

NR. 4/97

# **SVART BOK**

# **1998**

**Finansiering av  
miljøproblemer over  
Statsbudsjettet**

ISBN 82-7478-220-8

ISSN 0807-0946

# INNHOOLD

side

	<b>Forord</b>	<b>3</b>
	<b>Om kriteriene</b>	<b>4</b>
<b>Del 1</b>	<b>Arbeiderpartiregjeringens forslag</b>	<b>5</b>
	Samlet oversikt	5
	Nærings- og handelsdepartementet	6
	Landbruksdepartementet	6
	Samferdselsdepartementet	8
	Statens Petroleumsvirksomhet	9
	Statens forretningsdrift	10
<b>Del 2</b>	<b>Sentrumsregjeringens forslag</b>	<b>11</b>
	Samlet oversikt	11
	Nærings- og handelsdepartementet	12
	Landbruksdepartementet	12
	Samferdselsdepartementet	12
	Statens Petroleumsvirksomhet	13
	Statens forretningsdrift	13
<b>Tillegg</b>	<b>Statens Petroleumsfond</b>	<b>14</b>

# Forord

Regjeringen utarbeider hvert år en Grønn Bok, som tar for seg bevilgningene til miljøtiltak som går over statsbudsjettet. Svart Bok tar for seg de miljøskadelige bevilgningene - bevilgningene som bidrar til de problemene som miljøtiltakene skal motvirke.

Svart Bok ble for 1996- og 1997-budsjettet utarbeidet for Natur og Ungdom. Svart Bok 1998 er utarbeidet for Norges Naturvernforbund. De ulike utgavene av Svart Bok er ikke direkte sammenlignbar for 1996/1997 og 1998, som følge av at tallene for 1997-budsjettet i denne utgaven er regnet ut på ny, etter justering av kriteriene i forhold til tidligere utgaver av Svart Bok. Innholdet i årets Svart Bok er vurdert av fagseksjonene i Naturvernforbundet.

Regjeringen oppgir at bevilgningene til rene miljøtiltak over 98-budsjettet beløper seg til 6430 millioner kroner. Sluttsummen i Svart Bok er rundt 35 milliarder kroner i Sentrumsregjeringens forslag og rundt 36 milliarder i Arbeiderpartiregjeringens forslag. Bevilgningene som finansierer miljøskadelig virksomhet er med andre ord mer enn 5 ganger så store som bevilgningene til det regjeringen regner som rene miljøtiltak.

Sentrumsregjeringens forslag til statsbudsjett avviker ikke nevneverdig fra Arbeiderpartiregjeringens forslag, om en legger Svart Bok til grunn for sammenligningen. Sentrumsregjeringen kutter bare 895 millioner kroner, eller 2,5 prosent, i den avgåtte regjeringens forslag til bevilgninger som finansierer miljøskadelig virksomhet.

De totale bevilgningene til finansiering av miljøskadelig virksomhet øker markert fra 1997- til 1998-budsjettet. Arbeiderpartiets forslag innebærer en økning på 11,6 prosent, Sentrumsregjeringens forslag en økning på 8,8 prosent. Årsaken er den sterke opptrappingen av oljeinvesteringer. Dersom vi holder oljeinvesteringene utenfor, blir sluttsummen i Svart Bok klart mindre for 1998 enn for 1997 (fordi anleggsarbeidet i forbindelse med Oslo Lufthavn går mot slutten).

Oljeinvesteringene opptar en stadig større del av de bevilgningene som er ført opp i Svart Bok. For 1997-budsjettets del var andelen rundt 2/3, nå er andelen oppe i omtrent 3/4.

I årets Svart Bok er det for hvert departement vurdert hvilke bevilgninger som lettest kan kuttes. Gjennomgangen bekrefter at en stor del av bevilgningene er bundet opp ved tidligere forpliktende vedtak. Sentrumsregjeringens kutt på 2,5 prosent i forhold til det opprinnelige forslaget til statsbudsjett er likevel milevidt unna potensialet for miljøvennlige kutt.

