våre vi ikke har konkrete beregninger på, langt i retning av at vi med veldig stor sannsynlighet når Norges klimamål for første gang om vi gjør disse endringene i statsbudsjettet. Vi er veldig glade for å se at det er godt mulig å gjøre, men vil samtidig varsle om at det trengs store endringer i skog- og arealbrukssektoren (LULUCF) for at vi skal slippe en stor utslippsgjeld i kommende år. Mer om dette videre i våre innspill.

Energi- og miljøkomiteens budsjettkapitler

Tiltak nr.	Kapittel, post		Påløpt økning (mill)	Estimert klimaeffekt (tonn CO2E)
1	1420, p. 61	Klimasats	1000	Positiv, ikke tallfesta
2	1420, p. 32	Vern av skog og annen natur	785	9 353 200 vernet
3	1428, p. 50	Energieffektivisering i bygg	1000	Ikke tallfesta

Mange kommuner og fylkeskommuner ønsker å sette i gang det grønne skiftet lokalt, men opplever at de ikke har mulighet til det i stramme budsjetter. Det er vanskeligere å prioritere tiltak som bedre isolering av kommunale bygg, overgang til elektrisk transport i hjemmesykepleien og pilotprosjekter for sirkulær avfallshåndtering når pengene det krever kan føre til at en må legge ned en barneskole for å få det til. **Klimasats er en ordning som gjør at kommunene slipper dette vanskelige valget, og kan søke om eksterne midler via Miljødirektoratet for å kutte utslipp.** Vi er svært overrasket over at regjeringen nå foreslår å kutte hele Klimasatsordningen, som vi vet at fungerer så godt. Vi mener at Klimasats tvert imot må få betydelig mer penger tilført, og foreslår 1 milliard kroner i 2023.

Vi bygger ned natur i et skremmende tempo. FNs naturpanel har slått fast at 1 av 8 arter på jorda nå er trua, og blant årsakene til det finner vi menneskelige inngrep i naturen, samt klimaendringer. Natur og klima er ikke to motstridende hensyn, men to kamper som må kjempes sammen. Naturen har en verdi i seg selv, og i tillegg har den en evne til å hjelpe klimaet ved å lagre karbon, som hindrer utslipp i å nå atmosfæren og skape klimaendringer. **I skog- og arealbrukssektoren må vi hvert år kutte hele 6,7 millioner tonn CO2 mer enn det regjeringen legger opp til.** Derfor må mye mer penger gå til vern av skog og annen natur, samtidig som vi gjør det vanskeligere å bygge ned natur til fordel for formål som hytter og unødvendige motorveier. Vi foreslår en naturvernmillard i dette budsjettet. Vi vet at dette fører til at 9 353 200 tonn CO2-ekvivalenter blir vernet, men understreker at vi ikke regner dette som et rent utslippskutt, ettersom det er høy sannsynlighet for at mye av skogen uansett ikke ville blitt hogd i 2023.

Å forbruke mindre energi gjør veien kortere til å bytte ut fossil energi, og nå har vi et strålende vindu der energieffektivisering er noe folk ønsker å gjøre fordi det også vil ha en etterlenget effekt på strømgenginga. Flere må få muligheten til å gjøre investeringer som fremmer strømsparing i sine hjem, og det betyr at ordningene for dette må styrkes betraktelig. Regjeringen foreslår i sitt budsjettforslag å øke bevilgningene til både Enova og Husbanken. Det er bra! **At ordningene er mest mulig tilgjengelige er viktig både av sosiale hensyn og av hensyn til bunnlinja i hvor mange som bidrar til å trekke ned den totale energietterspørselen.** Med klimakrisen og strømprisen som bakteppe, mener vi at midlene til energieffektivisering bør økes med ytterligere 1 milliard.

