

Norges gjennomføring og bidrag til å oppfylle globale mål for natur

Naturavtalens mål 18:

Innen 2025 identifisere og, innen 2030 eliminere, gradvis avskaffe eller endre insentiver, herunder subsidier, som er skadelige for naturmangfold, på en forholdsmessig, rettmessig, rettferdig, effektiv og likeverdig måte, samtidig som disse insentivene gradvis og i betydelig grad reduseres med minst 500 milliarder amerikanske dollar per år innen 2030, der man starter med dem som er mest skadelige, og der de positive insentivene for bevaring og bærekraftig bruk av naturmangfold trappes opp.

Miljødirektoratet	Direktoratsgruppe	
Tiltak og virkemidler i dag (Status) (deloppdrag 3)		
3.1 Tiltak og virkemidler nevnt i Natur for livet	Relevante tiltak og virkemidler, status for gjennomføring og resultater/effekt	
	Vi finner ingen direkte omtale av dette i Natur for livet.	<p>Oljedirektoratet: -</p> <p>Statens vegvesen: -</p> <p>Statistisk sentralbyrå: “Mål 3: Senest innen 2020 er virkemidler, inkludert subsidier, som er skadelige for biologisk mangfold, fjernet, faset ut eller endret for å minimere eller unngå negative effekter, og positive virkemidler for bevaring og bærekraftig bruk av biologisk mangfold er utviklet og tatt i bruk på en måte som er konsistent og i harmoni med konvensjonen og andre relevante internasjonale forpliktelser, der det tas hensyn til nasjonale samfunnsøkonomiske forhold.”</p> <p>OECD har trukket frem flere subsidier som kan regnes som miljøskadelige, men virkningen av disse er ikke målt da disse kan regnes som indirekte (Subsidier gitt til ulike formål som kan ha en indirekte negativ effekt på miljø eller naturmangfold). Det foreligger ingen informasjon om gjennomføring og resultat, oss bekjent.</p>
	Relevante tiltak og virkemidler, status for gjennomføring og resultater/effekt	
	Oljedirektoratet:	

3.2 Andre tiltak og virkemidler i regi av miljøforvaltningen	Vi kjenner ikke til at det eksisterer tiltak i dag for å endre støtteordningen "Erstatning for beitedyr tatt av rovvilt".	- Statens vegvesen: - Statistisk sentralbyrå: -
3.3 Tiltak og virkemidler i kommuner og sektorer	<p>Relevante tiltak og virkemidler, status for gjennomføring og resultater/effekt</p> <p>Vi kjenner ikke til at det eksisterer tiltak i dag for å endre øvrige støtteordninger nevnt i 1.2, slik at de negative virkningene på naturmangfold reduseres.</p>	<p>Oljedirektoratet: -</p> <p>Statens vegvesen: Statens vegvesen mener at det innen vegsektoren i liten grad er incentiver eller subsidier som er direkte skadelige for naturmangfold. Men aktuelle tiltak som indirekte reduserer skadene for naturmangfold kan være økt bruk av økonomiske virkemidler for å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Eksempler på slike virkemidler er drivstoffavgift, vegprising, parkeringsavgift og subsidiering av kollektivtrafikk. Det vises til nærmere omtale av økonomiske virkemidler i tiltakskatalogen. Men dersom målet også kan forstås slik at det omfatter incentiver eller krav om å prioritere andre planhensyn som indirekte går på bekostning av naturmangfold, kan relevante tiltak være å endre disse incentivene. Se omtale av målkonflikter under faktaark 2, mål 1.</p> <p>Statistisk sentralbyrå: -</p>
3.4 Måloppnåelse	<p>A) Hvordan vurderer man effekten av disse tiltakene og virkemiddelbruken?</p> <p>Ettersom vi ikke kjenner til at det er tiltak og virkemidler i dag, kan vi heller ikke si noe om effekten av disse.</p> <p>B) Systemer for å måle progresjon og effekt</p>	<p>Oljedirektoratet: -</p> <p>Statens vegvesen: Avhenger av forutsetningene</p> <p>Statistisk sentralbyrå: Nasjonalt og internasjonalt må det bli enighet om hvordan subsidier/insentiver er skadelig eller positive for miljøet/naturmangfoldet skal måles. Enn så lenge er det ingen klare definisjoner eller enighet om dette.</p>