**Morten Tønnessen**  
Rapportforfatter

## Om kriteriene

Bevilgningene som tas med i oversikten i Svart Bok må ha klar tilknytning til forstyrrelsen av balansen i økosystemene, eller til store inngrep i dem.

Virksomhet som er ført opp i Svart Bok bidrar på en vesentlig måte til en eller flere av følgende typer miljøproblemer:

- \* Global luftforurensning (utslipp av klimagasser)
- \* Regional luftforurensning (utslipp av nitrogenoksider og svoveldioksid)
- \* Lokal luftforurensning og støy (hovedsaklig svevestøv og nitrogendioksid)
- \* Ødeleggelse av det biologiske mangfoldet
- \* Ødeleggelse av landskaper

Det er kun statsbudsjettets utgiftsside som vurderes i Svart Bok. Rapporten gir med andre ord ikke en fullstendig vurdering av Norges eller den norske statens miljøprofil - viktige elementer som den miljørelevante lovgivningen og miljøskadelig privat pengebruk er utenfor Svart Boks rammer. Svart Bok tar heller ikke opp bevilgninger som er gunstige for miljøet eller for løsningen av miljøproblemene. Utviklingen av disse kan også si mye om statens miljøprofil. Et statsbudsjett med betydelige bevilgninger til miljøskadelige tiltak blir enda "svartere" dersom bevilgningene til miljøtiltak er små eller på vei ned.

De bevilgningene som tas med i Svart Bok har ikke nødvendigvis utelukkende negative miljøvirkninger. Det er heller ikke slik at hver krone som inngår i bevilgningen nødvendigvis har negativ miljøeffekt. Videre vurderer Svart Bok kun miljøsidene av prosjektene - prosjektene kan selvsagt ha verdi i forhold til andre mål for samfunnsutviklingen.

For hvert departement er det i årets Svart Bok angitt hvor det er enklest/mulig å kutte bevilgningene. Her forsøkes det å gjøre rede for i hvilken grad de oppførte bevilgningene er bundet opp av tidligere vedtak og forpliktelser. Helhetsvurderinger ligger til grunn for kutforslagene - det vil si at forslagene til kutt bygger på at Naturvernforbundet og rapportforfatteren har veid miljøhensyn opp mot andre hensyn (for eksempel distriktshensyn, sysselsettingshensyn) og konkludert med at miljøhensynet må ha forrang i den konkrete saken.

# STATENS FINANSIERING AV MILJØPROBLEMER

Bevilgninger som finansierer miljøskadelig virksomhet

## DEL 1 - ARBEIDERPARTIREGJERINGENS FORSLAG

<u>Departement*</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>Endring</u>
	<u>(mill. kr.)</u>		<u>(%)</u>
Nærings- og handelsdepartementet	89,0	87,0	- 2,2
Landbruksdepartementet	956,2	935,9	- 2,1
Samferdselsdepartementet	7578,2	6046,9	- 20,2
Statens Petroleumsvirksomhet	21700,0	27100,0	+ 24,9
Statens forretningsdrift	1862,6	1746,1	- 6,3
<b>Sum alle departementer</b>	<b>32186,0</b>	<b>35915,9</b>	<b>+ 11,6</b>

\* Alle tall i denne delen er hentet fra forslag til statsbudsjett (St. prp. nr. 1 for de gjeldende budsjetterminer).

### Nærings- og handelsdepartementet

<u>Finansiering av miljøproblemer</u>		<u>(mill. kr.)</u>		
<u>Kap.</u>	<u>Betegnelse</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>Endring</u>
920	Norges Forskningsråd, Haldenreaktoren	25,0	25,0	-

951	Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S, tilskudd	64,0	62,0	- 3,1 %
	Sum	89,0	87,0	- 2,2 %

### Miljøpolitisk kommentar

Haldenreaktoren: På grunn av strålingsfare ved ulykker og de alvorlige og uløste miljøproblemene knyttet til lagring av atomavfall bør kjernekraften avvikles. Naturvernforbundet mener derfor at norsk forskning på atomreaktorer bør innstilles. Forskningsmidlene bør heller brukes på nye, fornybare energikilder som kan bidra til en mer bærekraftig energiforsyning.

