

K: Klimat, energi, miljö och kommunikationer

Innehåll:

Klimatrapport 2: klimatpolitiska programgruppens förslag	301
Motioner	307
Klimatarbetet globalt och i EU m.m.	307
Klimat och transporter, jord- och skogsbruk, bioenergi samt energieffektivisering	310
Energikällor och teknikutveckling	312
Övriga miljö- och naturvårdsfrågor	314
Djurskydd	319
Samhällsplanering och bostadspolitik	321
Infrastruktur	324
Partistyrelsens yttrande	335
Klimatarbetet globalt och i EU m.m.	335
Klimat och transporter, jord- och skogsbruk, bioenergi samt energieffektivisering	338
Energikällor och teknikutveckling	341
Övriga miljö- och naturvårdsfrågor	343
Djurskydd	346
Samhällsplanering och bostadspolitik	347
Infrastruktur	348

Klimatrapport 2

Klimatpolitiska programgruppens förslag

Slutsatser beträffande det globala klimatarbetet

1. Breda och internationella överenskommelser om radikalt minskade utsläpp av växthusgaser är helt avgörande för framgång i globala klimatarbetet. Sverige ska spela en aktiv roll i att dessa kommer till stånd.

2. Klimathotet handlar om vårt ansvar för kommande generationer och att bevara den biologiska mångfalden och naturmiljöerna. Klimatförändringar har också omfördelade effekter. De fattiga i utvecklingsländer är de som drabbas mest av torka och översvämningar, samtidigt som de rika är de som drar nytta av de processer som skapar utsläppen. Globala generella ekonomiska styrmedel, såsom CO₂-skatter, handel med utsläppsrätter och kraftfull energieffektivisering, måste utvecklas betydligt och utgöra basen i den globala klimatpolitiken för att utsläppen av växthusgaser ska kunna minska snabbt och kostnadseffektivt.

3. Klimathotet kräver en rättvis lösning. Den industrialiserade världen måste förbinda sig till betydande utsläppsminskningar. Utvecklingsländer måste också bidra, särskilt den del av befolkningen som har en relativt sett hög BNP per capita. I övrigt bör mekanismer och resursöverföringar utformas så att utvecklingsländer får möjlighet att växa med så liten ökning av utsläpp som möjligt.

4. För att utsläppen ska kunna minska så snabbt, och samti-

digt som särskilt utvecklingsländernas ekonomier fortsätter att växa, krävs att tillgänglig klimatsmart (dvs. så fossilgasfri som möjligt) teknik för energiframställning används fullt ut i enlighet med sin potential, lämplighet och kostnadseffektivitet. Det inkluderar vidareutveckling av energieffektivitet, kärnteknologi, förnybara energislag samt CCS-koldioxidinfångning och -förvaring. Det senare kan spela en viktig roll under en övergångstid inte minst om CCS-tekniken anpassas till förutsättningarna i Kina, Indien och andra intresserade u-länder.

5. Politiska insatser ska i princip vara neutrala vad gäller valet av teknik: ”teknikneutralitet”. Det innebär dock inte att alla tekniker och energislag ska betraktas som likvärdiga. Staten ska ställa krav beträffande hälsa, säkerhet och miljö och kontrollera att kraven uppfylls samt främja forskning och utveckling, men i övrigt inte detaljstyra.

6. Mer fokus behövs på metoder för att hindra avskogning, t.ex. att definiera äganderätt och ansvar för skogen, och skapa incitament för myndigheter och enskilda att vårda och öka arealer med skog. Åtgärder mot avskogning och för vård och tillväxt bör finnas med i en internationell överenskommelse.

7. Vi bör använda oss av internationella insatser och frihandel för att uppnå största möjliga globala utsläppsreduktion. Ju större skillnader mellan länder och företag, desto större

vinster finns det att hämta med handel i utsläppsrätter, EU-certifikat för handel med förnybar energi, etc.

8. För att lösa den globala klimatproblematiken krävs dubbla mål: dels klimatmålet – dvs. minskade globala utsläpp av växthusgaser – dels miljömålet, dvs. att överlämna en miljö i balans till kommande generationer. EU-målet om minskade utsläpp av växthusgaser samt CBD-målet, om uppfyllande av konventionen av den biologiska mångfalden, är båda av högsta dignitet.

9. EU och Sverige kan minska utsläppen av växthusgaser på ett mer kostnadseffektivt sätt genom s.k. flexibla mekanismer som överför teknik och minskar utsläppen i utvecklingsländer. Det gör också att Sverige kan åta sig mer ambitiösa mål. Den mekanism som finns i Kyotoprotokollet, CDM (clean development mechanism), har dock brister och behöver förbättras i vissa avseenden.

10. CDM projekten behöver ges en större geografisk spridning än i dag. Det är framför allt stora länder som Kina, Indien och Brasilien som hittills tagit emot CDM projekt.

11. CDM kommer att ha svårt att ge den stora volym av utsläppsminskningar som krävs för att tillräckligt bidra till lägre utsläpp i utvecklingsländer.

12. Förutom fungerande CDM behöver därför ett nytt internationellt klimatavtal också innehålla andra instrument, som s.k. ”sektors-CDM”. En sådan mekanism innebär att ett tak sätts för utsläppen i en viss sektor och land. Blir utsläppen lägre än taket kan mellanskillnaden säljas och ge en intäkt för landet där utsläppsminskningen har skett.

13. Intäkter från sektors-CDM kan fungera som en viktig morot för landets regering att föra en politik som minskar utsläppen. En sådan mekanism har därför större möjligheter att ge storskaliga utsläppsminskningar än vad dagens CDM-projekt kan åstadkomma.

14. För att så effektivt som möjligt minska de globala utsläppen behöver utvecklingen gå mot generella styrmedel som gör att det kostar att släppa ut växthusgaser. Som steg på vägen kan ett nytt klimatavtal innehålla sektorspecifika mål för vissa länder och sektorer samt att det i avtalet stakas ut hur systemet kan vidareutvecklas. Utvecklingsländer som uppfyller sina sektorsmål ska vara berättigade till finansiellt stöd för investeringar i klimatsmart teknik.

15. På sikt bör även länder som Kina och Indien införa handel med utsläppsrätter och koldioxidskatter. ”Sektors-CDM” kan vara ett bra steg på vägen för att upparbeta den kompetens och nödvändiga statistisk som behövs.

Slutsatser som bör vägleda Sverige i klimatarbetet på EU-nivå

16. Som blivande ordförandeland i EU och EU-företrädare vid klimatmötet i Köpenhamn 2009 har Sverige ett särskilt ansvar och möjlighet att leda och påverka EU:s och världens klimatpolitik.

17. Klimatmålet – dvs. minskade globala utsläpp av växthusgaser – ska vara det överordnade målet. Vid konflikter med andra klimatmål som satts upp ska EU-målet om minskade utsläpp av växthusgaser vara överordnat i Sveriges klimat- och EU-politik.

18. Ett EU-land som exporterar koldioxidfri el till ett annat medlemsland ska i sin egen måluppfyllnad kunna tillgodoräkna del av utsläppsminskningen som uppstår.

19. Kostnaderna för ytterligare utsläppsminskningar varierar betydligt mellan EU:s medlemsländer och kostnaderna för åtgärder i Sverige kan vara förhållandevis höga. Därför behövs flexibilitet i EU:s klimatpolitik, så att åtgärder i andra EU-länder och länder utanför EU kan räknas in i Sveriges och andra medlemsländers måluppfyllelse.

20. EU ska undvika att driva en politik som leder till ”kol-läckage” till länder utan klimatpolitik. Utsläppen inom EU får inte minska på bekostnad av att vissa anläggningar eller produktionstekniker flyttar till sådana länder, och därmed riskerar att öka de globala utsläppen. Det innebär att EU ska fokusera på sådana länder i sina internationella klimatpolitiska ansträngningar, men inte använda sig av klimattullar bl. a. därför att det skulle riskera att stjälpa möjligheterna till ett globalt klimatavtal.

21. Sverige ska arbeta globalt och inom EU för att det övergripande klimatmålet som satts upp för EU för år 2020 ska skärpas från 20 procent till minst 30 procent givet att andra industrialiserade länder gör motsvarande åtaganden.

22. Sverige ska verka för att EU ska lokalisera en av de planerade storskaliga anläggningarna för infångning och lagring av koldioxid (CCS) i Sverige och i anslutning till svensk basindustri. (Alliansöverenskommelsen).

Slutsatser om det personliga ansvaret

23. Vi vill inte påtvinga människor en viss livsstil. Det är viktigt att inte komma med politiska pekpinor hur varje människa bör leva eller vilka klimatlösningar som är bäst för varje enskild individ. Däremot bör människor som vill och eftersträvar att göra aktiva val för att minska klimathotet ges bättre möjligheter att göra sakligt välunderbyggda och medvetna val. Samhället och politiken har ett stort ansvar att underlätta detta.

Slutsatser på transportområdet

24. Sverige ska sträva efter att transportsektorn införlivas i EU:s utsläppshandelssystem, som ett komplement till regler, specifikationer, nationell beskattning m.m. för att på avgörande sätt driva ned förbrukningen av fossila bränslen i transportsektorn.

25. Centrala styrmedel för att minska klimatpåverkan från transportsektorn ska vara koldioxidskatt och handel med utsläppsrätter. Koldioxidskatten bör på sikt fortsätta att höjas, men hänsyn bör tas till oljeprisets utveckling och energiskatterna i övriga EU. Förutom koldioxidskatt och handel med utsläppsrätter ska som kompletterande styrmedel användas,

bl. a EU-direktiv och svenska myndighetsföreskrifter som reglerar utsläppsnivåer.

26. Ökade intäkter från klimatskatter och avgifter ska inte leda till ett totalt högre skattetryck, utan till en genuin skatteväxling. I dag är hushållen hårdare belastade med klimatskatt/avgifter än övriga ekonomin. Den obalansen bör rättas till.

27. Definitionen av miljöbil måste fokusera på fordonets utsläpp av växthusgaser och partiklar. Även andra växthusgaser än koldioxid bör införlivas i styrmedelssystemen.

28. EU:s system med handel av utsläppsrätter gör att det blir maximal klimatvinst i EU vid en övergång från fossilt bränsle till el genom att energitillförseln flyttar från den "icke-handlande sektorn" till den takbegränsade "handlande sektorn". Även vid en storskalig övergång till elbilar i EU bör de fastställda "taknivåerna" i handelssystemet ligga fast. Då minskar en övergång till elbil utsläppen med lika mycket som utsläppen från de ersatta fossilt drivna bilarna tidigare genererade.

29. Sverige har goda förutsättningar att bli en föregångare och en testmarknad vad gäller elbilar. Det ska vi utnyttja. Resurser ska satsas på forskning och utveckling av elbilar och batteriteknik.

30. Plan- och bygglagen och andra relevanta regelverk bör förändras så att de möjliggör en utbyggnad av nödvändig infrastruktur så att elbilen ska kunna få fäste på marknaden senast år 2011.

31. En satsning på utbyggnad av infrastruktur bör göras under åren 2009 till 2011. Detta kan till exempel ske genom att regeringen inför en investeringsfond ur vilken kommuner, mackägare och andra kan söka bidrag för att installera laddstolpar.

32. Målet på EU-nivå ska vara en miljon eldrivna bilar i Europa till 2015.

33. Elhybridbilar måste ges likvärdiga, eller bättre, skattemässiga villkor jämfört med andra miljösatningar vad gäller bilar. Folkpartiet vill gå längre än som skett i klimatbeslutet 2009.

34. Förmånsbeskattningen av tjänstebilar ska kopplas tydligare till bilens utsläpp av koldioxid. Förmånsskatten blir då lägre för de flesta elbilar och elhybrider jämfört med andra miljöbilar. Det stimulerar till en bilpark med lägre utsläpp och till fortsatt teknikutveckling.

35. Biodrivmedel är undantagna från energiskatt. Elfordon bör få minst samma skattesubvention, antingen genom avskaffad energiskatt på elen eller, eftersom det sannolikt är administrativt komplicerat, annat motsvarande stöd.

36. Koldioxidkomponenten i fordonsskatten bör kontinuerligt skruvas upp för att öka attraktiviteten hos bilar med låga utsläpp.

