

23. februar 2016

Til regjeringen ved statsminister Erna Solberg og finansminister Siv Jensen

STATSBUDSJETTET FOR 2017

Paris-avtalen som ble vedtatt før jul, var et viktig framskritt i kampen mot klimaendringene. Men hvor vellykket avtalen blir, avhenger av de enkelte lands oppfølging. For at vi skal klare å begrense temperaturøkningen til mellom 1,5 og 2,0 grader, slik Paris-avtalen sier, må vi gjennomføre store utslippskutt raskt. Klimaavtalen fra Paris må umiddelbart få konsekvenser for norsk politikk. Statsbudsjettet for 2017 må signalisere en helt ny kurs i norsk klimapolitikk og inneholde konkrete og virkningsfulle tiltak. Norske utslipp har nå i flere år stort sett stått på stedet hvil. De er ikke blitt redusert slik de må.

Gjennom statsbudsjettet kan regjeringen gjøre det dyrere å forurense, enklere å bruke miljøvennlige transportmidler og stanse tilretteleggingen for økt bruk av bil og fly.

Hvert år utryddes om lag 1000 plante- og dyrearter. Utryddelsen går langt raskere enn hva som er naturlig. Artene blir borte for all tid – og konsekvensene er formidable. Det reduserer naturens evne til å opprettholde livsviktige funksjoner.

Gjennom statsbudsjettet må penger bevilges til vern av områder som er viktige for ulike arters overlevelse. Det må settes av midler til skjøtsel, som er viktig for bl.a. å hindre gjengroing. Og subsidier som forårsaker naturskade, må avskaffes. I tillegg bør det også i naturvernet brukes avgifter som virkemiddel for å unngå uønskede inngrep, noe bl.a. grønn skattekommissjon har foreslått.

Naturvernforbundets hovedsinnspill til statsbudsjettet, som vi herved sender over, vil bidra til å ta bedre vare på naturen og kutte utslipp av klimagasser og helseskadelig luft og dermed innfri både nasjonale miljømål og internasjonale -forpliktelser.

Følgende er våre hovedkrav til regjeringens arbeid med statsbudsjettet for 2017, som også har relevans for revidering av inneværende års budsjett:

- Vri investeringene fra motorveg til jernbane
- Intensiver arbeidet med grønne skatte- og avgiftsendringer, slik at utslipp av klimagasser reduseres, bylufta bedres og naturen tas bedre vare på
- Øk skogvernet, slik at vi får en nasjonal «skogmilliard»
- Øk kunnskap om norske naturverdier til lands og til vanns ved å trappe opp kartleggingsarbeidet
- Øk innsatsen betydelig for å sikre flere prioriterte arter og utvalgte naturtyper

Videre følger en kort beskrivelse av våre hovedkrav:

Start jobben med grønne skatte- og avgiftsendringer

Grønn skattekommissjon har levert sin rapport. Den inneholder mange gode forslag som må følges opp. Våre innspill til rapporten vil bli levert i form av egen høringsuttalelse. Det er imidlertid ingen grunn til å vente med å øke avgiftene på forurensing og naturskade, slik at Norge kan innfri sine klimaforpliktelser samt forpliktelsene i henhold til konvensjonen om biologisk mangfold (CBD). Naturvernforbundet vil spesielt peke på følgende:

- CO₂-avgiftene (kap. 5508 post 70; kap. 5543, post 70) må trappes opp, for å få sterkere insentiver til utslippskutt og forberede næringslivet på de nødvendige omstillingene.
- Vegbruksavgiften på diesel (kap. 5538 post 71) må økes til minst samme nivå som for bensin, bl.a. for å avbøte på det ulogiske i at det er lavere avgifter på det drivstoffet som gir mest lokal luftforurensing. Dette bør gjøres nå og ikke utsettes i påvente av større omlegginger av bilavgiftene. Rapporten «Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk» fra Transøkonomisk institutt viser at vegtrafikken i de aller fleste tilfeller betaler altfor lite av sine marginale eksterne kostnader, noe som også svekker toget i konkurranse med lastebil om godstransporten. Vegbruksavgiften bør også utvides til å gjelde biodrivstoff.
- Når det gjelder øvrige bilavgifter, forventer vi at regjeringen kommer tilbake med nye forslag som skjerper CO₂-komponenten og NO_x-komponenten i engangsavgiften betydelig. Kjøpsfordelene for elbil bør videreføres, men de bruksavhengige fordelene bør gradvis trappes ned.
- 52 prosent av klimagassutslippene fra nordmenns reiser skyldes flytrafikk. Det er derfor gledelig og høyst nødvendig at Stortinget i desember 2015 vedtok å innføre en ny flyavgift (kap. 5561 post 70). Denne må forbedres (bl.a. omgjøres til seteavgift og avstandsdifferensieres, slik at miljøeffekten styrkes) og trappes opp, særlig for de lengre reisene.
- Avgiften på elektrisk kraft (kap. 5541 post 70) er viktig for å stimulere til økt energisparing og energieffektivisering og bør derfor dobles til vel 29 øre/kWh (ordinær sats), slik at den kommer opp på svensk nivå.
- Grunnavgiften på mineralolje mv. (kap. 5542 post 70) må justeres opp i tråd med endringene i elavgiften, slik at økt elavgift ikke gir økt bruk av fyringsolje.
- Dagens diskriminerende ordning, som gjør at arbeidsgiverbetalte kollektivtransport skattlegges, mens gratis parkeringsplass på jobb ikke skattelegges, må fjernes.
- Regjeringen har lovt en skattefradragordning for enøk-tiltak. Dagens ordning innebærer at Enova finansierer skattefradraget for boliger på sitt budsjett. Vi ber regjeringen innføre en reell skattefradragordning. I det minste er det nødvendig med en utvidelse av dagens ordning, slik at flere tiltak utløser støtte/skattefradrag, i tillegg til at beløpet som utbetales, må økes. Boligselskap må også inkluderes i ordningen.
- Natur- og miljøfiendtlige subsidier, som støtte til skogsbilvegbygging og skogsdrift i bratt terreng (kap. 1149 post 71) samt leteboring for mindre oljeselskap, må avvikles.
- Det må innføres et system med avgifter og insentiver overfor bergindustrien, som kan bidra til å redusere det store avfallsproblemet og de store arealinngrepene dette forårsaker. Avgiftene og insentivene må utformes slik at de fremmer både driftsformer som gir lite avfall til ytre deponi, og alternativ bruk av overskuddsmassene, som også reduserer behovet for å bruke «jomfruelige» masser. Dette vil føre til mindre naturinngrep/miljøbelastning og lavere klimagassutslipp. I første omgang foreslår vi en avgift på deponi på i gjennomsnitt 50 kroner/tonn, som kan skaleres, avhengig av massens innhold av miljøgifter og andre skadelige stoffer samt deponiløsning. Denne bør komme i tillegg til naturavgiften grønn skattekommissjon foreslår.
- Som grønn skattekommissjon peker på, bør det innføres en kjøttavgift. Denne bør komme i 2017 og gjelde all type kjøtt, ikke bare rødt kjøtt. Hvitt kjøtt er i betydelig grad basert på importert kraftfôr, med tilhørende miljø- og klimautfordringer, mens rødt kjøtt kan være basert på norske utmarksressurser. Det er feil å oppfordre til økt forbruk av hvitt kjøtt. Innsatsen må legges på å redusere det totale kjøttforbruket.

Øk skogvernet slik at vi får en nasjonal «skogmilliard»

Boreal skog er et av verdens største karbonlager. Bare i Norge lagrer skogen over 7 mrd. tonn CO₂. Halvparten av våre rødlista arter lever i skog, og en firedel av våre rødlista naturtyper er skogtyper. Skogvern er viktig for bevaring av naturarven, og det er et svært vesentlig klimabidrag.

Forskerne mener 10 prosent vern av produktiv skog er nødvendig, men vi har i dag bare vernet knappe 2,9 prosent. Norge må øke skogvernet betydelig, for å sikre alle de skoglevende artene og for å følge opp våre internasjonale forpliktelser gjennom konvensjonen for biologisk mangfold (CBD). Framtidig vern må være faglig tilfredsstillende og representativ, i tråd med konklusjonene i skogforskernes mangelanalyse.

Naturvernforbundet ber om at kap. 1420 post 70 og 22 på statsbudsjettet for 2017 økes med minst 300 mill. kroner i forhold til 2016-nivå, og at bevilgningene i 2018 kommer opp i én milliard kroner.

De såkalte regnskogmilliardene som Norge har bidratt med i flere år, har vært et viktig globalt bidrag til utslippskutt og bevaring av naturmangfold. Naturvernforbundet støtter Stortingets vedtak om videreføring av satsingen fram til 2020 og vil peke på at det ikke fins noen grunner til at bevilgningene i 2017 skal være mindre enn tidligere.

Øk kunnskap om norsk natur ved å trappe opp kartleggingsarbeidet

Vi har for dårlig kunnskap om hvilke arter og naturtyper som finnes i våre økosystemer. Økosystemene spiller en avgjørende rolle bl.a. i å motvirke klimaendringer og effektene av dem. Uten en kunnskapsbasert forvaltning kan vi ikke klare å ivareta det livsviktige naturmangfoldet i økosystemene. Økt utbyggingspress forsterker behovet for at denne kunnskapen kommer på plass så raskt som mulig, noe som kan gi mer effektiv og konfliktfri arealplanlegging og et mer miljøforsvarlig beslutningsgrunnlag. Naturmangfoldlovens § 8 sier at offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet, så langt det er rimelig, skal bygge på vitenskapelig kunnskap.