Bruk av kull som energikilde og som reduksjonsmiddel i prosessindustrien gir svært store utslipp av karbondioksid. Subsidiert utvinning av kull er en viktig drivkraft til økte utslipp av karbondioksid, og bør avvikles. I de påfølgende klimaforhandlingene argumenterer Norge for avvikling av subsidier til energiproduksjon. Naturvernforbundet krever at regjeringen må følge opp sine prinsipper på hjemmebane og gradvis trappe ned subsidiene til gruvedrift på Svalbard, med sikte på å avvikle denne. Norsk suverenitet på øygruppen kan markeres ved forskning og noe turisme.

<b>Mulige kutt</b>		<b>( mill. kr.)</b>		
Kap.	Betegnelse	1 998		
951	Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S	et ukjent antall millioner		

### Kommentar

Haldenprosjektet er vedtatt for 97-99, med en total bevilgning på 75 millioner kroner. Prosjektet bør avvikles. De eneste bevilgningene Naturvernforbundet her kan gå god for er bevilgninger til kontrollert avvikling.

Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S går ifølge departementets forslag til budsjett "med betydelige underskudd som dekkes med statstilskudd". Underskuddet før statstilskudd var i 1996 82 mill. Ved å redusere statstilskuddet kan Stortinget medvirke til at denne kullproduksjonen (på rundt 230 000 tonn i 1996) nedlegges, for eksempel i løpet av 10 år.

### Landbruksdepartementet

<b>Stimulering av miljøproblemer</b>		<b>( mill. kr.)</b>		
Kap.	Betegnelse	1 997	1998	Endring
1142	Skogsbilveier	2,0	2,0	-
1150	Skogsbilveier (Landbrukets utviklingsfond)	54,0	57,0	+ 5,6 %
1150	Pristilskudd, kjøtt	900,2	876,9	- 2,6 %
	Sum	956,2	935,9	- 2,1 %

### Miljøpolitisk kommentar

Bevilgningene til skogsbilveier er tatt med i Svart Bok 1998 fordi skogsbilveiene spiller en sentral rolle i oppstykingen av større, sammenhengende naturområder. Utbyggingen av skogsbilveinettet bidrar til å svekke det biologiske mangfoldet i Norge.

Pristilskuddet til kjøtt har blant annet som formål å medvirke til rimeligere kjøtt. Rimeligere kjøtt fører til økt forbruk av kjøtt. Pristilskuddet til kjøtt fordeler seg på 357 mill. som grunntilskudd og 519,9 mill. som distriktstilskudd. Både

grunntilskuddet og distriktstilskuddet bidrar til å stimulere kjøttproduksjonen, selv om distriktstilskuddet er et differensiert tilskudd med formål å utjevne lønnsomheten i landbruket. Distriktstilskuddet holder oppe kjøttproduksjon som ellers ikke ville ha vært lønnsom.

Kjøttproduksjon er langt mer energikrevende enn produksjon av planteføde (med unntak av kjøttproduksjon basert på dyr på utmarksbeite, samt fangst). Det høye kjøttforbruket i i-landene er en av hovedgrunnene til at i-landene forbruker mesteparten av den energien som forbrukes av mennesker.

### Budsjettteknisk kommentar

Bevilgningene til skogsbilveier er hentet fra kap. 1142, post 71 (2 mill. til skogsveier) og fra kap. 1150, Fondsavsetninger, Landbrukets utviklingsfond (57 mill. til skogsveier). For 1997-budsjettet er bevilgningen til skogsveier beregnet utifra at samme andel av LUs midler til skogbruk går til skogsveier i 1997 som i 1998.

<u>Mulige kutt</u>		<u>( mill. kr.)</u>	
Kap.	Betegnelse		
			1 998
1142,			
1150	Skogsbilveier		59,0
1150	Pristilskudd, kjøtt		o pptil 876,9

### Kommentar

Bevilgningene til skogsbilveier kan reduseres eller fjernes helt.