Finanskomiteens budsjettkapitler

Tiltak nr.	Kapittel, post		Påløpt økning (mill)	Estimert klimaeffekt (tonn CO2E)
4	5536, p. 75	Opprettholde fritaket for omregistreringsavgift for brukte elbiler	250	Ikke tallfesta
5	5521, p. 70	MVA-fritak for reparasjon av sko, klær, husholdnings- og fritidsvarer	500	Liten positiv, ikke tallfesta
6	5561, p. 70	Flypassasjeravgift: 150kr lav sats og 400kr høy sats	- 1370	Positiv, ikke tallfesta
7	5538, p. 70-71	Veibruksavgift: reversere avgiftskuttet for bruk av drivstoff	- 1730	135 000
8	5542, p. 70	Reversere kutt i grunnavgift på mineralolje og biodiesel	- 1350	30 000
9	5541, p. 70	Økt elavgift for datasentre, særlig kryptoutvinning	- 150	Ikke tallfesta

Effekten norsk elbilpolitikk har hatt på utslippskuttene har vært banebrytende. Finanspolitiske virkemidler har lyktes med å vri etterspørsel og produksjon fra fossil til elektrisk bilpark. Vi har kommet et stykke, og elbilene står for en høy andel av nybilsalget, men når det gjelder totalen av bilene på norske veier er det fortsatt flest fossilbiler. **Derfor er det for tidlig å lette på elbilfordelene slik som regjeringens budsjett legger opp til.** Særlig mener vi at det er viktig å opprettholde fritaket for omregistreringsavgift for brukte elbiler, noe som både vil videreføre en gunstig særordning som gjør det lettere å velge elbil, og bidra til sirkularitet i bilmarkedet.

Noe annet som vil gagne sirkulærøkonomien er om reparasjon, bruktsalg og utleie av eiendeler blir gunstigere enn å kjøpe nye eiendeler. **I dag opplever flere at reparasjons- og deletjenester er enten for dyrt til at det er noe poeng i å gjennomføre, eller at de ikke finnes i nærområdet.**

Merverdiavgiften (MVA) påvirker både pris og tilgjengelighet. For å gjøre det lettere og billigere å beholde forbruksvarer ønsker vi at bruktsalg, utleie og reparasjon av sko, klær, husholdningsvarer og fritidsvarer blir fritatt for MVA.

Å fly er noe av det mest utslippsdrivende vi gjør som enkeltpersoner. Utslippene som kommer fra flytrafikken er også tydelige indikatorer for urettferdigheten i klimakrisa, ettersom det er den rikeste delen av verden som flyr, mens den fattigste delen av verden lider mest under konsekvensene av klimaendringene flyvningen bidrar til. **For å bidra til at flere velger jernbane eller andre mer miljøvennlige reisemåter, og at flere arbeidsreiser heller tas som digitale møter, foreslår vi at lav sats endres fra regjeringens forslag på 82kr til 150kr, og at høy sats endres fra regjeringens forslag på 220kr til 400 kr.**

Regjeringens budsjettforslag legger opp til å følge prinsippet om at forurensere skal betale, og fortsetter økningen av CO2-avgiften i takt med den planlagte gradvise opptrappingen. **Dette er bra, men vi reagerer negativt på at veibruksavgiften svekkes, slik av klimaeffekten av CO2-avgiften fullstendig oppheves.** Regjeringens Klimastatus og -plan for 2023 viser at det vil mangle kutt på rundt 400 000 tonn i ikke-kvotepliktig sektor neste år om Norge tilslutter seg EUs oppdaterte klimapakke Fit for 55. Å vanne ut effekten av klimaavgifter på denne måten er ikke i tråd med Menon Economics' funn i rapporten "Sett pris på klimaet – økt aksept for avgifter som virker" som tydelig viser at flere støtter en økning av dagens klimaavgifter enn de som ikke gjør det, samt at aksepten for avgifter øker dersom inntektene fra avgiftene øremerkes tiltak som faktisk kutter utslipp. Vi

ønsker derfor å reversere kuttene i veibruksavgift for drivstoff og overføre provenyet til budsjettammer som premierer klimavalg.

Når samfunnet i Norge lener seg så mye på internett og datalagring som det gjør, er det ansvarlig at datasentre ligger i Norge i stedet for at vi bruker kapasiteten til datasentre i andre land, hvorav flere kan ha en langt mindre ren energimiks. Likevel har datasentre en klimaeffekt. Vi har sett flere eksempler på at datasentre bygges på matjord eller urørt natur, og regjeringens Klimastatus- og plan estimerer at nedbygging av natur vil skape 2,9 millioner tonn CO₂-utslipp hvert eneste år fram mot 2025. **Halvparten av datasentrene i Norge produserer kryptovaluta heller enn å løse samfunnets reelle behov på nettet. Dette er ikke god bruk av knappe energi- og naturressurser.** Derfor foreslår vi at elavgiften økes ytterligere for datasentre.