Regjeringen skal lage en nasjonal handlingsplan for biologisk mangfold, som skal bli vår tiltaksplan for å stanse tapet av planter og dyr innen 2020. Gjennom denne planen, der kunnskap er to sentrale delmål, må regjeringen sørge for et betydelig kunnskapsloft ved å styrke kartleggingen av og kunnskapen om naturen, både til lands og til vanns. Det er anslått at 500 mill. kroner er nødvendig for å få kartlagt alle naturområder med antatt verdifulle naturverdier.

Naturvernforbundet ber om et krafttak for kartlegging av naturmangfoldet i hele landet. Klima- og miljødepartementet må få minst 500 mill. kroner til dette fram til 2020, for å sikre kartlegging som tilfredsstillende dagens kunnskapskrav i god naturforvaltning. Vi ber om at bevilgningene på kap. 1410 post 21 til naturkartlegging økes med minst 100 mill. kroner i 2017.

Øk innsatsen for prioriterte arter og naturtyper

24 prosent av de trua artene har kulturlandskap som leveområde (Norsk rødliste 2015). Artsmangfoldet her har etablert seg etter lang tids tradisjonell og lite intensivt bruk, opprinnelig skapt av de store flokkene med graseter (bison, urokse og ursau) som vandret rundt i Europas urskoger. Det er særlig de artsrike kulturmarkstyper, som slåttemark, ugjødsete blomsterenger, kystlynghei og beiteskoger/hagemarkskoger dominert av blandingsbeite, som er mest sårbare. Flere verdifulle kulturlandskapstyper står på rødlista, og de er levesteder for mange trua arter. Langt flere trua arter og naturtyper i kulturlandskapet må få egne handlingsplaner og vedtas som prioriterte arter og utvalgte naturtyper. I tillegg må naturtyper og arter i skog prioriteres i dette arbeidet. Dette omfatter Klima- og miljødepartementets kap. 1420 post 21 (handlingsplaner og faggrunnlag) og post 82 (tiltak), som må økes med 50 mill. kroner i 2017.

Vri investeringene fra motorveg til jernbane – og mer til bymiljøavtaler

Det er bra at vedlikeholdsinnsatsen (kap. 1350 post 23) er økt betydelig i 2016, men nivået er ennå ikke oppe på faglig anbefalt nivå fra 2012. Vedlikeholdsinnsatsen bør økes med minst 500 mill. kroner i 2017. Når det gjelder investeringer, er det en betydelig nedgang i bevilgningene i 2016. Dette må snus i 2017 og bevilgningene økes til minst 2015-nivå, altså om lag 2 mrd. kroner mer (til kap. 1350 post 30 og 31). Tiltak for å styrke godstransport på bane bør få prioritet på både vedlikeholds- og investeringsbudsjettet.

Bymiljøavtalene er viktige for å innfri klimaforliket med mål om nullvekst i personbiltrafikken. I Nasjonal transportplan er det satt av midler tilsvarende 826 mill. 2016-kroner i årlig gjennomsnitt i første fireårsperiode, men ingen penger er brukt i 2014 og 2015. Det trengs derfor et kraftig løft i 2017, der bevilgningene økes med minst 700 mill. kroner, samtidig som belønningsordningen (kap. 1330 post 61) videreføres.

Den høye utbyggingstakten for motorveger er svært bekymringsfull for klima, natur og miljø er. Disse gjør det i mange tilfeller mer attraktivt å reise over lengre strekninger, og de kan påvirke arealbruken og undergrave prinsippet om knutepunktsutvikling og fortetting av i eksisterende byer og tettsteder, med tilsvarende effekter for miljøet. Dette vil stride mot klimaforliket fra juni 2012, som sier at personbiltrafikken i storbyområdene ikke skal vokse. I tillegg er de direkte areal- og naturkonfliktene ved motorutbygging store. Riksvegmidlene (motorveger og større utbygginger) må reduseres med minst 4 mrd. kroner, i tillegg til at midler omprioriteres vekk fra store utbygginger og over på vedlikehold, trafikksikkerhet og minst 500 mill. mer til sykkeltiltak, i tillegg til at den særskilte tilskuddspotten for gang- og sykkelveger (kap. 1323 post 63) styrkes.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Lars Haltbrekken
leder

Kopi: Partigruppene på Stortinget