Grunntilskuddet til kjøttproduksjon kan fjernes. Distriktstilskuddet kan reduseres. Distriktshensyn må ivaretas gjennom profilen på dyretilleggene. Bevilgningene her er til en viss grad bundet opp av jordbruksforhandlingene. Midlene brukt her bør omdisponeres på Landbruksdepartementets budsjett, slik at det brukes mer på å fremme et bærekraftig kosthold. Bevilgningene bør støtte opp om forbruket av matvarer som korn, grove grønnsaker og mørkt kjøtt. Det er nødvendig med politisk styring for å oppnå et bærekraftig kosthold i Norge. Ved siste jordbruksoppgjør var fordelingen av inntektsutviklinga 90 % på priser (450 mill.) og 10 % på budsjettstøtte (50 mill.). De siste 15 årene har fordelingen vært omtrent 50-50. Naturvernforbundet ønsker en dreining i retning av økt andel for budsjettstøtten for å kunne sikre politisk styring.

### Samferdselsdepartementet\*

<u>Finansiering av miljøproblemer</u>		<u>( mill. kr.)</u>		
Kap.	Betegnelse	1997	1998	Endring
1310	Godtgjørelse for innenlandske flyruter	273,4	246,8	- 9,7 %
1310	Kjøp av flytransporttjenester	150,0	0,0	- 100,0 %

1311	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	130,4	72,4	- 44,5 %
1312	Lån til Oslo Lufthavn	3 400,0	2 000,0	- 41,2 %
1320	Riksveginvesteringer	36 24,4	37 27,7	+ 2,9 %
	Sum	7578,2	6046,9	- 20,2 %

*\* Samferdselsdepartementet har det faglige ansvaret for Luftfartsverket, som er ført opp under Statens forretningsdrift*

### Miljøpolitisk kommentar

Godtgjørelsen til innenlandske flyruter har som formål å opprettholde flyruter som flyselskapene ikke kan drive regningsvarende uten statsstøtte. Denne godtgjørelsen øker altså tilbudet av flytjenester. Flytransport er langt mer energikrevende og forurensende enn persontrafikk med tog, buss og bil.

Kjøp av flytransporttjenester bidro tidligere til å støtte opp om flytrafikk. Nå er imidlertid denne ordningen avvirket, og all støtte går nå gjennom ordningen med godtgjørelse for innenlandske flyruter.

Tilskuddet til ikke-statlige flyplasser bidrar til at regionale lufthavner holdes i drift.

Lånet til Oslo Lufthavn er med på å virkeliggjøre hovedflyplassen Gardermoen, som vil bidra til økt flytrafikk.

Utbedring og utbygging av veinettet gjør det mer attraktivt å kjøre bil. Biltrafikken er en av de viktigste forurensningskildene, den forårsaker støy og den krever stadig nye naturinngrep.

### Budsjetteknisk kommentar

Tilskudd til ikke-statlige flyplasser inkluderer i tillegg til rente- og avdragsrefusjoner omkostninger knyttet til Luftfartsverkets overtakelse av regionale flyplasser.

Av midlene til riksveiinvesteringer på 4231,1 mill. kr. (+ 2,9 % fra 1997-forslaget) foreslås 2 367 mill. til stamveger og 1 864 mill. til øvrige investeringstiltak. Av bevilgningene til "øvrige investeringstiltak" er anslagsvis 73 % (1360,7 mill.) satt av til prosjekter som bedrer fremkommeligheten for biltrafikken - hvis vi legger den vedtatte fordelingen for perioden 1998-2001 til grunn. Denne budsjettføringen er ny av året. For 1997-budsjettet er det beregnet at disse prosjektene utgjør like stor del av bevilgningene til riksveganlegg som i 1998.

