



Februar 2017

Miljøfiendtlige subsidier til skog – hva, hvorfor og hvordan

Hvorfor kan tilskudd til drift i bratt terreng være miljøfiendtlige subsidier?

[Et dokumenter sammenfall](#) mellom skog i bratt terreng og gammelskog med livsmiljøer som er viktige for trua arter, er bakgrunnen for at subsidier til skogsdrift i bratt terreng kan være miljøfiendtlige. Den eneste måten å sikre at hogst i bratt terreng ikke går til å hogge verneverdig gammelskog er å ha god kunnskap om hvor gammelskogene er, og verne dem. Den kunnskapen har vi ikke i dag, og det er derfor det i Skogmeldingen fra 2016 varsles en kartlegging av gammelskog.

I Norge er kun 9 prosent av skogen biologisk gammel, og bare 2,4 prosent eldre enn 160 år. Halvparten av de utrydningstrua artene lever i skog, og 84 prosent av dem finnes i gammel skog, i følge Artsdatabanken. Tall fra Landskogtakseringen viser at 31 prosent av den biologisk gamle skogen står i bratt terreng.

En forsterkende faktor til at subsidiene må anses som miljøfiendtlige er praktiseringen av dagens regelverk. Sabima gjennomgikk i 2011 241 søknader om statsstøtte til skogsbilveier og drift i bratt terreng i åtte fylker, og avdekket uforsvarlig saksbehandling i de aller fleste tilfellene. Flere av tildelingene ble gitt med svært liten dokumentasjon over hvilke områder som skulle hogges eller bygges vei i og hvilke miljøverdier som derved kunne bli berørt. 112 saker ble behandlet uten kart over hvor det skulle hogges eller bygges vei, og 48 saker ble ledsaget av forholdsvis dårlige kart. Kun fem prosent av sakene ble riktig behandlet etter til naturmangfoldloven. Ingen saker ble avvist av hensyn til miljø, og det forekom minst seks tilfeller av forhåndsgodkjenning av søknader om tilskudd til taubanedrift, der skogbruksansvarlig i kommunen hadde gitt muntlig tilsagn om tilskudd uten at det forelå noen dokumenter. Mye tydet på at det i liten grad var gjennomført kartlegging i felt av trua arter eller verdifulle naturtyper før tillatelse ble gitt. Vi har med andre ord ingen garanti for at disse tilskuddene ikke går til å hogge biologisk verdifull gammelskog.

I ifølge Skogmeldingen fra 2016 er over en tredjedel av den skogen som ble målt å være gammelskog for 20 år siden nå borte. Halvparten er fjernet av hogst. Dersom avvirkingen fortsetter i samme takt som i dag, vil resten av den eldste skogen vår, som ikke er vernet, ifølge NIBIO være [borte i løpet av 50 år](#). Om avvirkingen økes, vil det gå enda raskere. Det er en betydelig risiko for at vi i raskt tempo, med statsstøtte, hogger skog som burde vært vernet.

Grønn skattekommissjon konkluderte i 2015 med at *støtten til taubaner bidrar til hogst i uberørte områder med lav lønnsomhet og potensielt betydelig tap av biologisk mangfold*. I tillegg har vi en forpliktelse ifølge FNs konvensjon for biologisk mangfold som sier at subsidier som er skadelige for biologisk mangfold skal være fjernet, faset ut eller endret

innen 2020. Videre har Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling (OECD) ved flere anledninger kommentert de negative miljøeffektene av slik subsidiering, og i en vurdering av norsk miljøarbeid bemerkes det at det finnes flere miljøfiendtlige subsidier som burde fjernes ([OECD 2011](#)). Også et bredt sammensatt økosystemtjenesteutvalg som stod bak [NOU 2013: 10 Naturens goder – om verdier av økosystemtjenester](#) konkluderte enstemmig med at tilskuddet til hogst av skog i bratt og ulendt terreng måtte avvikles.

Hvordan brukes subsidiene?

Tilskuddene til drift i bratt terreng går til taubanedrift, en driftsmetode som er nødvendig for å ta ut tømmer fra skog i de bratteste terrengene der skogsmaskiner ikke kommer til, og skogsbilveier som øker tilgjengeligheten til skogen. Det inkluderer både ombygging og nybygging av vei, hvor ombygging betyr utbedring av gamle veier slik at de tilpasses dagens tømmerbiler – og også kan være ganske store inngrep.

For 2017 er beløpet **135 millioner kroner til taubane og vei**. Om vi inkluderer tilskudd til tømmerkaier blir det 210 millioner totalt til infrastruktur i skogbruket, som i varierende grad tilgjengeliggjør skog i bratt terreng for hogst.