37. Sverige ska verka för harmoniserade regler och standards för elfordon inom EU och globalt.

38. Samtidigt som Sveriges totala utsläpp av växthusgaser har minskat sedan 1990 har utsläppen från transporter ökat. Det gäller framför allt godstransporter på väg. Ambitionen ska därför vara att överföra fler godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

39. För att få ned utsläppen från väg- och flygtrafik bör höghastighetståg införas i kombination med regional matartrafik och kollektivtrafik. Satsningarna ska ha som utgångspunkt strävan efter, och analys av, samhällsekonomisk lönsamhet (i analysen ska ingå klimat- och ekologiska effekter).

40. Klimataspekten måste få större tyngd i samhällsplaneringen både på kommunal och på regional nivå. Förbättra samhällsplaneringen så att de korta bilresorna minskar till förmån för kollektivresande, cykel- och tågtrafik. Cykling bör dessutom gynnas bl. a genom förändrade skatteregler för arbetsgivares motionssatsning på cykling. Ändringar i plan och bygglagen bör främja bl. a en klimatsmart bebyggelsestruktur, trafikplanering och infrastruktur.

41. Det är positivt att flyget kommer att införlivas i EU:s utsläppshandelssystem. Tilldelningen till flyget bör dock skärpas och andelen auktionerade rättigheter öka. Utsläppen på hög höjd ska bära sina verkliga klimatkostnader, och flygets utsläpp behöver därmed ges en motsvarande högre vikt. Sverige bör verka för att direkta och indirekta subventioner till flyget avskaffas.

42. Sverige ska vara pådrivande för att EU inför åtgärder – både inom EU och globalt – så att även sjötransporter betalar sina klimatkostnader. Detta inkluderar fisket.

Slutsatser om bioenergi

43. Bra producerad, klimatsmart, bioenergi kan vara en pusselbit för att minska den fossila energianvändningen. EU:s förslag på krav att biodrivmedel ska minska utsläpp av växthusgaser med 35 procent för att få räknas som förnybart är inte tillräckligt ambitiöst, utan kriterierna bör skärpas och procenttalet höjas. En enkel, genomskådlig och korruptionsrobust certifiering bör införas som säkerställer biodrivmedlens klimatnytta.

44. EU:s regler för bränslekvaliteten bör ändras så att den tekniskt lämpliga nivån på inblandning av etanol i bensin tillåts. EU:s tullar på etanol bör avskaffas.

45. Den mest resurs- och kostnadseffektiva användningen av biobränslen är i el- och värmeproduktion i form av bland annat fjärrvärme. Sverige kan också genom sin starka skogs- och fordonsindustri bidra till utveckling av teknik för andra generationens cellulos- och avfallsbaserade biobränslen samt teknik för el- och elhybriddrift av fordon.

46. Storskalig odling av biogrödor och uttag av bioenergi blir lätt problematisk och måste därför ske med stor hänsyn till bland annat den biologiska mångfalden. Den ska även vägas av mot negativa miljöeffekter, som risk för ökat näringsläck-

age och ökad övergödning. Nya metoder inom skogs- och jordbruket som kan kombinera bibränsleproduktionen och förstärkt biologisk mångfald måste tas fram genom forskning och utvecklingsarbete. Det finns starka skäl för att inom ramen för CBD (konventionen om biologisk mångfald) göra en tydlig koppling till klimat- energifrågornas hantering i EU och globalt.

47. Existerande livsmedelsproduktion får inte slås ut av bioenergiproduktion på ett sätt som kan leda till snabbt stigande livsmedels- och foderpriser med ökad fattigdom och hunger hos konsumenter, i bland annat tredje världen. Rätt hanterat, genom ökad samverkan och borttagande av handelsstörande hinder kan en lämplig bioenergiproduktion leda till viktiga ökade utkomstmöjligheter och bidrag till standardhöjningar för odlare i tredje världen.

48. Biobränsleproduktion bör inte subventioneras utan bör konkurrera fritt med andra branscher om bioråvaran. Vi bedömer inte att det är en hållbar politik att låsa oss fast vid första generationens biodrivmedel. De ambitioner som hittills presenterats för biodrivmedel riskerar i så fall att leda fel. En princip om försiktighet leder oss till att föreslå en utfasning av besluten om att subventionera och prioritera just biodrivmedel. Inga mer medel bör tillskjutas till miljöbilspremie efter juli 2009 och skattebefrielsen för biodrivmedel bör fasas ut.

49. Den av regeringen tillsatta Hållbarhetskommissionen bör genomföra en analys av effekterna av en övergång till biodrivmedel med hänsyn tagen till såväl klimathotet som EU:s och USA:s stödpolitik, samt höga oljepriser.

50. Kommissionen bör också beakta hur olika års skörd spelar in samt den trendmässigt ökade efterfrågan på mat och foder.

51. För en detaljerad genomgång av argumenten ovan, se Folkpartiets rapport "Bioenergin i klimatpusslet – politik för en hållbar lösning", publicerad i juni 2008.

Slutsatser om det svenska jordbruket

52. I likhet med andra sektorer bör jordbruket bära sina klimatkostnader. Det innebär att de nedsättningar av koldioxid-skatter m.m. som jordbruket i dag har bör minskas för att på sikt tas bort. Det skulle öka näringens incitament för energieffektivitet, besparingar, samt främja och investeringar i klimatsmart teknik i jordbrukssektorn. Denna ansats bör gälla också på EU-nivå.

53. Det är angeläget att jordbruket i högre grad producerar biodrivmedel för eget bruk, och därmed minskar sitt beroende av bl. a fossil diesel. Användning av egenproducerat biodrivmedel inom jordbruket bör även efter 2013 vara skattebefriad.

54. Ökad forskning bör ske för att belysa konflikten mellan nötkreaturs negativa klimatpåverkan och deras positiva påverkan på öppna landskap.

Slutsatser om energieffektivisering

55. Vi måste hushålla med jordens resurser så att vi lämnar över ett hållbart samhälle till nästa generation. En effektivare användning av energi är centralt för den visionen. Mer energieffektiva lösningar är i ett globalt perspektiv också centrala för att världen ska kunna minska utsläppen av växthusgaser samtidigt som utvecklingsländernas välfärd ska öka.

56. Energieffektivisering har varit ett viktigt verktyg för att bromsa oljeanvändningen, och det finns en fortsatt stor effektiviseringspotential även i Sverige. Effektiviseringar går ofta att genomföra med kort ledtid, vilket globalt sett bromsar upp utsläppen av växthusgaser snabbare än byggnation av ny kraftproduktion.

57. Det finns en betydande potential för att effektivisera Sveriges energianvändning. Åtskilliga åtgärder är lönsamma att genomföra, eller har låg kostnad, men genomförs ändå inte. Det kan bero på ett glapp mellan tillverkarens och användarens ekonomiska intressen, t.ex. när det gäller fastigheter och transporter (s.k. marknadsmisslyckande av principal agent natur). Inom industrin kan det bero på bristfällig kunskap eller höga kostsiktiga avkastningskrav. För hushållens del ligger förklaringen bland annat i bristande information.

58. Det behövs en kombination av stärkta regelverk och förbättrade styrmedel för att Sverige ska kunna nå en effektiv resursanvändning på energiområdet. Styrmedlen bör så långt möjligt vara generella och teknikneutrala.

59. Existerande stöd för effektivare energianvändning i bostadshus bör ses över och om möjligt utformas mer teknikneutralt. Det kan ske till exempel genom att en gemensam pott för stöd till investeringar i bostadshus införs, där åtgärder som rekommenderas i husets energideklaration berättigar till investeringsbidrag ur potten.

60. Konsumenterna bör få lättare att göra medvetna och informerade val och att skaffa sig kontroll över sina energikostnader. Marknaden för elmätare bör avregleras.

61. Basindustrin står för en stor del av Sveriges energiförbrukning och klimatbelastning. Effektivare processer är därför särskilt viktiga i dessa anläggningar för att minska energigången. Staten ska fortsätta sitt program för effektivare energianvändning i elintensiv industri och kan utöka verksamheten till att gälla även andra industriföretag. En energieffektiviseringscheck kan införas för att stödja företagen i deras kartläggning av problem och möjligheter beträffande energianvändningen.

62. EU ska fortsätta att driva på utvecklingen för energieffektivare fordon och lägre utsläpp av koldioxid, dock på ett sätt som inte specifikt diskriminerar den svenska fordonsindustrin. Den svenska fordonsskatten bör i stor utsträckning relateras till krav på bränsleeffektivitet och utsläpp av koldioxid.

Slutsatser beträffande skogen och klimatet

63. Åtgärder mot avskogning och incitament för återbeskogning är potentiellt mycket effektiva åtgärder mot växthuseff-

fekten. Skogsfrämjande åtgärder bör därför ges hög prioritet i det internationella klimatarbetet.

64. Problemet med avskogning i tredje världen och önskvärd återbeskogning bör hanteras i framtida klimatavtal och formuleringen av klimatmål.

65. När en ny internationell klimatregim är på plats bör möjligheten att inkludera kolsänkor i svenska och internationella klimatmål och klimatavtal utredas och inkluderas, förutsatt att tillförlitliga mätmetoder har utvecklats.

66. Pålitliga metoder för internationella skogscertifieringar och spårbarhetscertifikat bör utvecklas och användningen främjas.

67. Stödet till FN:s program för att hindra avskogning i tredje världen ska öka. Skövling av tropiska skogar ska motverkas genom finansiering av åtgärder och ersättningar från en nyinrättad skogsfond för återbeskningsprojekt.

68. Ökad kunskap krävs om hur skogen lagrar och släpper ifrån sig koldioxid. Betydelsen av ett hållbart skogsbruk, med både växande ungskog och ”gammelskog”, liksom den mark som skogen växer i, ska belysas.

69. Ökad kunskap krävs om hur skogsprodukter kan användas på ett klimatmässigt effektivt sätt, och ett för naturen optimalt sätt.

70. En skoglig sårbarhetsanalys bör genomföras vad gäller konsekvensen för skogen av ändrat klimat. Ökad forskning krävs om nya insektshot.

Slutsatser om kärnkraft

71. De svenska kärnkraftsreaktorerna faller för åldersstrecket från början av 2020-talet och därefter. En planeringsmarginal på 12–15 år behövs för att säkra försörjningstryggheten så att Sverige inte blir beroende av importerad fossilbaserad el och för att motverka stigande elpriser. Alliansen har kommit överens om att de tio reaktorer som nu är i drift kan komma att ersättas av maximalt tio nya reaktorer på de platser där reaktorer i dag är lokaliserade.

72. Avvecklas kärnkraften blir det synnerligen svårt för Sverige att uppnå våra och EU:s ambitiösa mål om minskade utsläpp av växthusgaser med 75–90 procent till 2050, om vi inte samtidigt accepterar en strukturomvandling som innebär drastisk kapitalförstörelse och nedläggning av viktiga delar av Sveriges basindustri, samt lägre ekonomisk tillväxt.

Slutsatser om vattenkraft och vågkraft

73. Folkpartiet står som garant för den biologiska mångfald och de naturvärden som outbyggda älvar och älvsträckor representerar. De fyra nationalälvarna, liksom övriga vattenområden som nämns i Miljöbalken 4:6, ska bevaras orörda.

74. Det finns ändå en viss, men relativt begränsad, potential för ökad användning av vattenkraft i Sverige, dels genom uppgradering av befintliga verk, dels genom användning av

ny ”strömningsvatten”-teknik som ger upphov till mindre ingrepp i naturen än traditionella dammbyggen.

75. Skydda bäckar, åar och andra mindre vattendrag mot exploatering.

76. Systemet med elcertifikat infördes för att ekonomiskt stödja utbyggnad av småskaliga vattenkraftverk trots deras miljöförstörelse inverkan. Nyttan i form av ökad eltilförsel vid fortsatt utbyggnad står dock inte i proportion till skadan på biologisk mångfald, åar, bäckar och andra små vattendrag.

77. Inget statligt stöd bör utgå till småskalig vattenkraft efter det att nuvarande överenskommelser och kontrakt löpt ut. Vi accepterar uppgradering och effektivitetshöjning i existerande anläggningar på marknadens villkor.

78. På grund av systemet med elcertifikat har realvärdet av statligt finansierade miljöåtgärder i form av vattenköp urgröpts och reducerats väsentligt. Realvärdet bör återställas och lagen ändras så att inte certifikatintäkten inräknas i anläggningens nytta.

