

Miljøpartiet De Grønnes partiprogram – høring av førsteutkast

Naturvernforbundet har sendt inn følgende merknader til Miljøpartiet De Grønnes førsteutkast til partiprogram for 2025–2029 via partiets nettskjemaløsning innen fristen 15. oktober 2024:

Linje 153–154

Det må sikres sammenhengende, robuste økosystemer.

Teksten bør speile at vi må ta vare på større arealer, som forbindes med hverandre. «Økologiske korridorer» er blitt et begrep naturvernensida bruker i debatten om skogforvaltning. Korridorene skal gjøre det mulig for artene å kunne spre seg. Mange arter trenger også store områder, ikke minst villreinen.

Linje 201–205

D07 bør for all del ikke vedtas.

Klimautvalget 2050 er tydelig på at ressursene er knappe, og vi må løse miljøutfordringene på bakgrunn av det såkalte UFF-prinsippet (unngå, flytte og forbedre). Redusert energibehov står helt sentralt her.

Linje 237

Bytt ut «forbruksveksten» med «forbruksnivået».

Det er ikke bare veksten som må reduseres. I mange tilfeller er forbruket allerede så høyt at nivået må ned.

Linje 242

Miljøskadelige subsidier må fjernes.

Vi er litt usikre på hvor det best kan bakes inn, men vi savner et punkt om at MDG vil fjerne miljøskadelige subsidier. Dette gjelder mange saksområder. Den internasjonale naturavtalen har et viktig punkt om dette.

Linje 254–257

Det norske klimamålet for 2035 bør tillate noe bruk av EUs kvotesystem for å unngå at det investeres stort i utslippsreduserende tiltak i virksomheter som heller bør stenges ned.

Naturvernforbundet støtter Miljødirektoratets anbefaling om at Norge i 2035 skal ha redusert sine territoriale utslipp med 60 prosent og sammen med tiltak i andre land i sum 80 prosent, sett i forhold til 1990-nivå. Imidlertid vil vi kan akseptere EUs kvotesystem som virkemiddel for tiltak i andre land. Naturvernforbundet vil også presisere at alle sektorer som vi skal ha med oss over i lavutslippssamfunnet, må omstilles, noe som betyr at det er territoriale utslippskutt som gjelder. For petroleumssektoren, som vi ikke skal ha med oss over i

lavutslippssamfunnet, må hovedstrategien være nedtrapping og utfasing. Men siden det er utenkelig at dette er gjennomført i 2035, ønsker vi at sektoren skal kunne benytte seg av EUs kvotesystem i en overgangsfase. Dersom dette ikke blir mulig, frykter vi at dette vil presse fram mer elektrifisering av sokkelen, som igjen vil legge grunnlag for å forlenge sektorens levetid. Om slike store investeringer først gjennomføres, vil det være vanskeligere å stenge ned de aktuelle petroleumsinstallasjonene, og vi oppnår det motsatte av hva vi ønsker. Naturvernforbundet anbefaler derfor MDG å åpne for bruk av EUs kvotesystem i en overgangsfase for å kompensere for utslipp i petroleumssektoren og for eventuelle andre aktiviteter vi ikke skal ha med oss inn i lavutslippssamfunnet, naturligvis kombinert med andre virkemidler som bidrar til å fase ut sektoren. Antakelig blir kvoteprisen også så høy at dette vil kunne bidra til utfasing.

Linje 294–295

Punktet er veldig viktig, men det bør tydeliggjøres hvordan dette skal gjøres.

Naturvernforbundet ønsker (minst) tre hovedgrep for å få til mer natur- og klimavennlig arealplanlegging i kommunene: (1) Innføre arealnøytralitet som prinsipp, som sikrer at vi tar vare på nok natur. (2) Innføre juridiske krav som sikrer at vi ikke ødelegger den mest verdifulle naturen. (3) Styrke statsforvalterens rolle og regional planlegging for blant annet å få til god lokalisering av ulike virksomheter med hensyn til arealbeslag, transport og energibruk.

Linje 294–295 handler om hovedgrep 2 her. Lista kan utvides i omfang, men det viktigste er å slå fast at områdene må sikres gjennom innføring av juridiske krav (lov- eller forskriftsfesting, på linje med det som nå er på gang for myr).