	Ikke relevant.	<p>Oljedirektoratet: -</p> <p>Statens vegvesen: -</p> <p>Statistisk sentralbyrå: Subsidier og overføringer inkludert i stats- eller kommuneregnskapet kan identifiseres og størrelsen på disse kan dermed måles. For måling av effekt av subsidiene på naturmangfold er det ingen systemer for per i dag.</p>
3.5 Vurdering av situasjonen i 2030 med eksisterende og planlagte tiltak og virkemidler (0-alternativ)	<p>A) Situasjonen i 2030 med videreføring av iverksatte tiltak og virkemidler (dvs. 0-alternativet).</p> <p>Nullalternativet ved videreføring av eksisterende tiltak for støtteordningen "Erstatning av beitedyr tatt av rovvilt": De fire store rovdyrene ulv, bjørn, jerv og gaupe er karakterisert som truet på grunn av liten ynglebestand. Det er bestandsmålene bestemt av Stortinget som avgjør hvor mange rovdyr det er i Norge. I tillegg til bestandsmålene er det skadefelling av rovdyr som er i konflikt med beitenæringen. De fire store rovdyrene vil fremdeles være i kategorien truet dersom bestandsmålene ikke endrer seg. Kongeørn er vurdert som livskraftig i artsdatabanken. Kongeørn kan bli skadefelt.</p> <p>De siste årene har tallene for dokumenterte og erstattede tap av husdyr til fredet rovvilt gått ned. Tap av tamrein de siste 10 årene har variert i større grad.</p> <p>Jerv og gaupe er de rovviltartene som forårsaker størst tap av sau og tamrein, i tillegg er det gitt mer i erstatning for tap av tamrein til kongeørn de siste årene.</p> <p>Vi kjenner ikke til at det foregår et målrettet arbeid med mål om å redusere negativ påvirkning på naturmangfold fra noen av støtteordningene nevnt ovenfor, utover vårt oppdrag. Ettersom støtteordningene forventes å fortsette, forventer vi derfor at situasjonen i 2030 vil være forverret sammenlignet med dagens situasjon.</p> <p>B) Situasjonen i 2030 med planlagte tiltak og virkemidler.</p> <p>Vi kjenner heller ikke til at det er tiltak og virkemidler som er planlagt/vedtatt per i dag, men ennå ikke iverksatt.</p>	<p>Oljedirektoratet: Med god og tilstrekkelig overvåking og kobling resultater mot incentiver så som skatteforhold mm., er det forventet at situasjonen vil bli uforandret eller forbedret i forhold til dagens situasjon.</p> <p>Operatører for petroleumsvirksomheten har også gjennom årenes løp vist seg å ha en god omstillingsevne for å tilpasse seg nye miljøkrav, og samtidig ha en høy grad av åpenhet rundt resultater, som til sammen vil bidra til oppnåelse av mål 18.</p> <p>Statens vegvesen: -</p> <p>Statistisk sentralbyrå: Situasjonen i 2023 med 0-alternativet kan være uforandret (eller forverret) av situasjonen hvis subsidier/insentiver ikke måles eller endres hvis det ikke er bevisstgjøring rundt effektene/konsekvensene av ulike insentiver/subsidier på naturmangfoldet.</p> <p>Oljedirektoratet: -</p> <p>Statens vegvesen: -</p> <p>Statistisk sentralbyrå: Det er ingen tiltak eller virkemidler som er planlagt eller vedtatt per i dag, oss bekjent. Antar uendret situasjon.</p>

Tiltak og virkemidler for å nå målet (deloppdrag 3, 5 og 6)

4.1 Bruk av eksisterende og planlagte tiltak og virkemidler for å nå Kunming-Montreal-målet?

A) Eksisterende tiltak og virkemidler som er/kan være særskilt effektive for å nå målet, eller planlagte tiltak og virkemidler med potensial for god effekt, på kort (2030) og lengre (2050) sikt.

Vi har kunnskap om hvordan flere av støtteordningene påvirker naturmangfold negativt. Vi kjenner ikke til at det er planer om en systematisk utfasing/endring av støtteordninger for å begrense den negative påvirkningen i dag, eller hvilken effekt en utfasing/endring vil ha.

Det er krevende å vurdere effekten av å endre på subsidier som medfører skade på naturmangfold. Den positive effekten på naturmangfold av å endre disse vil kunne være stor, men det vil trolig samtidig være en negativ effekt på målene som støtteordningene opprinnelig er rettet mot.