79. Ytterligare utbyggnad av småskalig vattenkraft skulle bidra mycket lite till ökad eltilförsel. Elcertifikatsystemets mål om mer förnybar energi bör nås utan att ny småskalig vattenkraft byggs.

80. Vågkraft är ett nytt energislag som är ett intressant komplement till annan klimatsmart energiproduktion. Tillståndprocessen vid etablering av vågkraftverk bör förenklas och snabbas upp.

Slutsatser om vindkraft

81. En ny planeringsram för vindkraft på 30 TWh till år 2020 fastställs, enligt Energimyndighetens remissbehandlade förslag, varav 20 TWh till lands och 10 TWh till havs (Alliansöverenskommelsen).

82. Planprocessen för vindkraft förenklas, genom att den så kallade dubbelprövningen avskaffas. Samtidigt ges kommunen medbestämmande genom att kommunfullmäktiges godkännande krävs för projekt som tillståndsprövas enligt Miljöbalken (dvs. större verk eller vindkraftparker). (Alliansöverenskommelsen).

83. Förutsättningarna för utbyggnad av vindkraftsparker till havs bör studeras särskilt. Det gäller bl.a. nätanslutningsregler, olika strandstaters konkurrerande stödsystem, förutsättningar för gemensamma projekt enligt förnybardirektivet, etc. (Alliansöverenskommelsen).

84. Den snabba globala expansionen av vindkraften kommer att stimulera fortsatt teknikutveckling, vilket successivt driver ner kostnaderna.

85. I dagsläget är vindkraftselen, särskilt vad det gäller havsbaserad vindkraft, förhållandevis dyr i jämförelse med vatten- och kärnkraftsel.

86. Vindkraftens fördelar finns framför allt i småskalig och lokalt inriktad energiproduktion. Det ger möjligheter för nya aktörer på energimarknaden, som enskilda, småföretag, kooperativ och bostadsrättsföreningar. Den el-prisdämpande effekten kan för dessa aktörer bli betydande.

87. Utbyggnaden av vindkraften måste ske med beaktande av natur- och kulturvärden samt av friluftslivets intressen. Riksintresset obruten kust är särskilt viktigt att värna.

Slutsatser vad det gäller solenergi

88. Forskning och utveckling rörande solenergi bör uppmuntras och stödjas.

89. Kostnaderna för att producera solenergi är i dag höga och kostnadsminskningar genom teknikutveckling har hittills varit blygsamma. Nu pågår dock en snabb teknikutveckling. Det kommer att leda till effektivare produkter och lägre produktionskostnader.

90. Generella styrmedel bör i första hand användas för att stimulera efterfrågan på klimatsmart elenergi, inklusive solenergi.

Slutsatser vad det gäller teknikutveckling

91. De genomgripande förändringar som energipolitiken och samhället står inför – globalt, nationellt och regionalt – ställer stora krav på ny teknologi. Det öppnar upp många nya möjligheter som svenska företag bör ta tillvara.

K: Klimat, energi, miljö och kommunikationer

Motioner

Klimatarbetet globalt och i EU m.m.

K1. Folkpartiet bör etablera en offensivare klimatpolitik

Motionär: Anders Schüllerqvist, Enskede

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** anta förslaget om 12 liberala grundstenar för klimatpolitiken enligt nedanstående förslag för att stärka Folkpartiets miljö- och klimatprogram
2. **att** partiets klimatgrupp ges i uppdrag att uppgradera klimatprogrammet från partirådet i oktober 2008, så att det ansluter sig till de 12 grundstenarna
3. **att** landsmötet uttalar som sin mening att klimatgruppen under denna uppgradering skärper till texten så att den blir tydligare, mera åtgärdsinriktad och då det är möjligt mera mätbar så att klimatprogrammet går från alla vackra ord till mera konkreta och handfasta åtgärder
4. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att ta fram och exekvera en lanseringsplan för denna nya miljö- och klimatpolitik som ger Folkpartiet positionen som ledande inom miljö- och klimatområdet inför 2010 års val, kanske under begreppet "Folkpartiet liberalerna – det nya miljöpartiet"

Folkpartiet bör vara bäst på miljö och klimat. Vi var med och bildade Naturskyddsföreningen för 100 år sedan, men vi har nu tappat mark. Vi bör fram i täten igen.

Alliansen träffade en bra klimatöverenskommelse den 5 februari 2009. Nu finns en bra grund att stå på och fyra partier är eniga. För Folkpartiet betyder detta att vi måste uppgradera vår klimatpolitik och satsa mer offensivt än vi tidigare gjort, för att ligga i paritet med denna överenskommelse och verkligen attrahera väljare med klimat- och miljöintresse, men allra främst för att Sverige och världen behöver ett bättre program. Ett bra klimatprogram bör dessutom bygga på ett antal grundpelare för att tydliggöra avsikten med programmet och det saknar vårt nuvarande klimatprogram.

Ett förslag med 12 liberala grundstenar för klimatpolitiken presenteras nedan. Vårt klimatprogram är i många stycken ganska defensivt, otydligt och öppet för många tolkningar. Det finns många områden där vi kan presentera en offensivare politik. Folkpartiet har inom många av dessa områden varit aktivt, men mycket mer kan göras. Omfattande energieffektivisering måste göras för att nå nödvändiga utsläppsmål. Mer än planerat kan säkert göras på flera områden. Hög hastighetståg, uppgradering av existerande snabbtåg och förbättrat järnvägsunderhåll är några åtgärder inom järnvägsektorn. Ökad satsning på kollektivtrafik är viktig för ett hållbarare samhälle. En ökad fokusering på elfordon skulle också betyda mycket för att få ner utsläppsnivåerna. Här måste vi som politiker ta till lite tuffa tag som gör omställ-

ningen snabb. Ökad skatteväxling är rimligen modellen. Hela transportsektorn kräver fokusering. Säkert finns många friska grepp att satsa på inom jordbrukssektorn, som bidrar med stora utsläpp. Trots alla satsningar växer avfallsmängden i Sverige. Ytterligare ett område där mycket kan göras med återvinning, förbränning och biogasproduktion. Vi bör också satsa på export av fossilfri el producerad av vindkraft och kraftvärme från fjärrvärmesystemen och industrin i väntan på den nya kärnkraften, som först dyker upp runt 2025 och alltså inte påverkar energisituationen förrän om 15–20 år. Det gäller nu att ta fram en ny mera offensiv klimatpolitik och därefter att producera en sammanhållen lanseringsplan av denna Folkpartiets nya klimatpolitik och på ett organiserat sätt denna lanseringsplan i verket. Här behövs en kombination av motioner, utspel i pressen, seminarier och skriven text som stöder budskapet att Folkpartiet liberalerna är det nya miljöpartiet.

Med alla klimatengagerade i partiet kan det inte vara oöverstigit att komma fram i täten. Folkpartiet kan med denna ansats ta ledningen i Sverige i miljö- och klimatfrågan.

12 liberala grundstenar för klimatpolitiken:

1. Det är bråttom – konkreta åtgärder avgörande
2. Internationella avtal viktiga
3. Offensiva mål om utsläppsminskningar här hemma och totalt när flexibla mekanismer medräknas
4. Rejält klimatstöd till utvecklingsländer kopplat till fattigdomsbekämpningen
5. Sverige ska ligga i framkant av klimatutvecklingen
6. Principen att förorenaren betalar ska gälla
7. Skatteväxling för att stödja miljö- och klimatarbetet
8. Energieffektivisering har hög prioritet
9. Offensivt stöd till förnybara energikällor
10. Fokus på "koldioxiderna" energislag
11. Krafttag inom hela transportsektorn för att minska CO₂-utsläpp
12. Gröna jobb är viktiga för Sverige

K2. Programförslag Klimatrapport

Motionär: Folkpartiet liberalerna Stockholms län

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** punkt 4 i förslaget till klimatprogram kompletteras i enlighet med förslag i motionen
2. **att** punkt 23 i förslaget till klimatprogram kompletteras i enlighet med förslag i motionen
3. **att** punkt 31 i förslaget till klimatprogram kompletteras i enlighet med förslag i motionen
4. **att** punkt 63 i förslaget till klimatprogram kompletteras i enlighet med förslag i motionen
5. **att** punkt 86 i förslaget till klimatprogram kompletteras i enlighet med förslag i motionen
6. **att** punkt 90 i förslaget till klimatprogram kompletteras i enlighet med förslag i motionen
7. **att** punkt 26 i förslaget till klimatprogram utgår
8. **att** punkt 30 i förslaget till klimatprogram utgår
9. **att** avsnittet om vattenkraft och vågkraft kompletteras med en ny punkt i enlighet med motionen

Det är mycket bra att Folkpartiet sätter klimat- och hållbarhetsfrågorna högt på den politiska agendan och även har ett ambitiöst arbete i partiet kring dessa frågor. Programgrup-

pens förslag är huvudsakligen bra men vissa punkter bör tydliggöras och kompletteras i enlighet med vårt förslag.

Två punkter förslås utgå.

– Punkt 4 behöver kompletteras med två avslutande meningar:

Försiktighetsprincipen bör dock gälla för att förebygga framtida koldioxidläckor. En försiktighetsprincip bör även eftersträvas i den globala spridningen av kärnteknologi i energiförsörjningssyfte, där utvecklingen i demokratiskt osäkra länder bör vägas in.

– Punkt 23 behöver kompletteras med följande:

Den som påverkar klimatet negativt genom sitt beteende måste även betala för denna negativa påverkan.

– Punkt 26 och 30 behöver strykas i sin helhet då styckena skapar förvirring kring vad som åsyftas och möjliggör vida tolkningar.

– Punkt 31 kompletteras med meningen:

Kommuner kan förbereda laddstolpars placering genom att reservera mark för detta.

– Punkt 63 kompletteras med en avslutande mening: I tätbebyggda regioner är gröna kilar viktiga för det lokala klimatet.

– Under ”Slutsatser om vattenkraft och vågkraft” vill vi infoga en ny punkt som slår fast att vi i Folkpartiet liberalerna även värnar fiskbeståndet där vattenkraft nyttjas med följande formulering:

Laxrapport och andra åtgärder för att säkra fiskets fria vandringsvägar är viktigt att säkerställa.

Under ”Slutsatser om vindkraft”:

– Punkt 86 kompletteras med följande avslutande mening:

Skattesystemets utformning ska inte motverka utvecklingen för små lokala producenter.

– Punkt 90 kompletteras med följande avslutande mening:

Offentliga institutioner kan bidra till att, genom användande av solenergilösningar, bredda vägen för en ökad användning generellt i samhället av solenergi.

K3. Fossilfri fordonsflotta 2030 via CCR i stället för CCS

Motionär: Bengt Dahlström, Skara

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att Folkpartiet i det fortsatta arbetet med att förverkliga visionen om en fossilfri fordonsflotta år 2030 även utreder alternativet med syntetiska drivmedel av recirkulerad koldioxid

Förverkliga regeringens vision om fossilfri fordonsflotta år 2030

Regeringen har framlagt sin vision om rubricerade i en debattartikel i DN. På agendan i svensk debatt om transportsektorns framtid finns i dag endast två huvudspår:

1) Biodrivmedel att fasa ut befintliga konventionella fordons beroende av olja Biodrivmedel att ersätta både fossil bensin och diesel finns i form av t.ex. etanol och RME av odlade socker- eller stärkelserika grödor resp. oljeväxter. Konflikt med livsmedelsproduktion redan efter blott någon procent av behovet tillgodosetts denna väg har lett till insikten att ”odla drivmedel” är en återvändsgränd.

Förhoppningar vänds nu mot s.k. andra generationens bio-

drivmedel av skogsråvaras cellulosa.

Flera utredningar visar dock att så gott som hela vår skogsproduktion skulle gå åt bara för att tillgodose transportsektorns drivmedelsbehov denna väg.

Återstår biomasseavfall som är konfliktfritt visavi livsmedel och konventionella skogsprodukter.

Potentialen kan vara nog så viktig lokalt men är helt otillräckligt nationellt.

2) Fossilfri el att fasa in transportsektorns elektrifiering. Fossilfri el är förutom skogen Sveriges starka sida med f.n. i grova drag hälften vatten- och hälften kärnkraft. På lång sikt är en helt elektrifierad transportsektor fullt möjlig.

