

## Klima og statsbudsjettet for 2023

Rögnvaldur Hannesson\*

***Klimadelen av Statsbudsjettet er 'mer av det samme'. I tider med dårlig økonomi og eksistensielle utfordringer for Europa og verden kaster man bort titalls milliarder på tiltak som ikke påvirker klima. Mer normale avgiftsforhold for dyrere el-biler er det nye.***

### Avgifter på el-biler

Det er én gladmelding når det gjelder klimapolitikk i dette budsjettet, nemlig moms på elbiler over 500 000 kroner. Dette retter opp litt av slagsiden i konkurransen mellom elbiler og andre biler og tetter litt av hullet som elbilsatsingen har laget i statsbudsjettet. Men fortsatt gjenstår avgiftsfritaket på elbiler.

### Urimelige klimamål

Innledningsvis slås det fast i Klima- og miljødepartementets budsjettforslag at Norge i 2050 skal være et lavutslippssamfunn. Det vises til at klimaloven stipulerer at klimagassutslippene i 2050 skal reduseres med 90–95% sammenlignet med 1990. Tro det den som vil. Utslipp av klimagasser var i 2021 ca. 10% lavere enn i 1990, men riktignok begynte de ikke å minke før i 2008. Med den takten har vi ikke redusert klimaautslippene fra 1990-nivået med mer enn drøyt 30% i 2050. Skulle vi bli mer ambisiøse, ville vi nok se større omkalfatringer av det norske samfunn enn vi liker.

Det sies lite om de utfordringer klimapolitikken stiller oss overfor. Alt skal bli grønt, miljøvennlig og bærekraftig. «Vekst og utvikling må skje innanfor tolegrensene til naturen. Samstundes skal den grønne omstillinga gje arbeidsplassar og eit framhald av velstanden.» Man fristes til å si, «the best of all impossible worlds.»

### Klimatiltak

Godt over halvparten (ca. 13 milliarder) av Departementets totale budsjett på 20 milliarder går til klimatiltak. De tre største postene er CO<sub>2</sub>-kompensasjon til industrien (4,7 mdr.), Enova (4,5 mdr.), og bevaring av regnskog i diverse tropiske land (3,2 mdr.). CO<sub>2</sub>-kompensasjon til industrien er støtte til bedrifter, særlig i kraftkrevende industri, som møter hard konkurranse i internasjonale markeder. Formålet er å hindre såkalt «karbonlekkasje», d.v.s. at bedriftene enten flytter ut eller bukker under. I praksis betyr dette en innrømmelse av det enkle faktum at reduserte kulldioksidutslipp i Norge ikke har noen som helst betydning om produksjonen bare flyttes til et annet land. Man skulle ønske at dette prinsippet hadde vært lagt til grunn da oljeplattformene på norsk sokkel ble elektrifisert. Da hadde vi sluppet det kostbare og unyttige tiltaket.

Enova er velkjent; den skal støtte tiltak til elektrifisering og strømsparing. Departementet rapporterer at over 40% av Enovas midler i 2021 gikk til transportsektoren, hovedsakelig til subsidiering av varebiler og lastebiler. Det dreier seg således om utvidet elbilsatsing, hvor billigere og mer hensiktsmessige kjøretøyer forsøkes erstattet med dyrere og dårligere. Det kunne vært interessant å se et regnestykke over hvor langt disse bilene må

kjøre for i det hele tatt å gi noen klimagevinst; de fabrikkene hvor de og batteriene deres lages drives nok ikke med grønn energi, men disse kjøretøyene pynter nok på det norske klimaregnskapet.

De viktigste mottakerlandene av regnskogstøtten er Indonesia og Brasil. Med det sistnevnte har det ikke gått så bra under Bolsonaro, men nå går vi kanskje mot andre tider. Det er på sin plass å presisere at stående regnskog i likevekt ikke betyr noe som helst for binding av kulldioksid; den tar opp like meget kulldioksid som den gir fra seg ved forråtnelse av døde trær. Nedhugging av skog vil gi midlertidig økte utslipp hvis den erstattes av planter som tar opp mindre kulldioksid enn de trærne som ble hugget.



**The greatest enemy of knowledge is not ignorance, it is the illusion of knowledge.**

— Stephen Hawking

### Klimasatsninger i andre departement

Særlig Olje- og energidepartementet, har kostbare klimasatsninger. Ett av de største er Langskip, som tar sikte på å samle opp kulldioksid som blir fanget diverse steder og pumpe den ned under Nordsjøen. Dette programmet budsjetteres med 3,6 milliarder for 2023. Skal det bli lønnsomt, må det vokse frem et marked hvor bedrifter som fanger sine utslipp betaler for å bli kvitt dem. Karbonfangst foregår ikke i noen nevneverdig utstrekning og er kostbar. Antakelig blir Langskip et gedigent tapssluk, både bokstavelig og billedlig.

*(Red.anm: Dette klimanytt omhandler kun klimasatsninger i de to omtalte departement, totale klimatiltak i statsbudsjettet er derfor større.)*

## **Konklusjon**

Den reelle kostnad for de 16 milliarder eller mer som brukes på klimatiltak i statsbudsjettet for 2023 er hva vi ellers kunne ha fått for de pengene.

Dagens Næringsliv rapporterer (7. oktober) om fire veiprosjekter som er helt klare til å sette i gang, men som blir skjøvet ut i tid for å spare penger. De er kostnadsberegnet til 21 milliarder.

Hadde vi ikke vært bedre tjent med disse prosjektene enn med klimatiltak som skal løse et problem som bare finnes i upålitelige klimamodeller og dessuten ikke har nevneverdig virkning på det problem de er ment å løse?

Eller hva med styrking av forsvaret og økt militærhjelp til Ukraina? Det finnes langt mer truende forhold for Norge, Europa og verden enn klima som primært har bidratt til krise i kaldere tider.