Oljedirektoratet:

-

Statens vegvesen:

Vi viser til svar i faktaark del 1 for dette målet. Statens vegvesen mener at det innen vegsektoren i liten grad er incentiver eller subsidier som er direkte skadelige for naturmangfold. Aktuelle tiltak som indirekte reduserer skadene for naturmangfold kan være økt bruk av økonomiske virkemidler for å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Eksempler på slike virkemidler er drivstoffavgift, vegprising, parkeringsavgift og subsidiering av kollektivtrafikk. Det vises til nærmere omtale av økonomiske virkemidler i [tiltaks katalogen](#). Men dersom målet også kan forstås slik at det omfatter incentiver eller krav om å prioritere andre planhensyn som indirekte går på bekostning av naturmangfold, kan relevante tiltak være å endre disse incentivene. Se omtale av målkonflikter under faktaark 2, mål 1.

Kommentar fra Nye Veier:

Andre/nye insentiver kan være:

- Vurdere å utrede prising av natur/naturavgift. Er kommentert i mål 2 del 2.
- Utvikling av bedre metodeverk og beslutningsgrunnlag som tydeligere synliggjør ulemper/kostnader for naturmangfold, og hvordan det skal ses opp mot andre mål. Det kan være metode for ikke prissatte i konsekvensutredning og samfunnsøkonomisk analyse. Tydeligere få fram målkonflikter og konsekvenser.
- Trangere økonomiske rammer i kombinasjon med mål på klima og natur kan medføre tydeligere krav til lønnsomhet og måloppnåelse.
- «Bryllupskakemodellen» av bærekraftsmålene kan i større grad legges til grunn. Den illustrerer at

	natur/miljø er premisser/rammebetingelser man må forholde seg til og planlegge etter.
	Statistisk sentralbyrå: Det eksisterer noen miljøvennlige subsidier, men det mangler overordnede tiltak og virkemidler konkret for naturmangfold. Til ideelle og frivillige organisasjoner gis det offentlig støtte innen naturmangfold, men dette er per i dag ikke (<i>sic</i>)
B) Eksisterende tiltak og virkemidler som kan gi bedre effekt enn i dag dersom de gjennomføres/brukes i større omfang og/eller forvaltes på en annen måte	
Hensyn til naturmangfold vil i flere tilfeller komme i konflikt med målsettingen til de ulike støtteordningen. Bruk av utredningsinstruksen i større omfang og beskrivelse av ikke-prissatte virkninger vil gjøre at naturmangfold kan bli synliggjort og tatt hensyn til på en bedre måte enn i dag.	Oljedirektoratet: - Statens vegvesen: Se svaret ovenfor. Statistisk sentralbyrå: -
C) Hvilke positive og negative virkninger har tiltakene og virkemiddelbruken beskrevet over for klima og klimatilpasning	
Følgende støtteordninger har klimahensyn som mål: <ul style="list-style-type: none"> • Tilskudd til skog- klima og energitiltak. • Overføring til Klima- og energifondet. Dersom disse støtteordningene endres/redueres/avvikles, vil det ha negativ påvirkning på klimahensyn.	Oljedirektoratet: - Statens vegvesen: Økt bruk av tiltak som reduserer transportbehovet og/eller påvirker valg av transportmiddel, samt tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og transportmidler, vil også i all hovedsak ha positiv virkning for klima. Statistisk sentralbyrå: -
D) Tiltak og virkemidler som bør videreføres	
Alle støtteordningene som har negativ påvirkning på naturmangfold, bør i henhold til mål 18 endres og eventuelt avvikles. Samtidig bidrar støtteordningene til andre samfunnsinteresser, som for eksempel kollektivtransport, matproduksjon og flom- og skredforebygging. Miljødirektoratet vurderer at støtteordningene vil bli videreført for å oppnå sin respektive målsetting, men at det er mulighet for å innrette støtteordningene på en måte som tar mer hensyn til naturmangfold for flere av subsidiene.	Oljedirektoratet: - Statens vegvesen: - Statistisk sentralbyrå: -
E) Eksisterende tiltak og virkemidler som trolig vil være utilstrekkelige eller mindre effektive for å nå målet	
	Oljedirektoratet: -