På 21 år vore det en prestation utan like om vi ens kunde nå dithän, att fjärdedelen (cirka en miljon) av alla personbilar vore enbart eldrivna alt. Hybrider med elmotor plus förbränningsmotor på biodrivmedel.

Därtill kommer bussar, lastbilar, långträdare, jordbruksmaskiner, skogsmaskiner, grävmaskiner etc.

Ett tredje tänkbart huvudspår vore 3) syntetiska drivmedel av recirkulerad koldioxid Förutom fossil som vi ska överge och biodrivmedel som är otillräckliga är infångad koldioxid den enda kolkälla vi har.

Via metanolsyntesen är det en tredje möjlighet, som emellertid helt saknas i debatten. Ironiskt nog är det den som har potential att lösa problemet.

Enl. IVA:s Vägval energi har Sverige 14 utsläppskällor med mer än en miljon ton koldioxid vardera motsvarande tillsammans 23 miljoner ton om året.

CC-teknik (Carbon Capture) finns nu för infångning av koldioxid i ”industriskorstenar”.

Snart sagt alla nationella planer räknar med att CCS (S = ”storage”, lagring) är ett viktigt sätt att avvärja klimathotet. I stället för att efter enorma kostnader och med stor risk för läckage eller till och med livsfarliga ”uppkok” begrava koldioxiden kan den hydreras (förenas med väte) via metanolsyntesen till fossilfria, klimatneutrala drivmedel.

Genom elektrolys av vatten kan det erforderliga vätet till metanolsyntesen produceras med insats av fossilfri el.

Det är en färdigutvecklad och mogen teknik, men naturligtvis inte förlustfri. I senaste numret av Science rapporterar israeliska forskare att de knäckt koden att bryta banden mellan väte- och syreatomer i vatten med fotolys med hjälp av ett metallkomplex som katalysator.

Detta genombrott för fotolys, alltså att sönderdela vatten med solljus direkt utan att behöva gå via el, kan öppna för att regeringens fossilfria vision 2030 snart blir ännu mer realistisk att genomföra!

Motionen kan koncentreras i en kort mening: Fossilfri fordonsflotta 2030 via CCR (Carbon Capture and Recycling) i stället för CCS (Carbon Capture and Storage).

Referens: KSLA Nytt & Noterat nr 2/2009

K4. Reviderad text i Folkpartiets klimatrapport 2

Motionär: Bengt Lindhé, Skara

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att byta ut begreppet CCS (Carbon Capture and Storage, koldioxidinfångning och lagring) till CCR (R som i Recycling) i punkt 4 på sidan 4; punkt 22 på sidan 6; näst nedersta stycket på sidan 21; punkt 3 i rutan på sidan 23; andra stycket på sidan 26 samt i sista punkten på sidan 27

2. **att** korrigerar skrivningarna om vindkraft på sidan 54 så att de inte ger olika budskap ("Certifikatsystemet för förnybar elproduktion ska vidareutvecklas. Ett nytt mål med 25 TWh bör sättas för år 2020." respektive "En ny planeringsram för vindkraft på 30 TWh till år 2020 fastställs, enligt Energimyndighetens remissbehandlade förslag, varav 20 TWh till lands och 10 TWh till havs.") Eftersom de två punkterna ger olika budskap bör skrivningen korrigeras.
3. **att** uttala sin mening att det behövs en seriös och förutsättningslös analys av möjligheterna till en utbyggnad av den svenska vattenkraften

Ingen kan garantera att de mängder koldioxid det är fråga om kommer att stanna där de placeras i en jordskorpa som rör sig. Läckage innebär att stora kostnader varit förgäves. Över stora ytor är läckage mycket svårt att mäta. "Uppkok" av stora mängder koldioxid, som under lugnt väder och inversion hinner kväva allt som liv och anda har innan de skingras, kan inte uteslutas. Två sådana katastrofer med naturliga orsaker inträffade under 1980-talet i Kamerun vid sjöarna Monoun och Nyos. Genom koldioxidens kemiska recirkulering till metanol/DME kan CC-teknikens framgångar bli till nytta. I motsats till kostsam och farlig deponi öppnar CCR för produktion av förnybara klimatneutrala eftertraktade drivmedel och oundgängliga kolväten. I förlängningen kan CCR-tekniken mogna så att även atmosfärens koldioxid kan recirkuleras. Med infångad koldioxid och biogasmetan från jordbruk och reningsverk som råvaror kan Sverige förverkliga alliansens vision om fossilfri fordonsflotta år 2030. Referens till konceptet CCR är *The Journal of Organic Chemistry*, January 16, 2009, Vol 74, number 2, publicerad i svensk översättning i *KSLA Nytt & Noterat* nr 2/2009.

Elcertifikatsystemet belastar alla privatpersoner med 7,1 öre per kWh. Med moms blir det 8,9 öre. För en villaägare med en elkonsument på 20 000 kWh innebär det 1 800 kronor per år. Ska vindkraftutbyggnaden finansieras genom elcertifikatsystemet enligt nuvarande principer kan denna merkostnad bli svindlande. Huvudyrkandet under den här punkten är emellertid ett krav på en fullständig genomgång av hela elcertifikatsystemet. Carl B. Hamilton redovisade i en artikel i DN den 30 november 2008 de orimliga ekonomiska konsekvenserna av Energimyndighetens krav på utbyggnaden av vindkraften till 30 TWh. Elcertifikatsystemet och den refererade målsättningen bör underkastas en genomgående analys vad gäller de ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna. Elcertifikatsystemet innefattar bl.a. stöd till torveldning i kraftvärmeverk. Det torde vara svårt att finna något mer kontraproduktivt än torveldning om målet är att reducera koldioxidutsläppen. Om inte annat bör den punkten strykas i elcertifikatsystemet. Den föreslagna utbyggnaden av vindkraften förutsätter att det finns kompletterande kraftkällor i form av vattenkraft eller fossileldade kraftverk när det inte blåser förutom stora kostnader för elledningar för dessa situationer. Inget av detta berörs i klimatrapporten. Dagens cirka 1 000 vindkraftverk producerar cirka 2 TWh. En 15-faldig utbyggnad av vindkraften kan inte ske med mindre än att de miljömässiga konsekvenserna blir belysta. Alliansens nya politik med möjligheter till nybyggnad av kärnkraftverk gör att all utbyggnad av elproduktionen bör ske på samma ekonomiska villkor. Elcertifikatsystemet bör slopas så att den framtida utbyggnaden av Sveriges elproduktion renodlat baseras på ekonomiska grunder med rimlig hänsyn till konsekvenserna för miljön.

Det finns utredningar som visar att den biologiska mångfalden knappast påverkas alls när man bygger ut älvarna. Turistströmmen längs de utbyggda älvarna är väsentligt större än vid de oreglerade. Tack vare odling av lax och havsöring som bekostas av kraftindustrin kan havsfisket bibehållas. Tekniskt sett kan vattenkraften i Sverige fördubblas.

K5. Internationell miljödomstol

Motionärer: Birgitta Ohlsson, Stockholm, Peter Blomquist, Stockholm, Anita Brodén, Sollebrunn, Avni Dervishi, Västerås, Henrik Johansson, Umeå, Peter Kjällkvist, Norrköping, Ulf Öfverberg, Stockholm

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** det på sidan 32 i förslaget till klimatprogram infogas en ny mening: "Det behövs en internationell miljödomstol för att främja efterlevnaden av globala miljöavtal."

I dag lider det globala samarbetet i miljöfrågor brist på starka institutioner. Internationella miljökonventioner är nödvändiga, men hur effektfulla blir de om det saknas möjligheter att genomdriva dem? Vi behöver ett internationellt regelverk för att kunna sätta dit miljöbovar och ställa krav på progressiva miljöreformer hos länder.

Genom att inrätta en internationell miljödomstol skulle det internationella ramverket på miljöområdet stärkas och ett fungerande sanktionssystem komma till stånd där man kan lösa tvister. Detta skulle i sin tur kunna främja efterlevnaden av internationella miljökonventioner.

På global miljönivå står en rad organ med Förenta Nationerna i centrum. Inom FN-systemet har vi FN:s miljöprogram, UNEP, och Kommissionen för hållbar utveckling (Commission on Sustainable Development, CSD) och diverse olika miljökonventioner och initiativ som toppmötet i Johannesburg 2002. Det saknas dock institutioner som kan följa upp besluten fullt ut.

Vi har ingen internationell miljödomstol i dag, även om den internationella domstolen i Haag har en särskild miljö-kammare. Det sker förvisso diskussioner hur UNEP:s roll kan stärkas, men detta räcker inte för att kunna på allvar implementera exempelvis Kyotoprotokollet.

Vi behöver en domstol, då miljöfrågorna är kanske de mest gränsöverskridande vi har. Inspiration kan hämtas från andra fält på den internationella agendan. Se ICC, den internationella brottsmålsdomstolen, krigstribunalen i Haag med flera.

K6. Plan för ett fossilenergifritt Europa år 2050

Motionärer: Karl-Erik Andersson, Västerås, Anette Gerhardsson, Arboga

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för att EU upprättar en plan för hur Europa ska bli totalt fossilenergifritt år 2050

Europas beroende av import av fossilenergi är oroande med hänsyn till omvärldens politiska utveckling. Man får inte hamna i situationer då man kan bli föremål för ekonomiska eller politiska utpressningar.

EU måste upprätta en plan för hur ett oberoende och fossilfritt Europa kan nås senast år 2050. Detta kommer att bestå av en blandning kärnkraft, förnyelsebar energi och energi-effektivisering samt att elnäten är sammankopplade via ett

intelligent nät. Däremot bör vi vara skeptiska till koldioxidfångst då detta är dyrbart och osäkert om man verkligen kan hålla gasen instängd under jorden.

Klimat och transporter, jord- och skogsbruk, bioenergi samt energieffektivisering

K7. Elbilar och elskatt

Motionär: Mikael Ståldal, Stockholm

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** punkt 35 i klimatrapporten stryks

Punkt 35 i klimatrapporten lyder: "Biodrivmedel är undantagna från energiskatt. Elfordon bör få minst samma skattesubvention, antingen genom avskaffad energiskatt på elen eller, eftersom det sannolikt är administrativt komplicerat, annat motsvarande stöd."

Om man ska subventionera elbilar så bör det ske genom att gör dem billigare att köpa och äga. Billigare att köpa kan man åstadkomma genom en "elbilspremie" vid inköp. Billigare att äga kan man åstadkomma genom att ha låg eller ingen årlig fordonsskatt.

Däremot finns det ingen anledning att subventionera driften eftersom elbilar även utan subvention blir billigare än konventionella bensin eller dieslbilar (vilket också framgår i klimatrapporten). Att ha lägre elskatt på el som används i elbilar än på el som används till något annat är en dålig idé. En viss mängd el har samma miljöpåverkan oavsett vad den används till, och bör därför beskattas lika oavsett användningsområde.

(Däremot vore det rimligt att beskatta el olika beroende på hur den produceras, men det är en annan fråga.)

Vad klimatgruppen menar med "annat motsvarande stöd" är oklart, men jag tolkar det som någon form av stöd av driften av elbilar, ett stöd som blir proportionellt mot hur långt man kör eller hur mycket el man förbrukar. Och det är inte heller någon bra idé. Det finns en fara i att göra det alltför billigt att köra elbilar. Även elbilar leder till negativa externa effekter vid körning, som t.ex. trängsel, vägslitage och trafikolyckor. Vi ska inte låsas att elbilar löser alla problem som är förknippade med biltrafik.

Klimatgruppen har rätt i att dagens energiskatteundantag på biodrivmedel kan missgynna elfordon. Men detta problem bör man inte lösa genom att införa ytterligare krångliga och snedvridande specialregler. I stället bör man helt enkelt ta bort (fasa ut) energiskatteundantaget på biodrivmedel. Och detta står redan i punkt 48. Därmed kan punkt 35 strykas.

K8. Avskaffa transportbidraget – satsa på miljövänlig infrastruktur i stället!