Tilskuddene gis over to kapitler i statsbudsjettet.

Det ene er kap. 1150, post 50, og kalles Landbrukets utviklingsfond (LUF). Disse midlene er en del av jordbruksforhandlingene, og hvordan midlene fordeles forhandler Landbruks- og matdepartementet (LMD), Norges Bondelag og Norges Bonde- og Småbrukarlag om hver vår. Den totale rammen for denne posten er på 214 mill. i 2017, herunder 172 mill. til såkalte nærings- og miljøtiltak. 103 mill. av disse igjen går til skogsbilvei og skogsdrift (resten, 70 mill., går til skogkultur, det vil si skogplanting og ungsogpleie). De resterende midlene til Landbrukets utviklingsfond går til blant annet skogplanlegging, kompetansetiltak og Kystskogbruket.

Tilskudd til skogsbilvei utgjør det meste av de 103 mill. I 2016 ble det utbetalt 15 mill. til taubane. Fylkene prioriterer hvordan pengene skal brukes og har vedtaksmyndighet, men retningslinjer for prioriteringer er avklart fra LMD på forhånd. For 2017 peker retningslinjene fra mot å øke fysisk infrastruktur, det vil si vei.

SUM i 2017: 103 mill. kroner til vei, taubane og annen skogsdrift i bratt terreng.

Den andre andelen der det kan gis tilskudd til drift i bratt terreng gis over kap. 1149, post 71. Tilskudd over denne posten går kun til vei, og hovedformålet er nye skogsbilveier og tømmerkaier. Sistnevnte gis det støtte til utelukkende fra denne posten, og LMD har for 2017 prioritert kaiprojekter som bidrar til økt sysselsetting.

SUM i 2017: 107 mill. Fordelingen er 32 mill. kroner til vei, og resten tømmerkaier.

Tilskudd til vedlikehold av vei er ikke en del av disse tilskuddsordningene. Skogfond kan brukes til å kompensere for utgifter til det. [Skogfondet](#) består av midler som skogeierne plikter å sette av ved alt salg av tømmer og biobrensel, og som skogeier får skattefordel av.

Formålet med ordningen er å sikre langsiktige investeringer og finansiering av en bærekraftig forvaltning av skogressursene.

Hva mener Sabima?

Den eldste skogen i Norge er dårlig kartlagt, og vi har for lite kunnskap om hvor de mest verdifulle gammelskogene ligger til at tilskudd som potensielt kan gå til å hogge den bør gis. Sabima mener at inntil kunnskapen om hvor gammelskogen finnes er på plass, må det i statsbudsjettet for 2018 tydeliggjøres at det **ikke skal gis tilskudd til hogst av annen skog enn åpenbar industriskog**. Det samme gjelder **bygging av skogsbilveier** som tilgjengeliggjør gammelskog for hogst. Dette må gjøres tydelig i retningslinjene for tilskuddene. Derfor foreslår vi kutt av rundt halvparten av tilskuddsordningenes omfang. Vi foreslår også at tilskuddsordningene deles opp slik at miljøtilskudd og næringstilskudd skilles tydelig på ulike budsjettposter.

Sabima anbefaler at penger spart på kuttet i subsidiene brukes til å igangsette arbeidet med å kartlegge gammelskog, i tråd med Skogmeldingen.

Sabima foreslår at

Subsidier til veibygging og taubane kuttes med 60 millioner kroner i kap. 1150, post 50, og med 15 millioner kroner i kap. 1149, post 71.



Bratt terreng er vanskelig tilgjengelig for skogbruk. Derfor har skogen ofte fått stå og bli gammel og rik på trua arter. Områdene har imidlertid også vært vanskelig tilgjengelig for kartleggere, og miljøverdiene er ofte dårlig kjent. Dette stiller særlige krav til saksbehandlingen for å sikre at verneverdier ikke går tapt.



Taubanedrift er kostbar, selv med statsstøtte, og inngrepene blir derfor ofte betydelige for å gi økonomi i tiltaket. Taubanedrifter begrenser også muligheten til å sette igjen holt og enkeltrær som ellers er vanlig ved flatehogst.



I det foreslåtte verneområdet i Renålia i Selbu ble det innvilget støtte både til ny vei og taubanedrift i bratt terreng. Skogsbilveien utgjør et betydelig terrenginngrep, og gjør tilgjengelig store arealer som ellers hadde vært ulønnsomme for skogsdrift.

Alle bildene er fra 2011, og er tatt av Sabima.