	Det er vanskelig å vekte ikke-prissatte virkninger opp mot prissatte virkninger i dag. Mangelen på synliggjøring av ikke-prissatte virkninger resulterer i at naturmangfold ikke blir tilstrekkelig hensyntatt.	Statens vegvesen: -
		Statistisk sentralbyrå: -
	F) Mangler det generelt tiltak og virkemidler for å kunne nå målet, eller mangler din sektor tiltak og virkemidler til å nå målet?	
	Det mangler tiltak og virkemidler for å kunne nå målet i flere sektorer.	Oljedirektoratet: -
		Statens vegvesen: -
		Statistisk sentralbyrå: -
4.2 Behov for nye tiltak og virkemidler for å nå Kunming-Montreal-målet?	A) Behov for nye tiltak og virkemidler for å nå målet på kort sikt (til 2030) og på lengre sikt (2050).	
	<p>Støtteordningene som er omtalt i dette faktaarket bidrar til å nå ulike samfunns mål. For å begrense skade på naturmangfold, men likevel gi høy måloppnåelse for disse samfunns målene, må det gjøres ulike vurderinger avhengig av hva som er problemet. Vi foreslår følgende fremgangsmåte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vurdere om det finnes andre effektive støtteordninger/tiltak med mindre påvirkning på naturmangfold. - Der støtteordningene i liten grad kan endres: Vurdere om restaurering og kompensering kan bidra til å redusere de negative virkningene på naturmangfold - Kartlegge om det er flere støtteordninger som har negative virkninger for naturmangfold. <p>Ellers foreslår vi følgende for å forbedre hvordan virkninger på naturmangfold blir presentert:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Bruk av utredningsinstruksen og økt kompetanse på bruken. o Lik metode for vurdering av ikke-prissatte virkninger på tvers av sektorer o Systematikk for å ta hensyn til naturmangfold i klimatiltak. 	Oljedirektoratet: -
		Statens vegvesen: -
		Statistisk sentralbyrå: Ja, det er behov for tiltak og virkemidler for å sikre felles, overordnede virkemidler. Samtidig må en vurdere hvordan dette skal måles. Til dette anbefales det å se til utviklingen innen statistikk på miljøområdet.
	B) Hvilke oppgaver og ansvar bør nasjonale og regionale myndigheter ha, hva bør kommuner gjøre, og hva kan forventes av befolkningen?	
	Ansvaret for å sikre at naturmangfoldet ivaretas må ligge på aktørene som utformer støtteordningene (kriterier for støtte, og veiledning), og de aktørene som drifter ordningen (vurdering av nytte og kostnad). Miljødirektoratet bør bidra med veiledning i hvordan miljøkonsekvenser kan beskrives.	Oljedirektoratet: -
		Statens vegvesen: -
		Statistisk sentralbyrå: -
	C) Positive og negative virkninger av tiltakene og virkemiddelbruken over for klima og klimatilpasning	

	Hvilke positive og negative virkninger endringer i subsidiene vil ha for klima og klimatilpasning, er vanskelig å si noe om før subsidiene er vurdert.	Oljedirektoratet: -
		Statens vegvesen: -
		Statistisk sentralbyrå: -
4.3 Forutsetninger for vellykket gjennomføring av tiltak og virkemidler	A) Hvilke forutsetninger (for eksempel ressurser, politikk, lovverk, samfunnsendringer, tverrsektorielt samarbeid) og hvilken forvaltningspraksis må være på plass for at en skal kunne gjennomføre tiltakene og virkemidlene over?	
	For å sikre en vellykket gjennomføring for mål 18, er det behov for tverrsektorielt samarbeid, og det er behov for politisk vilje og mulighet til å endre støtteordningene slik at naturmangfold prioriteres høyere enn tidligere.	Oljedirektoratet: Samarbeid mellom de ulike sektorene, og gjerne de som opererer i samme område på sokkelen. Samarbeid mellom myndighetene og de ulike sektorene. Følge med på utviklingen i havområdene, som er under kontinuerlig endring. Harmonisering mellom sektorielle utslipp til sjø og luft.
		Statens vegvesen: -
		Statistisk sentralbyrå: -
	B) Gitt at tiltakene og virkemidlene som er foreslått over, skal iverksettes, hvordan kan din sektor legge til rette for og hva kan din sektor gjøre for å sikre at disse blir gjennomført?	
	Vår sektor kan bidra med tverrsektorielt samarbeid: vi kan bidra med veiledning og metode slik at naturmangfold blir tatt hensyn til i støtteordninger der det er relevant.	Oljedirektoratet: Legge til rette for: Samarbeid, gjennomføringsevne, forutsigbarhet og teknologiutvikling.
	Statens vegvesen: -	
	Statistisk sentralbyrå: -	
4.4 Måloppnåelse	Hva mangler ev. for å kunne måle progresjon mot målet og effekt av tiltakene og virkemiddelbruken? Trengs det ny kartlegging, overvåking, nye systemer eller annen kunnskap?	
	Vi har en del kunnskap om skadelige støtteordninger, men ikke en systematisk vurdering av støtteordninger. Vi mangler kunnskap om konsekvenser av å endre eller fase ut støtteordningene. Det er også behov for en mer detaljert vurdering enn det som er gjort i disse faktaarkene.	Oljedirektoratet: -
		Statens vegvesen: -
	Statistisk sentralbyrå:	