<b>Mulige kutt</b>		<b>( mill. kr.)</b>
<u>Kap.</u>	<u>Betegnelse</u>	1 998
1310	Godtgjørelse for innenlandske flyruter	et ukjent antall millioner
1320	Skrinlegge veiprojekter som ikke er igangsatt	mer enn 98,5

### Kommentar

Godtgjørelsen for innenlandske flyruter er bundet opp gjennom kontrakter som løper over noen få år. Noen kontrakter utløper i 1999. Stortinget kan dermed ikke kutte i årets bevilgning uten å bryte kontraktsforpliktelser. Derimot kan en la være å inngå nye kontrakter. Dessuten bør tilskuddsandelen til ulike flyruter differensieres for å stimulere til bruk av mindre miljøskadelige transportformer på strekninger der disse kan være et reelt alternativ.

Byggingen av Oslo Lufthavn (Gardermoen) er på det nærmeste fullført. Forslaget til lån til Oslo Lufthavn baserer seg på Samferdselsdepartementets anslag for lånebehovet for 1998.

Ifølge Samferdselsdepartementet er "en svært stor del av investeringsrammen ((for riksveianlegg)) ... bundet opp til å fullføre igangsette prosjekter". Imidlertid foreslås følgende prosjekter startet opp i 1998 (med bevilgning for 1998 og deretter gjenstående bevilgninger i parentes): E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen (9mill./270 mill.), E6 Moholt-Tunga (60 mill./79 mill.), E33 Blindheim-Breivika (6 mill./25 mill.), Rv13 Sandnes (7 mill./91 mill.), Rv616 Ytre Bremanger (16,5 mill./225 mill.), Rv714 Hitra-Frøya (260 mill. gjenstående). Skrinlegging av disse prosjektene vil spare minst 98,5 mill. kr. på 1998-budsjettet og mer enn 950 mill. på framtidige budsjetter. I tillegg kommer endel mindre, ikke igangsatte, vegprosjekter som kan skrinlegges. De frigjorte midlene bør brukes til forsert utbygging av prioriterte jernbanestrekninger, blant annet Skøyen-Asker og dobbeltsporstrekninger på Vestfold- og Østfoldbanen.

## Statens Petroleumsvirksomhet

<u>Finansiering av miljøproblemer</u>		<u>(mill. kr.)</u>		
Kap.	Betegnelse	1997	1998	Endring
2440	Investeringer	1 9800,0	25100,0	+ 26,8 %
5440	Lete- og feltutviklingsutgifter	1 900,0	2000,0	+ 5,3 %
	Sum	21700,0	27100,0	+ 24,9 %

### Miljøpolitisk kommentar

Statens oljeinvesteringer topper seg i 1998, blant annet som følge av investeringer i de igangsatte kjempeprosjektene Åsgard, Troll olje og Europipe II. Disse investeringene åpner for fortsatt tømning av denne ikke-fornybare energikilden. De vil dessuten bidra til økt norsk oljeproduksjon, som igjen vil føre til lavere oljepriser, som endelig vil føre til økt forbruk av olje på verdensbasis.

Lete- og feltutviklingsutgifter (kap. 5440, tidligere kap. 2440) bereder grunnen for økt olje- og gassproduksjon.

<u>Mulige kutt</u>		<u>(mill. kr.)</u>	
Kap.	Betegnelse		1 998
2440	Prosjekter under vurdering		opptil 4700,0
5440	Lete- og feltutviklingsutgifter		2 000,0

### Kommentar

De totale investeringene, på 25,1 mrd., fordeler seg på 20,4 mrd. til iverksatte prosjekter og 4,7 mrd. til ennå ikke igangsatte prosjekter. 20,4 mrd. er altså bundet opp ved tidligere vedtak, mens opptil 4,7 mrd. kan spares inn ved at de prosjektene som er under vurdering ikke igangsettes. I denne siste summen inngår både prosjekter som er gitt konsesjon, men ikke igangsatt, og prosjekter som ennå ikke er endelig behandlet. Prosjektene som ikke er gitt konsesjon kan skrinlegges eller utsettes for å redusere utvinningstempoet.

Bevilgningen til leting og feltutvikling kan reduseres eller skrinlegges helt.