Transportkomiteens budsjettkapitler

Tiltak nr.	Kapittel, post		Påløpt økning (mill)	Estimert klimaeffekt (tonn CO ₂ E)
10	1352, p. 71 og 75	Jernbanedirektoratet: godsoverføring fra vei til jernbane, og vedlikehold av jernbanen	450	Positiv, ikke tallfesta
11	Ny post	Grønne reiser - pilotprosjekt for framtidens transportløsninger	50	Positiv, ikke tallfesta
12	1315, p. 71	Nedskalert framdrift på ny lufthavn i Mo i Rana	-300	145 000
13	1321, p. 70	Frys nye unødvendige motorveiprojekt (blant annet på E6 Moelv-Øyer og E6 Ulsberg-Melhus)	-2000	310 000

Det er bred tverrpolitisk enighet om at mer gods må fraktes på jernbanen i stedet for på veiene. Det gir utslippskutt fra dag én, og en rekke andre goder på kjøpet: lavere energiforbruk, lavere forurensning av mikroplast fra bildekk, mindre støy, færre trafikkulykker og lavere arealforbruk. **Når vi ikke klarer å møte etterspørselen for mer godskapasitet på jernbanen, går vi glipp av disse fordelene. Derfor må det investeres i økt kapasitet.** Å oppskalere slike prosjekter på kort sikt er vanskelig, så for kommende budsjettår ber vi bare om at posten for godstiltak på jernbane økes med 250 millioner kroner, men videre forventer vi at det planlegges for en kraftig opptrapping fra 2024. Vi ber også om at den vellykkede miljøstøtteordningen for godsoverføring til bane etableres som en femårig avtale og at det vurderes om satsene kan økes for å oppskalere godsoverføringen.

I tillegg til at Jernbanedirektoratet bør få midler til godsoverføring trenger de en økning på minst 200 millioner til vedlikehold av jernbanen. **Vedlikehold av jernbanen er litt som klimaendringene: jo lengre vi venter med å fikse det, jo dyrere blir det.** For at flere skal velge toget foran fly eller bil har vi et ansvar for å gjøre toget til et godt alternativ, og da må vi pleie infrastrukturen som tilbudet lener seg på.

Reiselivsnæringen ønsker å bidra til en bærekraftig omstilling gjennom å halvere klimagassutslippene fra både drift og transport, og styrke hensynet til natur og lokalsamfunn mot 2030. For å oppnå dette har de selv utredet et pilotprosjekt for framtidens transportløsninger kalt Grønne reiser. **Vi mener det har verdi at landets politiske ledelse tydelig signaliserer sin støtte til omstilling i reiselivsnæringen ved å bevilge 50 millioner kroner til Grønne reiser.** Vi har også troa på at løsningene som utvikles her etter hvert kan videreføres som varige ordninger.

Behovet for klimaomstilling er en stor utfordring og en stor mulighet for luftfarten.

Teknologiutviklingen er i gang, men klimaløsninger for langdistansefly i stort omfang ligger langt fram i tid. Det er viktig at vi prioriterer felleskapets ressurser til å skape nødvendig omstilling, for eksempel gjennom statlige midler til å utvikle, tilrettelegge for og ta i bruk fly basert på fornybar energi. **At vi heller bruker mer enn en halv milliard på å tilrettelegge for gårsdagens fossildrevne langdistansefly og bygge ned natur i Mo i Rana er et steg i helt feil retning.** Skaleringen av flyplassen i Bodø er også et eksempel på at vi ikke har tatt inn over oss behovet for klimaomstilling. Kontraktene er allerede inngått for oppstart av bygging av flyplass i Mo i Rana, så vi foreslår ikke å kutte hele beløpet for prosjektet, men vi anbefaler å nedskalere og utsette oppstartsfasen for å kunne vurdere utbyggingsalternativer som legger til rette for et nedskalert trafikkbilde og nullutslippsløsninger for flyselskaper som skal bruke rullebanen.