Motionär: Christian Löwendahl, Sundbyberg

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** landsmötet uttalar att det statliga transportbidraget ska avskaffas i sin helhet och att motsvarande årliga belopp i stället ska användas till att stödja miljövänlig infrastruktur i glesbygdsområden

2. **att** i Folkpartiets klimatpolitiska program skriva in följande stycke: "Det statliga transportbidraget ska avskaffas i sin helhet eftersom det direkt motarbetar klimatmålen genom att stimulera till fler och längre transporter än vad som är företagsekonomiskt gångbart."
3. **att** i Folkpartiets klimatpolitiska program skriva in följande stycke: "Den nuvarande årliga kostnaden för transportbidraget ska i stället användas till att stödja miljövänlig infrastruktur i glesbygd, exempelvis utbyggnad av fiberkabel för bredband."

Varje år betalar staten genom Transportbidraget ut stora summor i bidrag till transporter till från företag i glesbygdskommuner. För 2009 rör det sig om i storleksordningen 500 miljoner kronor enligt uppgift från Tillväxtverket (27/5 2009). Upp till 45 procent av kostnaden för exempelvis en lång lastbilstransport kan täckas av det statliga bidraget. Denna typ av glesbygdsstöd är djupt olyckligt eftersom det effektivt motarbetar ansträngningarna att minska koldioxidutsläppen. Det leder också till ineffektiv användning av resurser eftersom företag fattar beslut som inte är de totalekonomiskt bästa. Den sistnämnda nackdelen uppkommer även när bidraget betalas för mer miljövänlig transporter än med lastbil.

Det finns goda skäl att värna möjligheten att driva företag i hela landet. Att just uppmuntra långa transporter framstår dock som helt föråldrat med tanke på det överhängande hotet om global uppvärmning.

En av de allra viktigaste faktorerna för att ett modernt företag ska kunna nå framgång är tillgången till en väl fungerande elektronisk infrastruktur. Även om mobila lösningar bli allt bättre så ökar samtidigt kraven på bandbredd i nya applikationer. Detta gör att tillgången till fiberburen Internetuppkoppling är en viktig framgångsfaktor.

Jag föreslår därför att Transportbidraget avskaffas i sin helhet och att den nuvarande årliga budgeten för bidraget överförs över till stöd för miljövänlig infrastruktur i glesbygdsområden, med fokus på utbyggnad av fiberkabel för bredbandsuppkoppling.

K9. Varningstexter om klimatpåverkan i flygannonser

Motionär: Gustav Ullenhag, Uppsala

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **Att** Folkpartiet liberalerna ska verka för att varningstexter blir obligatoriska i flygannonser. I texten ska framgå hur mycket koldioxidutsläpp resan medför och att resan bidrar till de pågående klimatförändringarna.

De pågående klimatförändringarna är ett hot mot människans överlevnad. Om temperaturen stiger 60 C kommer ungefär 95 procent av mänskligheten att slås ut. Så kallade "trigger-effekter" kan innebära att temperaturstegringen går snabbare och når högre nivåer än vad vetenskapsmännen tidigare beräknat. Albedo-effekten innebär att den värme som i dag reflekteras av Arktis is ut i rymden i stället kommer att stanna kvar på jorden då isen smält och därigenom accelererar uppvärmningen. Stora områden med permafrost i bland annat Sibirien har börjat tina vilket medför att metan som är en betydligt potentare växthusgas än koldioxid frisläpps dvs. detta utgör ytterligare en förstärkande faktor. En tredje "triggereffekt" utgör den minskning av regnskogsareal som

sker genom bränder som blir allt vanligare när temperaturen ökar. Bränderna medför att stora mängder bunden koldioxid frigörs till atmosfären.

En person som gör en långresa med flyg tecknar därmed in hela sin årskvot för klimatpåverkan bara genom den resan. Att som på cigaretterpaketen införa varningstexter i flyganonserna ter sig i detta perspektiv naturligt.

K10. Gröna drivmedel för flyg

Motionär: Karl-Erik Andersson, Västerås

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att Folkpartiet ska verka för ökad forskning och utveckling av gröna drivmedel i flyget

Flyget anses i dag släppa ut mycket växthusgaser genom att det använder fossila bränslen. Därför är det angeläget att forskning & utveckling bedrivs för att få fram drivmedel för flyget som inte baseras på fossila ämnen.

Det finns för närvarande två vägar att gå a) utveckling av ett biobränsle som flyget kan använda b) framställning av vätgas genom sönderdelning av vatten med hjälp av elektricitet eller värme som framställs via kärnkraft eller möjligen via storskalig solenergiteknik.

Den första vägen innebär dock att biobränsle framställt på åkermark må undvikas pga. det kommer att krävas allt större arealer för odling av livsmedel. Därför måste man i stället framställa biomassa antingen med hjälp av alger i havet eller av odling i ökentrakter av s.k. halofyter som kan bevattnas med saltvatten.

Den andra vägen att man framställer vätgas via sönderdelning av vatten. Ren vätgas är riskfylld att hantera varför vätet måste bindas med något annat ämne. Genom att blanda vätgas och koldioxid upptagen från luften kan man bilda syntetisk metanol eller annat liknande ämne. Dessa ämnen skulle då kunna användas i ett grönt flyg

Det behöver dock forskas och utvecklas och därför är det viktigt att resurser avsätts för en sådan utveckling.

K11. Fjärrvärmens nackdelar

Motionärer: Lars Johansson, Tumba, Peter Siebert, Tullinge

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att Folkpartiet liberalerna i det framtida energipolitiska arbetet beaktar de synpunkter som anförs i motionen om fjärrvärmens utsläpp och energiförluster

I punkt 45 i Klimatrapport 2 talas det om att fjärrvärme är den mest resurs- och kostnadseffektiva användningsformen när det gäller biobränsle i el- och värmeproduktion. Vi vill med denna motion vända oss mot detta synsätt som alltför länge fått dominera debatten. Sant är att fjärrvärme i dag dominerande för uppvärmningen för större städer i Sverige. Distributionsnätet bildar dock en dyrbar infrastruktur och den höga kostnaden både för anslutningen som för installationen av värmesystemet i byggnaden medför inläsnings-effekter. Detta gör att kunder hamnar i en beroendeposition gentemot fjärrvärmeleverantören. Detta är en monopolsituation som har samhällets stöd och som inte lämnar brukaren ett rimligt handlingsutrymme.

I Sverige har fjärrvärmens gynnats genom olika former av statligt stöd och många kommuner kräver till och med att

fastighetsägare mer eller mindre måste ansluta sig till fjärrvärmens. Tvärtemot alla gängse liberala principer. Däremot spelar den inte någon större roll i övriga världen där politiska beslutsfattare inte ensidigt har stöttat fjärrvärmens. Skulle det finnas de ekonomiska fördelar som vi har blivit lärda att förknippa med fjärrvärmens, skulle säkert även "marknadskrafterna" har byggt ut fjärrvärmens på annat håll. Men hur är det med fjärrvärmens miljömässiga fördelar? Från att fjärrvärmeanläggningarnas pannor nästan uteslutande har förbränt olika fossila bränslen har man bara på några få år totalt förändrat sin bränslesammansättning. På grund av de allt dyrare fossila bränslen samt skattefördelar använder man i dag mest biomassor av olika slag. I sin marknadsföring gentemot allmänheten och framförallt mot politiska beslutfattarna pekar man på att man att "Vi värmer hus utan att värma världen" (Svensk Fjärrvärme AB). Men är detta sant? Biomassor innehåller när de kommer fram till förbränningsanläggningen, en osynligt och mycket stor ryggsäck packat med en fossil energiskuld för markberedningen, gödsling, skötseln, skörden, beredningen, den eventuella torkningen och slutligen transportarbetet. Det vill säga det går även åt en stor mängd fossilt bränsle för att transportera både den "förnyelsebara biomassan", samt allt detta vatten som finns i biomassan, över stora avstånd. Även sopor är ett allt mer betydande bränsle vid fjärrvärmeproduktionen och även de transporteras över stora avstånd. Dessutom har fjärrvärme stora energiförluster framförallt i distributionsnätet som av branschen normalt uppges till 10 procent. Ovanpå detta kommer sedan förlusterna i själva fjärrvärmeanläggningen. Den stora vattendelen i bränslet måste kokas bort vid eldningen och med ångan följer stora värmemängder ut genom skorstenen.

T.ex. används det för uppvärmningen och varmvattnet i en äldre villa 20 000 kWh. Med direktel är ett utsläpp av 700 kg koldioxid (se motionen rörande el). Med en relativ gammal bergvärmepump med en värmefaktor på 3 blir det i stället 233 kg koldioxid. Utgående från Södertörns Fjärrvärme, som har en hög andel biobränslen, plus den av branschen uppgivna överföringsförlusten har fjärrvärme ett koldioxidutsläpp av 652 kg, dvs. inte mycket mindre än om man hade använd direktel uppvärmning. Med hänsyn till biomassans transporter och annat skulle fjärrvärmens bli det sämsta alternativet för uppvärmningen.

Däremot skulle fjärrvärmens även i verkligheten kunna bli så bra som man påstår – genom att använda kärnkraftens spillvärme i fjärrvärmesystemet. – I vart fall räcker denna spillvärme mer än dubbelt upp för all fjärrvärme i Sverige om spillvärmens skulle kunna utnyttjas fullt ut.

Men även med tanke på verkningsgrad och utnyttjbara temperaturintervall skulle kärnkraftens spillvärme kunna stå för merparten av fjärrvärmens behov. Nu matas i stället Östersjön med all denna värme och leder ökat algblomning.

K12. Förbättrat brandförsvar för våra skogar

Motionär: Håkan Borg, Nyköping

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att Folkpartiet ska verka för att förbättra brandförsvaret för skogarna med stora flygplan

I punkt 63 i Folkpartiets klimatprogram påtalas vikten av skog, som koldioxidupptagare.

Klorofyll är hittills den enda kända substans som kan

påverka koldioxid och återföra den till kol och syre.

Det är därför av stor vikt att jordens yta såväl hav som land innehåller klorofyllhaltiga organismer. Skogens träd spelar här en avgörande roll.

Temperaturhöjningen kommer enligt vetenskapliga studier att betyda ökad tillväxt av skogen i Sverige under de närmaste årtiondena, enligt de mest optimistiska beräkningarna med upp till 40 procent. Temperaturstegringen ökar också brandrisken.

Skogen som vår naturtillgång måste skyddas bättre av ett effektivare brandförsvaret. Som läget är nu är brandförsvaret på marken förstärkt med vattenbegjutning från helikoptrar. Den vattenmängd, som en helikopter kan bära, rör sig i bästa fall av några få kubikmeter.

Bland annat i Kanada har man stora flygplan, ofta Herkulesplan försedda med snorkel, som kan fylla planet med tiotal kubikmeter vatten från sjöar i brandområdets närhet utan att landa. Den stora mängden vatten kan sedan begjuta skogsbranden i dess front och täcka avsevärda arealer.

Sverige bör därför skaffa ytterligare några stora flygplan utrustade med snorkel för brandförvarsändamål.

Sverige kan också vid nödsituation i våra grannländer Finland och Norge erbjuda våra tjänster inom detta utvidgade brandförsvaret av skogen.

Energikällor och teknikutveckling

K13. Utbildnings- och forskningsreaktor vid Studsvik

Motionär: Folkpartiet liberalerna Nyköping

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** i punkt 71 i klimatprogrammet lägga till följande text: "Forskning är en viktig del i utvecklingen av kärnkraften. I den kärnkraftsfientliga tid som rått har en av de utbildnings- och forskningsreaktorer som funnits tagits bort. En utbildnings- och forskningsreaktor bör åter startas för att samla kompetens inför den framtida kärnkraftsutbyggnaden. Denna utbildnings- och forskningsreaktor bör med fördel placeras vid Studsvik i Nyköping."

K14. Gör kärnkraften säkrare

Motionär: Johan Strandberg, Garphyttan

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** landsmötet uttalar att bonuspengar för anställda inom kärnkraften bör tas bort
2. **att** landsmötet uttalar att fler oanmälda inspektioner vid kärnkraftverken behövs

En risk med bonussystem är att risktagandet ökar. Bonuspengar för anställda inom kärnkraften borde därför tas bort.

Kärnkraften kan fortfarande bli säkrare. Ett steg i rätt riktning vore fler oanmälda inspektioner.