Linje 349–350

Forslaget er bra, men flere aktivitetsbegrensninger i verneområder bør innføres.

Det er ikke bare bunntåling som er lov i verneområder. Det er for eksempel vanlig med jakt i mange landbaserte verneområder. MDG bør mene at det bør innføres jaktforbud i flere verneområder. (I fuglefredningsområder og en del naturreservat er det allerede jaktforbud.)

Linje 357

Vær obs på at naturavtalen sier at restaurering skal være iverksatt innen 2030.

Offisiell norsk oversettelse av naturavtalen sier: «Sikre at det innen 2030 er iverksatt effektiv restaurering av minst 30 prosent av arealene med forringede økosystemer på land, i elver og innsjøer, langs kysten og i havet, for å forbedre naturmangfold og økosystemfunksjoner og -tjenester samt økologisk tilstand og sammenheng.» Vi forstår det sånn at arbeidet skal være i gang på disse arealene innen 2030, ikke at arbeidet skal være ferdig.

Linje 363–364

Veldig bra med arealnøytralitet og naturpositivitet, men hva er referanseår og nivå på positivitet?

Det er ikke entydige definisjoner på arealnøytralitet og naturpositivitet. En enkel definisjon på arealnøytralitet er størrelsen på arealet med natur ikke skal endres. Naturpositivitet bør bety at verdien av naturen skal øke (enten i form av mer natur eller at eksisterende natur øker i kvalitet). Programforslaget er ikke entydig på om det er vedtak om lovfesting av arealnøytralitet og naturpositivitet som gjøres innen 2030, eller om det er innen 2030 dette skal innføres (eventuelt være referanseåret ting skal måles opp mot). Hvor mye naturpositivitet som skal oppnås, er også uklart, men det viktigste er nok å slå fast hvilken retning utviklinga skal gå.

Linje 372–374

Naturvernforbundet ønsker andre virkemidler enn naturavgift.

Naturvernforbundet har landsstyrevedtak på å ønske seg juridiske virkemidler (krav) for å oppnå arealnøytralitet/naturpositivitet framfor at det tas i bruk naturavgift. Krav om arealnøytralitet/naturpositivitet, med vekt på å unngå nye inngrep, men der inngrep i mindre verdifull natur unntaksvis kan godtas dersom det kompenseres i form av at utbygger må betale for restaurering av minst like mye natur av minst samme verdi som den som bygges ned, vil være mer styringseffektivt enn om det tas i bruk (sjablonmessig) naturavgift, i og med at det er høyst usikkert hva et gitt avgiftsnivå vil føre til av mindre nedbygging.

Linje 511–514 samt 521–524

Vi mener det er viktig å få inn at det er mer enn penger som trengs her. Vi trenger også strengere krav og mer veiledning, som samordnes med økonomisk støtte og eventuelt lån. Om strømstøtteordningen skal videreføres, må den stimulere til energisparing.

Det er uklart om den foreslåtte støtteordningen på 1 milliard kroner skal gå til kommunale bygg, eller om den er tenkt som en post som husholdninger og næringsliv kan søke fra via kommunene. Uansett framstår beløpet som lavt dersom det skal dekke både offentlige bygg, næringsbygg og boliger. Det er mulig at det er forslaget på linje 525–527 som skal dekke husholdninger og næringsliv.

I tillegg er det mye mer enn penger som trengs for å utløse enøk-potensialet. Andre økonomiske og regulatoriske virkemidler må gjennomgås for å fremme enøk. Strømstøtteordningen er ett av dem.

Linje 516–518

Mulig det er bedre å skrive følgende, for å presisere at myndighetene må få denne anledningen: Nasjonale myndigheter må få anledning til å prioritere hvilke nye virksomheter som skal få tilgang til kraft og konsesjon basert på samfunnsmessige kriterier.

Linje 528–531

Punktet kan suppleres med at nettselskapene bør tilby lån som nedbetales over nettleia.

Dette vil løse problemet med at eier av bygg og leietakere ikke har samme interesser. De som får glede av investeringene som gjøres ved hjelp av lånet, betaler da ned lånet.