Den overdimensjonerte veibyggingen i Norge har vært en tragedie for natur og klima de siste årene. Verdifulle naturområder, drikkevannskilder og artshabitat har måttet vike for bred vei. Målet har vært mer kjøring og raskere kjøring på veiene, med alle klimagassutslipp det fører med seg. Når vi også vet at slitasje fra dekk er den aller største kilden til mikroplastforurensing i naturen, er det flere gode grunner til å tenke seg om og vri veipolitikken i en mer edruelig retning. **I dette budsjettinnspillet foreslår vi å spare inn 2 milliarder kroner på å fryse utbyggingene på E6 Moelv-Øyer og E6 Ulsberg-Melhus, i håp om at transportbehovene på disse strekningene kan fylles på en måte som tar mer hensyn til natur, klima og bærekraftig arealpolitikk.** Med dette grepet vil en stor mengde klimagassutslipp bli spart både i anleggsfasen og i den senere bruken av veiene.

Næringskomiteens budsjettkapitler

Tiltak nr.	Kapittel, post		Påløpt økning (mill)	Estimert klimaeffekt (tonn CO2E)
14	1152, p. 50	Bionova	150,5	Usikker
15	904, p. 21	Register for reelle rettighetshavere	23	Usikker

Endelig etableres Bionova! Dette har vært et krav fra miljøbevegelsen lenge, og om det får nok penger og riktig mandat, vil Bionova bli et kraftfullt verktøy for å kutte klimagassutslipp i landbruket og gjennom andre bionæringer. Et viktig hensyn er at midlene må være enkelt tilgjengelige for målgruppene, og at aktører i alle størrelser skal ha mulighet til å nyttiggjøre seg av ordningen. Vi foreslår derfor at Bionova i hovedsak burde ha rettighetsbaserte støtteordninger for bønder og andre produsenter i primærnæringene, samt at det burde vurderes å etablere støtteordninger på bygdenivå for større tiltak som ikke egner seg for små aktører, som anlegg for produksjon av biogass eller for korntørking. Dette vil sørge for at det ikke kun er store aktører som vil kunne dra nytte av Bionova, men også mindre aktører, som igjen vil bidra til levedyktig, grønn næringsvirksomhet i hele landet.

Lukkede strukturer, skjult eierskap og finansielt hemmelighold skaper maktkonsentrasjon og er til hinder for en demokratisk grønn omstilling. 7 av de 10 største eierselskapene i norsk vindkraft kan knyttes til skatteparadis, noe som bidrar til å undergrave den folkelige oppslutningen om ny grønn industri. **Vi stiller oss derfor bak Tax Justice Norge sitt krav om at utviklingen av Register for reelle rettighetshavere ikke kan stoppe opp, men få de 23 millioner kronene som trengs for å gå videre med fase 2 i utviklingen av registeret.** Dette er nødvendig for at registeret skal ha på plass de tilstrekkelige mekanismene for å sikre kvalitet i data, og føre til at Norge endelig får et godt verktøy

for å følge opp privat sektors etterlevelse av hvitvaskingsreglene, med kostnadsbesparelsene og effektiviseringsgevinstene det følger med seg.

Familie- og kulturkomiteens budsjettkapitler

Tiltak nr.	Kapittel, post		Påløpt økning (mill)	Estimert klimaeffekt (tonn CO2E)
16	868, p. 01	Oppfølging at Åpenhetsloven	20	Usikker

Åpenhetsloven trådte i kraft 1. juli i år. Loven gjør det vanskeligere for virksomheter å skjule snusk og snarveier, og styrker mulighetene for forbrukere og andre som vil finne ut av hvor ansvarlig en aktør oppfører seg eller hvordan kjeden av underleverandører ser ut. **For at funksjonen til Åpenhetsloven skal fylles på en god måte trenger Forbrukertilsynet å bli tildelt penger øremerket oppfølging og tilsyn med loven.**

Flere frivillige organisasjoner har kjempet hardt for å få gjennom Åpenhetsloven, og disse besitter verdifull kompetanse om aktsomhetsvurderinger. Det gjelder også selskapenes oppfølging av det som avdekkes i aktsomhetsvurderingene, og hvordan gjenoppretting kan sikres. Denne kunnskapen vil være avgjørende for å få en effektiv implementering av loven. For å få god effekt av rollen andre organer og organisasjoner spiller for en effektiv kunnskapsspredning, veiledning og etterprøving av virksomheters etterlevelse av Åpenhetsloven. Det bør derfor innføres en pott øremerket OECDs Kontaktpunkt, samt en søkbar pott for sivilsamfunnsaktører som kan bidra til økt kjennskap og etterfølgelse av loven.