K15. Forskning om kärnkraft

Motionärer: Karl-Erik Andersson, Västerås, Anette Gerhardsson, Arboga

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för en ökad forskning kring nästa generations kärnkraft i Sverige och EU, gärna genom påskyndade processer (fast track)
2. **att** Folkpartiet ska få regeringen att verka för att samarbetskluster bildas mellan universitet, kraftindustrin, myndigheter och industriföretag för utveckling av nästa generations kärnkraft

Nästa generations kärnkraft är viktig därför att den kan använda kärnbränslet effektivare samt utnyttja dagens kärnavfall som bränsle. Det innebär också att det långlivade avfallet kan förvandlas till kortlivat kärnavfall. Detta brukar ibland kallas för transmutationsprocesser.

Sverige och Europa äger mycket kunskap kring denna teknik varför det ur konkurrenssynvinkel kan vara viktigt att utveckla den för affärer med världen i övrigt. Nästa generations kärnreaktorer kan förutom elektricitet leverera vätgas som kan bindas med koldioxid utvunnen ur luften för flygbränsle.

Universitet, kraftbolag och industriföretag bör bilda kluster för utveckling av nästa generations kärnkraft och nationen respektive EU tillskjuta startmedel för forskningen och byggande av utvecklings och demonstrationsanläggningar. Att lobba för att dessa kan komma att förläggas till lämpliga platser i Sverige vore bra t.ex. i glesbygdsområden med fallande sysselsättning.

K16. Kylvatten en outnyttjad resurs

Motionär: Robert Hörnquist, Göteborg

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att till nästa landsmöte utreda frågan om hur kylvattnet från landets kärnkraftverk kan tillvaratas

Kärnkraftverket Ringhals söder om Göteborg står för cirka 20 procent av Sveriges elproduktion (28 TWh). För att kyla de fyra reaktorerna används 180 kubikmeter havsvatten per sekund. Det blir 155 520 miljoner liter per dygn! Kylvattnet har en temperatur på cirka 8–10 grader högre än havsvattnet när det släpps ut. Temperaturhöjningen påverkar den omkringliggande havsmiljön negativt och havsvattenorganismer som normalt finns i sydligare vatten lever i havet utanför Ringhals. Energin i det använda kylvattnet motsvarar 56 TWh! Före användande måste dock vattnet värmväxlas till högre temperatur vilket ger effektförluster. Ringhals gränssar till Varbergs fjärrvärmenät och till Göteborgs fjärrvärmenät kunde sjöburen varmvattentransport vara ett alternativ. Det vakuum som svensk kärnkraft tidigare befunnit sig i har dock lett till att investeringar för omhändertagande av kylvattnet legat på is. De svenska kärnkraftverken rustas nu upp och livstidsförslängs med många (tjugo) år. Jag menar att det vore oerhört dumt, för att inte säga miljömässigt ansvarslöst, att inte ta tillvara denna dolda resurs som kärnkraftens kylvatten innebär.

K17. Öppna vindkraftsparker

Motionärer: Adam Cwejman, Göteborg, Lars-Johan Edström, Uppsala, Linda Nordlund, Stockholm

Förslag till landsmötesbeslut:

- att i förslaget till klimatrapport stryka punkt 87, dvs. sista punkten under avsnitt 9.5 Vindkraft: "Utbyggnaden av vindkraften måste ske med beaktande av natur- och kulturvärden samt av friluftslivets intressen. Riksintresset obruten kust är särskilt viktigt att värna."

Klimatrapporten belyser flera de problem som finns med vindkraft, främst varför den inte kan fungera som en stomme för elförsörjningen på grund av de kraftiga variationerna i produktion, samt de fortfarande höga investeringskostnaderna. Vi vänder oss dock mot denna punkt som betonar natur- och kulturvärden och hur dessa skulle stå i konflikt med just vindkraften. Till skillnad från t.ex. sol- eller vattenkraft, eller odling av biobränslen påverkas inte stora arealer radikalt på marken av utbyggnad av vindkraft. Ljudstörningarna är mycket små jämfört med vad som ses som helt accepterat, även i landsbygd, av exempelvis en riksväg. Den synliga påverkan, liksom ljudet, kan på längre avstånd jämföras med den påverkan jetflygplan med åtföljande kondensmolnspår lämnar var man än befinner sig.

De direkta skadorna och den omedelbara påverkan är alltså förhållandevis små. Däremot är det givetvis så att en utbyggd vindkraftspark aldrig kan ge illusionen av ett fullständigt orört landskap, lika lite som en åker eller en traditionell väderkvarn kan det. Eftersom ingreppet är så litet finns det inget skäl att särskilt påpeka denna typ av mänsklig påverkan på vår omgivning.

Slutligen finns det även en rent strukturell invändning mot punkten, i det att den är placerad som Slutsatser om vindkraft, men det inte finns någon argumentation i brödtexten som motiverar denna typ av särskilda hänsyn.

K18. Översyn av energibeskattningen samt energipolitiken beträffande vindkraft

Motionärer: Lars Henric Ekstrand, Malmö

Förslag till landsmötesbeslut:

- att energibeskattningen bör göras om och stödet till vindkraft utredas

Vindkraftsenergi är synnerligen dyrbar och subventioneras via gröna elcertifikat, moms m.fl. pålagor. Ändå får investerare i denna skattefinansierade teknologi goda utdelningar. Skatter går alltså direkt till kommersiella vinstutdelningar. Detta är utomordentligt stötande. Dessutom kräver skatter energi. Folk behöver ha jobb i kontor och fabriker, så ytterst tillförs energi för att framställa energi.

K19. All el är inte smutsig

Motionärer: Lars Johansson, Tumba, Peter Siebert, Tullinge

Förslag till landsmötesbeslut:

- att Folkpartiet liberalerna i det framtida energipolitiska arbetet beaktar de synpunkter som i motionen anförs om svensk elproduktion

Undersökningen av tillgänglig statistik visar att den offentliga debatten om åtgärder för att motverka den globala upp-

värmningen är till stora delar felaktig, man utgår från sådant "som alla vet" utan att verkligen undersöka hur sakläget verkligen är. Än så länge är inte heller myndigheternas statistik tillräckligt detaljerade för att underlätta slutsatser om vad som bör göras på ett nationellt plan för att få mest effekt för att hejda den globala uppvärmningen.

Frågan är vad vi ska spara på för att få mindre klimatpåverkan, och svaret tycks vara ganska självklart – vi ska spara energi. Men är det verkligen rätt? Är det inte utsläppet av växthusgaserna som vi ska minska?

Låt oss då granska den svenska elproduktionens utsläpp av koldioxid. Enligt en beräkning från Naturvårdsverket (NFS 2006:8, för el: "Miljövärdering av el", Statens energimyndighet 2006) ger varje sparad kilowattimme en motsvarande minskning av koldioxid utsläpp mellan 96 gram från el i en nordisk mix och 969 gram för marginalen i ett kort perspektiv.

De flesta som debatterar den globala uppvärmningen sätter då 1 kWh lika med 1 kg koldioxid. Det är lätt att inse att beslutsunderlag som utgår från värden som är över 10 gånger det som borde vara rimligt inte leder till några vettiga resultat. Om man i stället granskar "Energiläge 2008" från Energimyndigheterna, ser man att den svenska elproduktionen under år 2007 hade en fossil belastning med 3,191 procent av den totala elproduktionen (sida 85). Samtidigt nettoimporterades 1,3 TWh el från främst Norge (98 procent vattenkraft).

Med antagandet att elen i Sverige skulle ha en fossil bakgrund till säg 3,5 procent per normalår så blir det ett koldioxidutsläpp av 10,5 gram per kWh. Men omvandlingen från en energiform till en annan kräver sin tribut. Med en verkningsgrad på 30 procent blir det slutligen 35 gram koldioxid per kWh från det svenska elnätet, dvs. cirka en tredjedel av vad motståndarna för elanvändning får det till.

När det sedan gäller uppvärmningen och varmvattnet för en äldre villa som använder 20 000 kWh per år, så blir det med direktel från det svenska elnätet ett utsläpp av 700 kg koldioxid per år. Med en relativ gammal bergvärmepump med en värmefaktor på 3 blir det i stället bara ett utsläpp av 233 kg koldioxid. Det blir en viss skillnad när man i stället skulle utgå från att det bara skulle användas marginalen i hela Sverige! Då skulle det felaktigt sägas att det handlar om 20 respektive 6,7 ton koldioxid.

Utgående från dessa inbillat höga utsläppsnivåer av koldioxid per kilowattimme så brukar man rekommendera att köpa grön el, dvs. man försöker göra gällande att man skulle kunna välja att bara använda helt fossilfri el ur det ihopkopplade elnätet. Detta hokuspokus är en grov intellektuell oohederlighet som trots sin orimlighet accepteras av många välutbildade människor i detta land.

Vidare hörs det argumentet om att Sverige skulle sälja el till andra länder, denna förhoppning är något orealistisk. Varje land har sin egen elproduktion som måste trygga landets behov till största delen. Visserligen kan dansk kolkraft till vissa delar dras ned men det sker bara i marginalen, för att danskarna ska stänga några kolkraftverk krävs det en stor säkerhet om att ha ständig tillgång till denna el. Skulle vidare dessa tänkbara mottagarländer, som inte vill ha egen kärnkraftsel, köpa sådan från Sverige? Utöver detta så skulle ett elöverskott i Sverige säkerligen åter igen leda till kravet att stänga ned motsvarande antal kärnkraftreaktorer.

K20. Straffa inte ut den förnybara elproduktionen!

Motionär: Philip Appeby, Skara

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att subventionerna för elproduktion från förnybara källor bör behållas

Vi bör bibehålla subventionerna på förnybar energi. Detta för att främja den tekniska utvecklingen på solenergi, vindkraft och andra alternativa energi källor.

Man kan nog konstatera att viljan hos människor att använda miljövänlig el och bränslen är större i dag än de möjligheter som erbjuds.

För att energiproduktionen ska bli lönsam och billigare så krävs fortsatt forskning och teknisk utveckling. Teknikutveckling förutsätter miljöföretag som i sin tur anställer människor. Detta är vad Sverige behöver mer av, innovation, nya företag och utveckling av nya produkter och tjänster. Även om miljöinriktade företag driver utvecklingen utefter egna visioner och mål så behövs certifikaten för att möjliggöra en marknad för tid framöver.

Målet med elcertifikatsystemet är att öka produktionen av förnybara energikällor med 17 TWh från 2002 till och med 2015. (Detta utan de företag som inte omfattas av kvotplikten som motsvarar cirka: 43 TWh enligt Energimyndigheten.)

1. Produktionen av förnybar el var 2007 12,7 TWh Elproduktion från torv är inte med i siffrorna.
2. Den totala el produktionen i Sverige uppgår till 145 TWh år 2007. Av detta är vattenkraftens del 45 procent
3. För att nå EU:s mål om 20 procent användning av förnyelsebar energi
4. Som för Sveriges del innebär att vi bör nå 49 procent förnyelsebar energi produktion till 2020.

Detta för med sig ännu en anledning till att vi bör förlänga elcertifikatsystemet även om vi i Sverige ligger bra till för att nå EU:s mål så behöver inte utvecklingen stanna där utan fortsätta. Annars är det sannolikt att en retardation kommer att uppstå.

Våra framtida generationer vill ha renare energiproduktion, där läggs grunden för kärnkraft till basindustrin.

Förnybar elproduktion kommer inte täcka vårt behov av elkraft med mindre än att vi kraftigt reducerar vår förbrukning av el. Men utvecklingen av alternativa energikällor bör fortsätta. Fler former för att producera el bör framhållas. Investeringar i solpaneler på ett passivhus står för mycket av den totala elförsörjningen i fastigheten för att ta ett exempel. Passivhusteknikens utveckling ser heller inte ut att avta utan snarare bli ett energismart boende för allt fler människor.

Grund för den utvecklingen ligger forskning och utveckling. Det är mer sådant vi vill se.

Sänk den totala konsumtionen av el för att på så sätt motivera ett högre pris på alternativ el, det är nog den framtid vi ser framför oss för alternativ energi produktion. Kärnkraften omöjliggör ett totalt genomslag för de tankarna för lång tid framöver. Men utvecklingen bör fortsätta för att få fram effektivare metoder att framställa el.

Satsa på att få bort importen av kolkraft, och exportera kärnkraft. Låt konsumenter själva avgöra vilket energi slag man vill använda sig av. Valen bör underlättas i ett uppstartskede med statliga subventioner. Men elcertifikat ska övertid fasas ut när el kostnaden har anpassats till ett marknadspris som konsumenterna accepterar.