Linje 535–538

Legg til at bruken av forhåndstiltredelse i energisaker må opphøre.

Praksisen med bruk av forhåndstiltredelse er svært uheldig. Siden dette er lov, kan det gis tillatelser til kraftutbygging før ekspropriasjonerstatningen er fastsatt. Dette var tilfelle i saken om kraftutbygging på Fosen.

Linje 549–552

Begrensingene for bakkemonterte solenergianlegg må bli sterkere.

Forslaget fra programkomiteen sier at solenergianlegg først og fremst bør etableres i tilknytning til eksisterende infrastruktur – og videre at større frittstående solparker ikke skal bygges i urørt natur eller komme i konflikt med natur- og friluftsinnteresser eller samisk kulturutøvelse. Dette mener vi blir for lite restriktivt. Å bygge ned natur, med tilhørende klimagassutslipp og naturtap, er ingen løsning. Eksisterende infrastruktur kan være veier eller kraftlinjer. Å bygge noe i tilknytning til disse, sikrer ikke at det ikke beslaglegges store arealer. «Først og fremst» blir i tillegg for svakt. Det er masse natur som ikke er urørt, men som inneholder mye karbon eller verdifulle arter. Siste del av forslaget, at frittstående solenergi-parker ikke skal komme i konflikt med naturinteresser, kan tolkes ganske restriktivt. Men det meste av det som står før dette, svekker tyngden i dette punktet.

Vi oppfordrer MDG til å si nei til solenergianlegg i natur, men ha stort fokus på å utløse det store potensialet for solenergi på bygg, der det tekniske potensialet av Multiconsult er anslått til 66 TWh.

Linje 557–566

Teksten på linje 557–559 er god. Den etterfølgende dissensen bør ikke vedtas.

Det er fortsatt store utfordringer med atomkraft. Lagring av avfall og mulig misbruk av teknologien er to av dem. Atomkraft vil neppe kunne bidra med kraft på svært lang tid og bli kostbart. Atomkraft fort bli ei sovepute som kan sinke andre viktige energiltak som enøk.

Linje 572

Bruken av flytende biodrivstoff bør begrenses.

Etter dette punktet kan det passe med et punkt som sier noe om at bioressursene er knappe, og de må brukes med varsomhet og på en måte som gir høyest miljønytte. Det trengs bioressurser til mange formål, og det er ikke opplagt at det er lurt å omdanne dem til flytende drivstoff

(med betydelige energitap) for bruk i ineffektive forbrenningsmotorer. Jo mer bioressurser vi trenger, jo større er faren for at vi høster for mye eller på feil sted globalt.

Linje 585–588

Strømstøtteordningen bør stimulere til energisparing.

Vi støtter ikke dissensen. Strømstøtteordningen kan derimot videreføres dersom den ikke svekker insentivet prisen har for energisparing. Den bør derfor deles ut basert på objektive kriterier, ikke basert på forbruket.

Linje 603–604 samt 2450–2452

Merverdiavgiftsfritak på reparasjoner og liknende er bra. Deler til reparasjon bør også inngå i merverdiavgiftsfritaket.

Vær obs på ordbruken her. Disse aktivitetene bør ikke fjernes fra merverdiavgiftssystemet. I så fall vil aktørene ikke få fradrag på inngående merverdiavgift. Det viktig er å beholde dem i systemet, men innføre nullsats (fritak), slik at de får fradrag for inngående avgift, men uten at det ilegges merverdiavgift på tjenesten som selges. Det gir størst økonomiske insentiver i vår favør.

Linje 613

Føy til at den generelle reklamasjonsretten på 5 år også må gjelde profesjonelle kunder.

Linje 723-731

Det kan være verd å presisere at hensynsfullt friluftsliv setter naturen foran menneskenes behov.

Linje 759

Lista bør suppleres med et punkt om at miljøkompetansen i kommunene bør styrkes.

Dette er viktig av mange grunner. Styrking kan skje gjennom statlige krav, eventuelt i kombinasjon med statlige midler som øremerkes.