I tillegg bør Stortinget endre den avgåtte regjeringens forslag for godkjenning av prosjekter på norsk kontinentalsokkel. En kan med fordel vedta en noe mer meningsfull regel enn forslaget pkt. 1: "Prosjektet må ikke ha prinsipielle eller samfunnsmessige sider av betydning." Denne formuleringen er så vag at den i prinsippet gir blankofullmakt til regjeringen. En presisering på miljøsidene kunne lyde: "Prosjektet må ikke skade sårbare havområder".

## Statens forretningsdrift\*

<u>Finansiering av miljøproblemer</u>		<u>( mill. kr.)</u>		
<u>Kap.</u>	<u>Betegnelse</u>	<u>1 997</u>	<u>1998</u>	<u>Endring</u>
2450	Luftfartsverket, til investeringsformål	888,8	897,8	+ 1,0 %
2450	Luftfartsverket, flyplassanlegg	973,8	848,3	- 12,9 %
	Sum	1862,6	1746,1	- 6,3 %

\* Samferdselsdepartementet har det faglige ansvaret for Luftfartsverket

### Miljøpolitisk kommentar

Både bevilgningene til investeringsformål og bevilgningene til flyplassanlegg bidrar til å fremme flytrafikken, en av våre mest energikrevende og forurensende transportformer.

### Budsjetteknisk kommentar

Av bevilgningene til flyplassanlegg er 60 mill. knyttet til hovedflyplassen, 500,3 mill. er knyttet til investeringer i det øvrige stamrutenettet, og 214,8 mill. er satt av til investeringer på regionale lufthavner.

<u>Mulige kutt</u>		<u>( mill. kr.)</u>
<u>Kap.</u>	<u>Betegnelse</u>	<u>1 998</u>
2450	Luftfartsverket, til investeringsformål	o pptil 897,8
2450	Luftfartsverket, flyplassanlegg	et ukjent antall millioner

### Kommentar

Av midlene til flyplassanlegg er 73,2 mill. bundet opp (som sluttbevilgning) til tilrettelegging av etterbruken av Fornebu. Ny taksebane (som Luftfartsverket går inn for på grunn av skyhøye trafikkprognoser) på Trondheim lufthavn kan skrinlegges - 30,5 mill. er foreslått til planlegging og anleggsarbeider på 1998-budsjettet. En stor del av bevilgningene til terminalbygg og ekspedisjonsområder går til igangsatte prosjekter, men den foreslåtte startbevilgningen til nytt driftsbygg ved Tromsø Lufthavn kan ihvertfall skrinlegges. Kuttene bør hovedsaklig ramme bevilgninger som øker flyplassenes kapasitet.

# STATENS FINANSIERING AV MILJØPROBLEMER

## Bevilgninger som finansierer miljøskadelig virksomhet

# DEL 2 - SENTRUMSREGJERINGENS FORSLAG

Departement*	1998	Endring		Endring	
	(mill. kr.)	(fra 1997)	(%)	(fra Ap)	(%)
Nærings- og handelsdepartementet	87,0	-	2,2	-	-
Landbruksdepartementet	935,9	-	2,1	-	-
Samferdselsdepartementet	6001,9	-	20,8	-	0,7
Statens Petroleumsvirksomhet	26350,0	+	21,4	-	2,8
Statens forretningsdrift	1646,1	-	11,6	-	5,7
<b>Sum alle departementer</b>	<b>35020,9</b>	<b>+</b>	<b>8,8</b>	<b>-</b>	<b>2,5</b>

\* Tallene i den første kolonnen er hentet fra tilleggsproposisjonen der Sentrumsregjeringen fremmer endringsforslag, og fra st prp nr 1 for budsjetterterminen 1998 (guleboka) der Sentrumsregjeringen støtter Arbeiderpartiregjeringens forslag. Endringen fra 1997 fremkommer ved en sammenstilling av første kolonne og st prp nr 1 for budsjetterterminen 1997. Endringen fra Ap fremkommer ved en sammenstilling av første kolonne og st prp nr 1 for budsjetterterminen 1998.