Övriga miljö- och naturvårdsfrågor

K21. Havspolitik

Motionär: Bo Löfgren, Karlskrona

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att Folkpartiet ska ta fram en integrerad havspolitik där principer för allemansrätt för hav inkluderas
2. att Folkpartiet ska verka för att gröna smarta transportkorridorer etableras som innefattar korridorer till havs och som ansluter till transportkorridorer till lands
3. att Folkpartiet ska verka för att inrätta en särskild fond eller tillåta att regionala tillväxtmedel alternativt regionalfonden får nyttjas för klimat- och miljöinvesteringar, främst i olika typer av hamnar, havsområden och som främjar intermodala transporter, motverkar föreningar till havs och medverkar till grön sjöfart

I Folkpartiets klimatrapport 2 saknas slutsatser om havspolitik. Folkpartiets rapport "Ett hållbart fiske för en hållbar framtid" är en bra och viktig del i en koordinerad folkpartistisk havspolitik.

Allemansrätten är en unik möjlighet för oss alla att röra oss fritt i naturen. Utöver att vi behöver ta ansvar för natur och djurliv och visa hänsyn mot markägare och andra besökare måste vi tydligare ta ansvar för vårt hav. Alltså inte störa – inte förstöra. I allemansrätten sägs dock mycket lite om hur vi ska bete oss till havs. Generellt sett förknippas oftast allemansrätten med föreskrifter/sedvänjor som gäller naturen på land. Våra omgivande hav med sina skärgårdar och då kanske särskilt Östersjön – som är ett unikt och mycket känsligt vattenområde – behöver en egen "allemansrätt för hav".

Beslutet om Östersjön som pilotområde inom EU för ett hållbart sätt att förvalta havsmiljön måste snabbt förverkligas. Syftet är att uppnå en hållbar fiskepolitik, fler marina reservat och effektiva skyddsåtgärder mot övergödning, samt minskade hot från fartygsolyckor, särskilt med olja och gas. Men detta är inte tillräckligt utan sjöfarten måste övervakas, ledas och bli "grönare" samtidigt som "grönare" och "smartere" transportkorridorer tillskapas. Investeringar i hamnar måste till som främjar intermodala transporter, hantering av avfall av olika slag, avgasrening, elanslutning i kajer, miljövänligare bränslen etc.

Merparten av Sveriges hamnar är kommunalt ägda men öppnar upp landet för internationella transporter. Miljö och klimatvänliga samt hållbara investeringar i hamnarna och deras infrastruktur kan inte i längden enbart vara en kommunal angelägenhet. På samma sätt som vissa flygplatser betraktas som statliga måste också vissa hamnar betraktas som nationella/statliga.

I hamnar betydelsefulla för yrkesfiskare och marinor – strategiska för det rörliga friluftslivet till havs – krävs också investeringar av olika slag till gagn och skydd för havsmiljön. För att åstadkomma nödvändiga skyndsamma sådana investeringar – i alla typer av hamnar – bör befintliga EU-finansierade eller nationella finansieringskällor öppnas upp där kommuner, NGO:er m.fl. kan söka bidrag. Gärna bör sådana investeringar ske i partnerskap över nationsgränserna.

På sätt som ovan kortfattat skisseras kan en snabb implementering ske av bl.a. BSAP (Baltic Sea Action Plan), EU Strategy for Baltic Sea, EU Maritime Policy och Sveriges havspolitik. Då stora delar av Östersjön dessutom är ett av

IMO klassat PSSA-område (Particularly Sea Sensitive Area) gör detta att innebörden av detsamma kan få ett mervärde.

För att komma tillrätta med den allvarliga situationen i Östersjön krävs flera olika åtgärder. En utvecklad och intensifierad maritim fysisk planering måste till. Nyttjandet av olika resurser – inte minst inom Sveriges ekonomiska zon (EEZ) – blir alltmer uppenbara (gasledningen). Revirtänkandet mellan olika myndigheter måste beivras. Inrättandet av ett fristående institut/myndighet är ett måste.

För att skapa större förtroende mellan olika aktörer runt våra kuster samt med forskningen krävs en mer öppen dialog. De kommunala och regionala synpunkterna måste få bättre respons. De flesta implementeringar är regionala/lokala och blir genom en öppen dialog mellan berörda viktiga för att öka förståelsen mellan olika intressegrupper. På så sätt kan också regionala skillnader bättre belysas.

K22. Vattnets kretslopp i städer och på kontinenterna

Motionär: Karl-Erik Andersson, Västerås

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för en ökad fokus på vattnets kretslopp i städer och på kontinenterna med syfte att minska de gift- eller näringsämnesrelaterade och epidemiologiska risker som nu finns

Vi påverkas alla av vattnets kretslopp i naturen. Vatten rinner för eller senare ut i vattendrag, sjöar och hav. Vattnet för med sig olika ämnen som har olika effekter på människa och natur. Trots dessa självklarheter syndar många kommuner och stater. Det står inte alltid bra till med dagvattenledningars avrinning och genom de ökade nederbörds mängder som är att vänta växer problemen.

Det blir fler risker för förgiftningar, olämpliga näringsutsläpp samt att sjukdomsrisken ökar. Kommuner och regioner måste ägna detta problem mer uppmärksamhet samt finna bättre lösningar än dagen. På kontinental nivå handlar det om hur vi runt Europa räddar våra hav: Östersjön, Svarta havet, Medelhavet, Nordsjön, Biscayabukten m.fl. Det finns många bra lösningar men det krävs starka politiska ingrepp för att det ska ske. Det måste byggas fler dammar, anläggas våtmarker m.m. Men det viktiga är att den hydrologiska cykeln kommer i fokus vid planering av kommun, stat och EU.

K23. Fiskerinäringen

Motionärer: Folkpartiet liberalerna Sotenäs, Kerstin Lorentzon, Kungshamn, Stig Lorentzon, Kungshamn, Gunilla Stenman, Sotenäs

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att verka för ett uppdrag åt regeringskansliet att utreda fiskerinäringens regelsystem avseende konstruktion, tillämpning och kostnader
2. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att verka för ett uppdrag åt regeringskansliet att föreslå förenkling i eller avveckling av regelsystemet eller delar därav, så att fiskerinäringen inte lamsläs och att kostnaderna för systemets tillämpning blir rimliga

Upprepade kontakter med lokala yrkesfiskare i Bohuslän vittnar om en stor skillnad i uppfattning om fiskebeståndets

storlek mellan å ena sidan yrkesfiskarna och å andra sidan fiskeriverkets kontrollanter. Yrkesfiskarna hävdar t.ex. att kontrollanterna utför sina kontroller dels på fel ställen, dels vid fel tidpunkter. Yrkesfiskarna menar att fisken "flyttat", vilket gör att tidigare fiskeställen inte längre är relevanta, vilket kontrollanterna tar som skäl att fisken försvunnit helt. Enligt yrkesfiskarna är denna slutsats felaktig, eftersom det finns fisk och gott om fisk på andra ställen, där det inte tidigare fanns fisk. Att som kontrollant utföra sina kontroller av t.ex. havskräfta på "kontorstid" ger som resultat att det finns få kräftor. Det är inte för nöjes skull som yrkesfiskarna går ut vid 3–4-tiden på morgonen. Det är för att fånga kräftor. Dessa drar sig på dagen in i sina hålor, vilket innebär att kontrollanterna hittar få kräftor under dagtid.

En grundlig översyn av regelverket för verifiering av fiskbeståndet är nödvändig, så att yrkesfiskarnas och kontrollanternas verifieringsmodeller stämmer överens.

Den svenska fiskerinäringen omsätter cirka 1 000 miljoner kronor per år. Kontrollsystemet har en uppskattad total kostnad på ungefär samma belopp, då inräknat kostnaden för fiskeriverket samt delar av kustbevakningen och tullen. Kontrollen av fiskerinäringen kostar alltså 100 procent av omsättningen. Detta är orimligt. Motsvarande siffror för Danmark är att näringen omsättning är cirka 2 500 miljoner kronor per år och kostnaden för kontroll cirka 600 miljoner kronor per år, dvs. cirka 24 procent av omsättningen. Att ett kontrollsystem ska kosta en fjärdedel av näringens omsättning är inte heller rimligt, men ändå klart rimligare än de svenska siffrorna.

Den begärda utredningen av regelsystemet måste leda till ett system, som är kostnadsmässigt rimligt i förhållande till den verksamhet, som ska kontrolleras.

Det nuvarande kvotsystemet är generellt inom hela det "svenska" området, dvs. en yrkesfiskare från norra Bohuslän kan enligt uppgift fiska "sin kvot" utanför Hallands kust, utan att behöva ta hänsyn till eventuell utfiskning utanför Halland. En variant av kvotsystemet skulle vara att ha "lokala" kvoter, dvs. att de lokala yrkesfiskarna får en "egen" kvot inom "sitt" närområde. Detta skulle sannolikt leda till att dessa yrkesfiskare på alla sätt skulle vaka över att inte överfiska "sitt" fiskbestånd. För att ett lokalt kvotsystem ska fungera måste de lokala fiskarna ha ensamrätt till sitt kvotområde.

Ett införande av lokal kvotregler bör övervägas för att skapa bra incitament till att fiskarna själva på alla sätt vakar över fiskbeståndets fortlevnad utan omfattande kontrollsystem.

K24. Övergivna båtar och vrak

Motionär: Folkpartiet liberalerna Nacka

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för en effektiviserad lagstiftning för att stävja det växande miljöproblemet med övergivna båtar och vrak i våra kustområden

På många ställen längs den svenska kusten och särskilt i Stockholms skärgård är det ett stort och växande problem med skeppsvrak eller övergivna fartyg. Oavsett om ägaren är känd eller inte saknas juridiskt effektiva metoder att få bort vraken. Sådana, ofta mycket medfarna fartyg kan bli ligande långa tider till förfång för både människor och miljö.

Lagstiftningen inom detta område bör ses över så det klargörs vem som har rätt eller skyldighet att ta hand om övergivna fartyg. Polisen, kustbevakningen, kronofogden, läns-

styrelsen, kommunen, Sjöfartsverket och hamnkaptener kan alla bli inblandade utan att lagen tydligt anger deras ansvar. Bland annat är det oklart vem som ska betala för bortforsling och sanering.

I opposition agerade Folkpartiet för en skärpt lagstiftning inom detta område. Under riksmötet 2004/05 uppmanade riksdagen den socialdemokratiska regeringen att lägga fram ett lagförslag. Trots detta har lagstiftningsfrågan bokstavligen strandat – även under alliansregeringen. Det är dags för Folkpartiet att ta sig an en mycket angeläget miljöfråga längs våra kuster och större insjöar.

K25. Koldioxid- och energiredovisning för företag

Motionär: Carl Cederström, Stockholm

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet i sitt klimatprogram inför krav på att börsnoterade bolag redovisar sina koldioxidutsläpp och sin energiförbrukning

Som en del i kampen för minskade koldioxidutsläpp och effektivare energiförbrukning bör svenska börsnoterade företag redovisa dessa i sin årsredovisning.

Redovisningen förbättrar dels potentiella investerare uppfattning om företagets miljöpåverkan, dels underlättar det finansmarknadens prissättning av bolaget. Men framförallt kan en sådan redovisning bidra till en snabbare och effektivare minskning av koldioxidutsläpp och leda till en effektivare energiförbrukning.

Redan i dag är varje fastighetsinnehavare tvungen att energideklarera sitt hus. Åtgärden syftar till effektivare energianvändning samt ska bidra till att eventuell köpare får en så god uppfattning som möjligt om husets driftskostnader. Att införa ett liknande system för företag bör därför vara relativt okomplicerat.

K26. Vattenfall måste minska sina enorma koldioxidutsläpp

Motionär: Gustav Ullenhag, Uppsala

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet liberalerna ska verka för att Vattenfall snabbt och kraftfullt minskar sina koldioxidutsläpp.

Tillgång till energi är nödvändigt för människans välfärd. Fossila bränslen är alltjämt den största källan till energiutvinning världen över. Förutom de negativa globala miljöeffekter detta medför så är de fossila bränslena ändliga. En omläggning av energipolitiken är nödvändig. Vi måste minska användningen av olja, kol och naturgas och börja utvinna energi på ett långsiktigt hållbart sätt. Då Vattenfall släpper ut mer koldioxid än hela Sverige bör staten ta sitt ansvar som ägare och kräva att kraftfulla utsläppsminskningar snabbt sker.