	<p>For å vurdere effekten av tiltak og virkemidler opp mot mål 18, dvs effekten av å endre støtteordningen, er det behov for kriterier som sier noe mer om negativ konsekvens for naturmangfold. Vi har ikke tilstrekkelig informasjon for å vurdere denne effekten.</p> <p>For å vurdere effekten av støtteordningen "Erstatning for beitedyr tatt av rovvilt", brukes følgende kriterier:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Statistikk for erstatning tilgjengelig i Rovbase. • Rovdata gir årlig oversikt over hvor mye rovvilt det er i Norge. • Beitelagskartet Kilden (NIBIO) • Statens naturoppsyn undersøker om dyr er tapt til fredet rovvilt. Dersom ja, er det automatisk rett på erstatning. • Statsforvalteren kan vurdere at det er sannsynlig at beitedyr er tatt av rovvilt (ingen funn), som gir rett på erstatning. • Artsdatabanken gir oppdatert informasjon om arter og naturtyper 	
<p>4.5 Vurdering av situasjonen i 2030 dersom nye tiltak og virkemidler settes inn</p>	<p>Ved å gjennomføre tiltakene som er presentert over forventer vi økt måloppnåelse i 2030. Effekten vil trolig variere mellom ulike støtteordninger etter hvor stor negativ effekt de har på naturmangfold.</p>	<p>Oljedirektoratet: Tiltakene vil forventelig gi ønsket effekt.</p> <p>Statens vegvesen: -</p> <p>Statistisk sentralbyrå: -</p>
<p>4.6 Vurdering av situasjonen i 2050 dersom nye tiltak og virkemidler settes inn</p>	<p>Samme som over.</p>	<p>Oljedirektoratet: Tiltakene vil forventelig gi ønsket effekt.</p> <p>Statens vegvesen: -</p> <p>Statistisk sentralbyrå: -</p>
<p>4.7 Har Norge særlig gode eller dårlige forutsetninger for å nå dette målet?</p>	<p>Norge har særlige problemstillinger som gjør det vanskelig å nå mål 18. Flere av subsidiene ligger under departementer med sterke næringsinteresser. Det er også politisk ønskelig å beholde flere av støtteordningene. Miljødirektoratet vurderer at det for flere av subsidiene vil være mulig å ta mer hensyn til naturmangfold samtidig som intensjonen til subsidien blir bevart.</p>	<p>Oljedirektoratet: Gjennom dagens tiltak i petroleumssektoren, samt arbeidet med forvaltningsplanene har Norge en god forutsetning å kunne nå målet.</p> <p>Statens vegvesen: -</p> <p>Statistisk sentralbyrå: -</p>
<p>4.8 Konklusjon</p>	<p>Gitt vurderingene i del 4, oppsummer kort i hvilken grad (lav-middels-høy) Norge vil være i stand til å nå Kunming-Montreal-målet?</p>	<p>Oljedirektoratet:</p>

Miljødirektoratet vurderer at graden Norge vil være i stand til å nå Kunming-Montreal-målet er lav-middels: Vi har kunnskap om en rekke støtteordninger som har skadelige virkninger på naturmangfold, men en utfasing av disse vil gå ut over andre samfunns mål. I tillegg berører støtteordninger ofte sterke sektorinteresser, og i flere tilfeller er det ikke politisk vilje til å fase ut, eller endre, støtteordningene.

For Petroleum - Høy: Dette er basert på de tiltakene blir gjort i dag, der overvåkingen viser veldig gode resultater. I tillegg tas det hensyn til årstidsvariasjoner på f.eks. boring og seismikk.

Statens vegvesen:

-

Statistisk sentralbyrå:

-