### Nærings- og handelsdepartementet

Finansiering av miljøproblemer		(mill. kr.)			
Kap.	Betegnelse	1998	Endring		Endring
			(fra 1997)	(%)	(fra Ap)
920	Norges Forskningsråd, Haldenreaktoren	25,0	-	-	-
951	Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S, tilskudd	62,0	-	3,1 %	-
	Sum	87,0	-	2,2 %	-

**Kommentar:** Ingen endringsforslag som gjelder bevilgningene som er ført opp i Svart Bok.

## Landbruksdepartementet

<u>Finansiering av miljøproblemer</u>		<u>(mill. kr.)</u>		
Kap.	Betegnelse	1 998	Endring (fra 1997)	Endring (fra Ap)
1142	Skogsbilveier	2,0	-	-
1150	Skogsbilveier (Landbrukets utviklingsfond)	57,0	+ 5,6 %	-
1150	Pristilskudd, kjøtt	876,9	- 2,6 %	-
	Sum	935,9	- 2,1 %	-

**Kommentar:** Ingen endringsforslag som gjelder bevilgningene som er ført opp i Svart Bok.

## Samferdselsdepartementet\*

<u>Finansiering av miljøproblemer</u>		<u>(mill. kr.)</u>		
Kap.	Betegnelse	1 998	Endring (fra 1997)	Endring (fra Ap)
1310	Godtgjørelse for innenlandske flyruter	246,8	- 9,7 %	-
1310	Kjøp av flytransporttjenester	0,0	- 100,0 %	-
1311	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	72,4	- 44,5 %	-
1312	Lån til Oslo Lufthavn	2000,0	- 41,2 %	-
1320	Riksveginvesteringer	3 682,7	+ 1,6 %	- 1,2 %
	Sum	6001,9	- 20,8 %	- 0,7 %

\* Samferdselsdepartementet har det faglige ansvaret for Luftfartsverket, som er ført under Statens forretningsdrift

**Kommentar:** Sentrumsregjeringen foreslår en omdisponering av 45 mill. kr. under punktet riksveginvesteringer, fra vegbygging til rassikring på fylkesveger (30 mill.) og til storbymidler (kollektivtransport, 15 mill.). Omdisponeringen skyldes at Ev 134 (rv 11) Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes, forsinkes fordi anbudsprosessen er stanset på grunn av høyere tilbud på fjelltunnelen enn forventet.

## Statens Petroleumsvirksomhet

<u>Finansiering av miljøproblemer</u>		<u>(mill. kr.)</u>		
Kap.	Betegnelse	1 998	Endring (fra 1997)	Endring (fra Ap)
2440	Investeringer	2 4350,0	+ 23,0 %	- 3,0 %
5440	Lete- og feltutviklingsutgifter	2 000,0	+ 5,3 %	-
	Sum	26 350,0	+ 21,4 %	- 2,8 %

**Kommentar:** Sentrumsregjeringen foreslår et kutt i investeringene på 750 mill. kr.. Kuttforslaget er i hovedsak en følge av en ny vurdering av hvilke investeringer som kreves for å tilordne gassfelt for å oppfylle eksisterende gassalgskontrakter. Disse

investeringene er utsatt fra 1998 til 1999. Dette skyldes ikke at politikken er endret fra regjeringens side. Etter en nærmere vurdering av status for endel satelittutbygginger og prosjekter for å øke utvinningsgraden i eksisterende felt regner dessuten regjeringen med at færre nye prosjekter vil settes i gang i 1998 enn tidligere antatt. Endelig er nye kostnadsanslag for de landbaserte Åsgard-anleggene på Kårstø med i beregningen.

## Statens forretningsdrift

<b>Finansiering av miljøproblemer</b>		<b>(mill. kr.)</b>		
Kap.	Betegnelse	1998	Endring (fra 1997)	Endring (fra Ap)
2450	Luftfartsverket, til investeringsformål	847,8	- 4,6 %	- 5,6 %
2450	Luftfartsverket, flyplassanlegg	798,3	- 18,0 %	- 5,9 %
	Sum	1646,1	- 11,6 %	- 5,7 %

**Kommentar:** Sentrumsregjeringen foreslår å kutte 50 mill. kr. til Luftfartsverkets investeringsformål og 50 mill. kr. til flyplassanlegg (i forhold til Ap-regjeringens forslag). Hensikten med endringsforslagene er å bidra til "en annen utvikling av flytrafikken enn hittil lagt til grunn".