Kommunal- og forvaltningskomiteens budsjettkapitler

Tiltak nr.	Kapittel, post		Påløpt økning (mill)	Estimert klimaeffekt (tonn CO2E)
17	1420, p. 61	Gi flere kommuner muligheten til å ansette miljørådgiver	100	Usikker

Mye av ansvaret for å forvalte naturen vår, og ta valg som setter i gang klimaomstilling, ligger hos kommunene. Dette kan være vanskelige oppgaver når flere sterke interesser står opp mot hverandre, og verdien av natur og grønn utvikling kan være vanskelig å måle opp mot andre ønskede verdier. **Vi ser altfor ofte at interesser som økonomi, arbeidsplasser og arealkrevende fritidsaktiviteter nærmest automatisk prioriteres over naturverdier.** Sivilombudsmannen gikk gjennom alle søknader om å bygge i strandsonen i tre kommuner fra 2016 til 2019, og fant slående resultater: selv om det i utgangspunktet er forbudt med nybygg innenfor 100-metersbeltet, hadde hele 85 prosent av søknadene om å bygge der blitt godkjent. Det viser at kommunene behøver mer kompetanse på miljøfeltet, og at de burde få støtte til å ansette miljørådgivere.

Anmodningsvedtak

I tillegg til pengene som flyttes er behandlingen av statsbudsjettet en god anledning til å vedta politikk i form av tekst som har konsekvenser for kommende budsjett eller senere budsjetter, og som et flertall i Stortinget stiller seg bak. Blant våre 23 grep for et bedre 2023-budsjett er seks av disse anmodningsvedtak vi ønsker oss.

18. Stortinget ber regjeringen om å si nei til petroleumsutvinning på Wisting-feltet i Barentshavet.

Wisting-feltet ligger like ved iskanten. Oljeboring her vil utgjøre en enorm trussel for sårbare bestander av fisk, fugl og sjøpattedyr som allerede er hardt rammet av klimaendringer. Et oljesøl vil være katastrofalt. Ingen oljeselskaper har erfaring med oljeproduksjon så langt nord, og infrastrukturen mangler fullstendig. Det er Equinor som ønsker å bore etter olje på Wisting, og de har fått hard kritikk for mangelfulle miljørisikoanalyser og har heller ikke en ferdig beredskapsplan for oljesøl. Et ansvarlig stortingsflertall kan ikke gå inn for en slik naturrisiko, som i tillegg vil skape enorme klimagassutslipp, og legge beslag på ressursene som heller burde bidratt til ny grønn industri i nord.

19. Stortinget ber regjeringen utrede differensiert elavgift for datasentre som utvinner kryptovaluta og øvrige datasentre.

Vi får ikke et raskt nok grønt skifte om vi fortsetter sløsingen med våre felles ressurser. Avgiftspolitikken må reflektere dette. Vi ønsker å skille mellom hva vi trenger og hva vi ikke trenger, blant annet ved å gi en moderat elavgift til datasentre som er en del av infrastrukturen og bidrar til å løse våre behov på nettet, og en høyere elavgift til datasentre som kun er til for å utvinne kryptovaluta.

20. Stortinget ber regjeringen legge fram et forbruksbasert klimaregnskap for Norge, og vurdere hensiktsmessigheten av å integrere dette i Klimastatus og -plan i Statsbudsjettet 2023.