Linje 2214–2222

Dissensen på linje 2217–2222 har mye for seg siden den peker på at inntektene fra miljø-/ressursavgifter vil falle når vi forhåpentlig lykkes i omstillingsarbeidet. Da er det uheldig å basere velferden på inntekter som vil forsvinne på sikt. Dette forsterker også argumentasjonen for klimabelønning.

Linje 2475

Det bør innføres miljøavgift på omsetning av torv.

Etter dette punktet bør det settes inn et nytt punkt om at det bør innføres miljøavgift på omsetning av torv. Det vil redusere etterspørselen etter torvprodukter, som er svært

klimaskadelige, i hager og parker og dermed redusere norsk produksjon samt import av torvprodukter.

Linje 2541–2544

Jordbruksavtalen må bidra til miljøforbedring.

Jordbruksavtalen med tilhørende subsidier er et virkemiddel som bør brukes til å kutte klimagassutslipp og oppnå andre miljøforbedringer. Det bør kunne stilles strengere miljøkrav som betingelser for å motta tilskudd.

Linje 2623–2626

Skogloven bør revideres.

Det er ikke bare bærekraftforskriften som bør revideres. Skogloven bør også revideres slik at den også inkluderer miljøhensyn, ikke bare næringshensyn.

Linje 2618

Vi trenger mer og bedre naturfaglige registreringer.

Etter dette punktet bør det legges inn et nytt punkt om at vi trenger en betydelig innsats for å registrere naturverdiene i skogene våre.

Linje 3809–3810

Hva er utslippsfritt?

Disse linjene kan gi inntrykk av at klimautfordringene fra flytrafikken forholdsvis enkelt kan elimineres, med forbehold for større fly og lengre reiser (som faktisk utgjør det største bidraget fra flytrafikken). Biodrivstoff regnes ikke som utslippsfritt. Syntetisk drivstoff krever mye energi og kan ha en tvilsom klimaeffekt dersom CO₂-mengden som brukes som innsatsfaktor, eller lagres framfor å brukes i drivstoffet. Hydrogen gir ingen direkte klimagassutslipp ved forbrenning, men er likevel svært energikrevende. Alt dette taler for at flytrafikken må reduseres. Mindre, batteri-helelektriske fly kan være en god løsning for å dekke transportbehovet på mindre steder med store avstander.

Linje 3856–3857

Miljømål må legge føringene.

Et viktig poeng her er trafikkprognosene. Disse baseres i dag på empiriske modeller som antyder hva blant annet befolknings- og økonomisk vekst betyr for trafikkomfanget. Og da blir resultatet som regel at trafikken bare skal vokse framover. Veisystem og samfunnsøkonomiske lønnsomhetsmodeller bruker disse modellene, slik at svaret blir at vi må bygge for enda mer trafikk, og denne trafikken skaper også som regel økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet for utbyggingene (til tross for at de likevel som regel er ulønnsomme med dagens modeller). Dermed får vi et system som bygger opp enda mer

trafikk og vi er nærmest dømt til å få et transportsystem som bryter med miljømål. Det er ekstra oppsiktsvekkende at de tradisjonelle trafikkprognosemodellene også brukes der det er satt mål om nullvekst eller nedgang i biltrafikken.

Linje 3858–3859

Er det Nye Veier, ikke Statens vegvesen, dere mener her?

Nye Veier var et verktøy for å få fart på Fremskrittspartiets veipolitikk. Nå er det for så vidt ikke selskapet som er problemet. Om selskapets oppgaver endres, er det ikke avgjørende at det legges ned.

Linje 3915–3918

Kollektivtrafikken må ikke bli for billig.

Forskning viser at kvaliteten på kollektivtilbudet er viktigere enn prisen. Som regel er for dårlig tilbud den viktigste grunnen til at folk heller velger bil. Det skal mye til at vi kommer i en situasjon der kollektivtilbudet er blitt så bra at vi har penger til overs til å gjøre det gratis eller svært billig. Det er bra med særlig lave billettpriser for unge, noe som kan bidra til gode reisevaner. For mindre grupper kan også rabattene bli bedre, siden bruk av bil fort blir veldig mye billigere. Det er også usikkert om det er klokt med svært lav pris på månedskort, da dette fører til at hver reise i prinsippet er gratis. Det kan få mange til å droppe sykkel eller gange på korte turer – noe som kan skape inaktivitet og helseutfordringer. Og mange ekstra kollektivreiser på korte distanser som erstatning for sykkel og gange kan gi betydelig økte kostnader for (eller lavere kvalitet på) kollektivtilbudet. Det er viktigere å gjøre det vi vil ha mindre av, dyrere.