# Tillegg

# Statens Petroleumsfond

Den norske oljeformuen forvaltes ved at overskuddet på statsbudsjettet overføres til Statens Petroleumsfond. Økningen i foreslått nettooverføring totalt til Statens

Petroleumsfond fra 1997-budsjettet til 1998-budsjettet er på 79,5 % (ifølge Ap-regjeringens forslag). Midlene fra Statens Petroleumsfond kan fra og med 1998 plasseres dels i aksjer (dersom Ap-regjeringens forslag blir vedtatt). 30-50 % er foreslått plassert i utenlandske aksjer, resten i utenlandske obligasjoner, hovedsaklig statlige. Fondet vil i løpet av 1998 passere 100 milliarder kroner, og det ventes å nå 500 milliarder kroner noe etter årtusenskiftet. Oljefondets plasseringer bidrar til at det stilles kapital til rådighet for en hvilken som helst næringsvirksomhet, bare virksomheten gir ønsket avkastning. Et finansfond uten miljøkriterier for plasseringene vil uvegerlig investere i endel klart miljøskadelige virksomheter.

Statens Petroleumsfond vil gjøre den norske stat til en betydelig faktor på det internasjonale finansmarkedet. Forskjellen på et fond uten miljøkriterier og et fond som plasserer hoveddelen av investeringene etter miljøkriterier vil være merkbar. Fondets eventuelle miljøprofil kan komme til å få en viktig signaleffekt på verdens finansmarked.

Det er ingen vesentlige forskjeller mellom Ap-regjeringens og sentrumsregjeringens forslag til avsetning i Statens Petroleumsfond. Netto overføring til fondet er i Gul Bok foreslått til 73359 mill. kr., i tilleggsproposisjonen 69341 mill. kr. Sentrumsregjeringen regner med at fondets renteinntekter for 1998 blir 5000 mill. kr.

Midlene i Statens Petroleumsfond har så langt stort sett vært plassert i utenlandske statsobligasjoner. Det er først fra 1998 av at deler av midlene er foreslått plassert i aksjer. Mellom 30 og 50 prosent av fondets midler skal heretter plasseres i utenlandske aksjer, fordelt mellom Europa (40-60 prosent), Amerika (20-40 prosent) og Asia/Oceania (10-30 prosent). Felles for de utvalgte investeringslandene er at de er i-land.

Her er mulighetene for innsparinger mange, siden enhver reduksjon av statsbudsjettets overskudd vil resultere i at tilførselen av kapital til oljefondet blir mindre. 4 mrd. mer til minstepensjonistene betyr 4 mrd mindre til oljefondet!

En mulighet for endring ligger dessuten i at reglene for plassering av fondets midler er oppe til behandling i år. Eventuelt kan det foreslås å plassere fondets midler i mest mulig miljøvennlig virksomhet. Oljefondets plasseringer skal ifølge statuttene være langsiktige - og investeringer må være miljøvennlige ("bærekraftige") for å kunne gi utbytte på lang sikt. En mulighet er å plassere endel av fondets midler i en portefølje bestående av aksjer i de mest miljøvennlige bedriftene i hver bransje - eventuelt utelukkende i rimelig miljøvennlige bransjer. Skjønt - det beste for miljøet vil være å redusere oljeutvinningen.

Norges Naturvernforbund

x

z

Oslo 19. november 1997

## **PRESSEMELDING**

# **Sentrum 2,5 % bedre enn AP**

Sentrumsregjeringen vil bevilge mer enn 35 milliarder kroner til miljøskadelig virksomhet, bare 2,5 % mindre enn Arbeiderpartiet.

Dette er blant konklusjonene i Naturvernforbundets rapport Svart Bok. Svart Bok er en oversikt over av bevilgninger over statsbudsjettet som finansierer miljøskadelig virksomhet.