Norge er verdensledende i overforbruk, men dette er ikke synlig i vårt offisielle klimaregnskap. Det er fordi vi importerer de fleste varene vi bruker – og skaper dermed utslipp i andre deler av verden. Vårt overforbruk av varer og tjenester utgjør et skjult klimaavtrykk som Norge i dag ikke tar ansvar for. Med dagens klimamål må folk og myndigheter i det globale sør stå til enevansvar for utslippene som skapes ved produksjon av varer – til oss. Dersom vi skal nå 1,5-gradersmålet, må utslippene våre reduseres til under 3 tonn CO₂ per person mot 2030 – mot dagens 11 tonn CO₂ per gjennomsnittsnordmann. Det er mulig, men i dag er vi fortsatt milevis unna. Regjeringen må derfor gi oss et forbruksbasert klimaregnskap, som vi senere kan bruke for å sette et klimamål for overforbruket vårt – og en plan som viser hvordan vi kommer dit.

21. Stortinget ber regjeringen utrede en omlegging fra flypassasjeravgift til flyseteavgift.

Dagens flypassasjeravgift er relativt treffsikker fordi det er de som flyr og skaper utslipp som selv må betale for dem, men den har fortsatt mye å gå på for å treffe enda bedre. Blant annet kunne det vært høyere sats på strekninger hvor det finnes gode alternativer i form av togtilbud, så vi kunne fått ned de altfor høye passasjertallene på strekninger som Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim, og dermed også redusert antall avganger og mengde klimagassutslipp. Vi foreslår å starte med en utredning som endrer avgiften fra en flypassasjeravgift til en flyseteavgift, for at det skal være mindre lønnsomt å ha avganger med halvtomme fly.

22. Stortinget ber regjeringen lage en plan om å opprette flere løp i videregående opplæring som utdanner skomakere, skreddere og andre yrker som bidrar til mer reparasjon og sirkularitet.

Når prisene og tilgjengeligheten på å reparere det vi allerede har gjort at vi heller kjøper nytt hver

gang noe går i stykker, må vi ta grep som endrer dette. Jorda tåler ikke overforbruket vårt. Når vi tar ut flere ressurser enn naturen klarer å hente inn igjen, ender vi med et underskudd som tar livet av arter og områder, samtidig som vi støtter måter å produsere varer på som ikke holder mål når det gjelder arbeiderrettigheter. Derfor må det vi har vare lenger, og da trenger vi å utdanne yrkesgrupper som kan hjelpe oss med det.

23. Stortinget ber regjeringen snarlig legge fram en plan for hvordan vi skal oppfylle målet om netto nullutslipp årlig mot 2025 og negative utslipp senest fra 2026 i skog- og arealbrukssektoren og hvordan disse tiltakene skal implementeres på ulike beslutningsnivåer.

En stor grunn til bekymring rundt regjeringens Klimastatus og -plan er tallene for skog- og arealbrukssektoren (LULUCF). Norge har en forpliktelse til netto nullutslipp i denne sektoren, og det er vedtatt forsterket innsats for utslippskutt gjennom samarbeidet med EU mot 2030 og 2035. Likevel legger Klimastatus og -plan opp til utslipp fra denne sektoren på 6,7 millioner tonn årlig mot 2025, uten at det er lagt fram en helhetlig plan for hvordan disse utslippene skal kuttes og hvordan vi kan bli klimapositive innen få år samtidig som vi bidrar til arbeidet for å sikre naturmangfold. Hele 2,9 millioner tonn av disse utslippene skjer i dag gjennom avskoging og nedbygging av natur årlig. 4,8 millioner tonn utslipp skjer som følge av måten vi driver skogforvaltning. En stans i nedbyggingen av natur vil både stanse utslippene og øke karbonopptaket og dermed gi dobbel gevinst.

Med disse samlede innspillene sitter vi igjen med et proveny på nesten 3 milliarder kroner, som betyr at våre innspill fører med seg en betydelig innsparing. For oss er det viktig at disse innsparte pengene brukes på sosiale tiltak som bostøtte, dagpenger, barnetrygd eller andre utbetalinger som gjør at folk får noe tilbake for klimajobben de gjør. Det skal koste å forurense, men totalen skal ikke bli at folk kommer dårligere ut økonomisk som følge av våre budsjettendringer.

Kontaktperson:

Solveig Skaugvoll Foss

412 21 466

solveig@framtiden.no