Linje 3955–3960

I områder med svakt trafikkgrunnlag kan nye jernbane skaper større miljøutfordringer enn miljøgevinsten.

Togtrafikk på eksisterende, elektrifiserte jernbanen er energieffektivt og har et lavt miljøfotavtrykk. Det er når vi skal bygge nytt at utfordringene kan bli store, i og med at det er store klimagassutslipp fra bygging av infrastruktur, men også naturinngrep. Det er høyst usikkert om Nord-Norgebanen kan oppnå positive miljøgevinster som er i nærheten av miljøskadene. Det er mulig å gjøre nye utredningen, for eksempel av Narvik–Tromsø, men en forutsetning må da være at det oppnås reduserte klimagassutslipp i et livsløpsperspektiv og uten uakseptable naturødeleggelser eller negative effekter for urfolks rettigheter. Ishavsbanen kan også gi store utfordringer.

Linje 3973

MDG bør gå inn for å skjerpe nullvekstmålet.

Nullvekstmålet for byene bør skjerpes til et reelt reduksjonsmål, som inkluderer næringstransportene. For resten av landet bør det innføres et nullvekstmål for all veitrafikk.

Linje 3975

Her skal det stå «lite», ikke «like».

Linje 3977–3979

Veiprisering blir nødvendig.

De bruksavhengige elbilfordelene bør trappes ned. Videre er det bra med dynamisk veiprisering, der prisen for å kjøre avhenger av sted, tid, kjøretøytype og energitype og tar høyde for de kostnadene bilkjøring påfører samfunnet. Bruk av tunge dieseler i rushtidene i byene vil da bli svært dyrt. Bruk av elbil i gravgrendte strøk vil bli billig. Men også bruk av elbil i byene vil måtte bli dyrere enn i dag, særlig i rushtidene. Det er avgjørende at veipriseringssystemet differensierer prisen. Om dette ikke skjer, vil det neppe bli mulig å få høy nok pris i byene til å speile samfunnskostnadene.

Linje 3979

Nytt punkt bør si noe om kjøpsavgiftene på elbil.

Her bør det legges inn et punkt om at kjøpsavgiftene på elbil må trappes opp (samtidig som også kjøpsavgiftene på bensin- og dieseler økes for å innfri målet om null salg av slik personbiler i 2025), men de må også differensieres slik at det blir attraktivt å kjøpe energi- og ressurseffektive elbiler framfor tunge og kjøretøy med store batterier og som bruker mye energi og ressurser.

Linje 4049–4051

Flypassasjeravgiften bør forsterkes i påvente av tilstrekkelige globale avgifter eller kvotesystem.

Flytrafikken i Norge har CO₂-avgift. Flytrafikken i EU omfattes av EUs kvotesystem. Flytrafikk ut av EØS-området har ingen CO₂-avgift eller kvoteplikt. Flypassasjeravgiften bør økes, men mest der det er dårlig med andre klimavirkemidler – og der lange reiser gir høye utslipp. De økte inntektene fra økte klimaavgifter på flytrafikk bør inngå i summen av penger som deles ut til folket gjennom den generelle klimabelønningsordningen MDG vil innføre.

Linje 4073–4077

Økte miljøavgifter og karbontoll er nødvendig.

Det er vanskelig å se for seg egne transportavgifter på forbruksvarer. Det som kanskje er mulig å gjennomføre, er karbontoll som speiler både manglende klimaavgifter på produksjonen av varene, men også på transporten. I tillegg må både CO₂- og veibruksavgiftene økes. I tillegg er det viktig at internasjonale avtaler om frakt og porto ikke bidrar til å subsidiere frakt av varer.