K27. Offentliga sektorns ansvar att vara föregångare

Motionärer: Maria Bergström, Sollentuna, Lars Johansson, Botkyrka

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** offentliga myndigheter, landsting och kommunala

bolag ska vara föregångare i att klimat- och miljöanpassa sina förvaltningar och att ett uppföljningsansvar läggs på adekvata myndigheter för att överse denna anpassning

2. **att** alla offentliga verksamheter på nationell, landsting och kommunalnivå inför någon form av miljörevision, företrädesvis enligt ISO 14001, och att denna följs upp och revideras årligen av adekvat myndighet
3. **att** den offentliga sektorn ska minska sin energiförbrukning med 50 procent till 2015

Den nya klimatrapporten av klimatforskarna Erland Källén vid Stockholms universitet och Markku Rummukainen vid SMHI, som presenterade för regeringen den 17 april, stärker slutsatserna i IPCC:s omvälvande klimatrapport som publicerades 2007. Den nya rapporten visar på att utsläppen av växthusgaser ökar mer än vad man tidigare kunnat observera. Den arktiska havsisen minskade markant på sensommaren 2007 och 2008. Nya studier visar också att avsmältningen av landisarna går mycket snabbare än vad som angavs i IPCC:s rapport. Ny forskning pekar också på att det kan bli svårare att begränsa uppvärmningen till max 2 grader än vad man tidigare trott.

Det är alltså inte dags att andas ut när det gäller medvetenhet och åtgärder för att på sikt minska utsläppen. Vi behöver i stället göra mer.

Ett fokus för utsläppsminskningarna i Sverige har varit att få privatkonsumenter och företag att tänka mer på miljön och på att minska utsläppen av växthusgaser. Samma ansvar och krav har inte lagts på offentliga institutioner, som står för en stor andel av utsläppen i samhället. Vi anser att det tyngsta ansvaret bör läggas på offentliga myndigheter, på landstingsverksamheter och på kommunala förvaltningar och bolag. De bör vara föregångare för förändrad konsumtion och vanor som är långsiktigt hållbara för samhället givet den globala uppvärmningen och bevarande av den biologiska mångfalden.

K28. Trafikens miljöpåverkan

Motionär: Lennart Fremling, Stockholm

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att tillsätta en arbetsgrupp om transporterens miljöpåverkan, så att all miljöpåverkan från alla transportslag blir belyst i ett sammanhang

Persontrafik och godstransporter med olika transportslag har stor miljöeffekt på vårt samhälle. Vägtrafik, järnvägstrafik, flygtrafik och sjöfart påverkar på många olika sätt en lång rad med miljöaspekter. Det kan gälla klimatet, men också försurning, övergödning, buller och biologisk mångfald. Det finns starka, snarast växande, skäl till att politiska partier bör arbeta fram övergripande förslag inom trafikmiljöområdet. Alltför ofta tittar man på bara ett problem eller ett transportslag i sänder. Klimatfrågorna och andra miljöfrågor blir allt viktigare för kommande generationers livsvillkor.

Vid landsmötet 2005 beslutades att partistyrelsen skulle utveckla partiets politik genom att utarbeta rapporter om transporters klimat- och miljöpåverkan. Ett lämpligt sätt att utföra detta skulle ha varit att tillsätta en arbetsgrupp som skulle utreda dessa frågor och presentera rapporter. Detta beslut har inte verkställts.

K29. Skärpt straffpåföljd för brott mot miljölagarna

Motionärer: Sten Jonsson, Storvreta, Gullyv Jonsson, Storvreta

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att Folkpartiet ska verka för att brott mot miljölagarna ska medföra skärpta straff

Det är väl känt att brott mot miljölagarna endast i undantagsfall beivras. Även grova brott som drabbat såväl enskilda individer som hela samhället har kunnat pågå utan kännbara straff. Eventuella bötesstraff har lätt kunnat kalkyleras in i ett företags affärsidé.

I dag anmäls tusentals brott mot miljölagarna till åklagare, som ifrågasätter om resurser ska läggas ner på lindriga miljöbrott som borde bli straffbefriade Miljöbrottsbekämpningen måste tas på större allvar. I takt med ett allt större miljöintresse i samhället upprörs allt fler natur och miljö hotas. Inte minst brott mot Natura 2000-direktiven upprör, när oersättliga naturvärden förstörs. Trots att EU ser allt allvarigare på miljöbrott slipper svenska miljösyndare påföljd.

K30. Arktis som marinreservat

Motionärer: Birgitta Ohlsson, Stockholm, Peter Blomquist, Stockholm, Anita Brodén, Sollebrunn, Avni Dervishi, Västerås, Henrik Johansson, Umeå, Peter Kjällkvist, Norrköping, Ulf Öfverberg, Stockholm

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att landsmötet uttalar att Arktis bör bli ett marinreservat

Växthuseffekten smälter ismassorna kring Arktis i en oro-väckande hastighet. Det pågår en intensiv kamp mellan de omkringliggande arktiska staterna, Ryssland, USA, Kanada, Norge och Danmark, via Grönland, som försöker leda i bevis att deras kontinentalsocklar mot Arktis sträcker sig så långt ut som möjligt. I de arktiska staternas strävan att säkra rättigheter över Arktis i form av transportleder, olja, gas och övriga naturresurser får de ett ekonomiskt intresse av att Arktis fortsätter att smälta. Vi måste agera för att denna logik bryts. Det finns åtminstone fyra goda skäl till varför vi måste skydda Arktis: för att bromsa den globala uppvärmningen, förhindra skadliga utsläpp, skydda utrotningshotade arter och värna ursprungsfolks traditionella livsstil. Arktis skulle kunna få ökat skydd genom att bli ett marinreservat där utvinning av olja och gas förbjuds. Genom allmänhetens påtryckningar och politisk framsynighet har Antarktis redan den typ av skydd som Arktis behöver. Antarktisfördragets parter, däribland Sverige, antog 1991 ett miljöskyddsprotokoll enligt vilket utvinning av naturtillgångar förbjuds i minst 50 år framåt, vilket gör att territoriet endast kan användas för fredliga och vetenskapliga ändamål. Det här är ett gott exempel på hur anspråken över Arktis kan lösas. Det finns dock vissa folkrättsliga svårigheter som måste övervinnas. Eftersom Antarktis är en landmassa omgiven av hav och Arktis är ett hav omgivet av land, kan inte lösningen för Antarktis överföras oförändrad. Den svenska regeringen kan som medlem av och ordförandeland 2011–2013 i det arktiska rådet agera för att området blir ett rättsligt skyddat marinreservat.

K31. Länsstyrelsen bör vara ansvarig myndighet för prövning av minerallagen

Motionär: Bodil Ericson, Lund

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att Folkpartiet ska verka för att Länsstyrelsen ska ta beslut om prövningstillstånd enligt minerallagen
2. att Folkpartiet ska verka för ett krav på att miljökonsekvensanalys ska innefattas i ansökan om prövningstillstånd

I Skåne finns ett väl fungerande jord- och även skogsbruk, här finns fruktodlingar och en allt viktigare turistindustri. Som skåningar är vi mycket stolta över vårt vackra och unika landskap, som vi vill ska utvecklas på ett positivt och hållbart sätt.

Därför känner vi oss mycket oroade över att vårt vackra landskap har blivit så attraktivt för exploatering av de skånska dolda tillgångarna.

Ansökningarna om att få exploatera våra naturtillgångar växer i antal, ansökningarna om att få bryta alun i Gärnsås och kaolin i Billinge fick för något år sedan sällskap av en ansökan från Shell om provborrning efter naturgas. Ansökan omfattar ett område diagonalt genom hela Skåne, från Kullahalvön ner till Simrishamn, samt ett stort område i sydvästra Skåne. Tillståndet att undersöka om det finns naturgas i dessa områden fick Shell i slutet av maj 2008. Till sommaren 2009 räknar man med att lämna in ansökan om att få börja provborra, och om 3–5 år kan det bli tal om att utvinna fossil gas i Skåne! Ett jättestort projekt som, om de blir verklighet, kommer att påverka och förändra Skåne på ett oåterkalleligt sätt. Förutom den direkta miljöpåverkan av anläggningarna, anser vi att det strider mot de nationella miljömålen att nu söka nya fossila bränslekällor i Sverige.

Bergstaten tar enligt Minerallagen beslut om prövningstillstånd av dessa och liknande projektansökningar. Visst rådföras den Länsstyrelsen som remissinstans, men det slutliga beslutet tas av Bergstaten, dessutom utan att man först kräver en ordentlig miljöprövning. Denna görs först efter att beslutet tagits. Denna ärendegång gör att företag riskerar att genomföra provborrningar och därigenom skapa oro i lokalsamhället också i fall där det redan från början är ganska klart att brytning av t.ex. mineraler ej kommer att tillåtas.

Vi anser att det är rimligt att Länsstyrelsen som är den myndighet som normalt har att väga samman olika typer av riksintressen med regionala intressen i andra frågor som rör markanvändning t.ex. brytning av grus och sten också ska göra det när det gäller exploatering av mineraler och fossila bränslen. Vi vill därför att Folkpartiet beslutar sig för att arbeta för att få till stånd en ändring i minerallagen.

Vi anser dessutom att ansökan om exploatering av naturtillgångar ska åtföljas av en miljöprövning. Oavsett var beslutet om prövningstillstånd ligger, måste alltid det allmänna intresset av råvaror vägas mot miljöpåverkan, även i provborrnings-/utvinningsskedet.

K32. Åtgärder mot stranderosion*Motionär: Christer Nylander, Kristianstad***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **att** Folkpartiet liberalerna ska verka för en nationell strategi mot stranderosion
1. **att** Folkpartiet liberalerna ska verka för sandåterföring som metod i arbetet mot stranderosion
1. **att** Folkpartiet liberalerna ska verka för att staten ska ta ett ökat kostnadsansvar för arbetet mot stranderosion

Delar av Sveriges kust består av vacker, men tyvärr sårbar sandstrand. Flera av kommunerna med sandstränder har på senare år märkt hur stranderosion blivit ett tilltagande problem.

Stranderosion kan bero på flera olika saker. Det finns en naturlig variation i vädret mellan olika år vilket kan innebära stora förändringar av stränderna från ett år till ett annat. Men allt talar för att klimatförändringar bidragit till att problemen har ökat på senare år. Flera följd effekter av den globala uppvärmningen innebär att stranderosionen också kan komma att förvärras ytterligare framöver. Varmare hav innebär att vattnet utvidgas samtidigt som nersmältning av glaciärerna höjer havsnivåerna. Klimatförändringen kan också påverka erosionen genom ändrade våg- och vindförhållanden. Enligt internationell forskning kan så mycket som 70 procent av jordens sandstränder vara under recession. Stranderosion är alltså ett globalt fenomen och problem.

Stranderosionen är redan ett tydligt problem på flera håll längs den svenska kusten. Naturvärden såväl som turistintressen och rekreationsområden riskerar att gå förlorade. Flera kommuner, men också frivilliga, lägger ned tid och resurser i arbetet för att rädda kusterna.

De berörda kommunerna och deras invånare drabbas på olika sätt. Indirekt kan det handla om att turistnäringen skadas och naturvärden förstörs. Erosionen medför också direkta och förebyggande kostnader för kommunerna.

Det finns flera åtgärder som vidtas för att minska eller förhindra stranderosion. En del av metoderna riskerar snarare att flytta problemen från en plats till en annan. Det som löser erosionen i en kommun kan mycket väl innebära ökade problem för en annan kommun.

I dag har SGI ett samordningsansvar för erosionsfrågor, ett uppdrag som såvitt kan bedömas sköts mycket bra. Men det behövs därutöver också en nationell strategi för arbete med stranderosion. De konkreta åtgärderna som följer på en sådan strategi, t.ex. att samla och sprida kunskap, att effektivisera och samordna insatser med mera, kan säkert med fördel läggas på SGI.

Klimat- och sårbarhetsutredningen (SOU 2007:60) konstaterar att risk för stranderosion finns vid cirka 15 procent av Sveriges kuster. De kostnader som kan uppkomma till följd av stranderosion bedöms kunna uppgå till tiotals miljarder kronor.

Det är orimligt att enskilda hushåll, eller för den delen ett enskilt företag, ska tvingas bära erosionsproblemens fulla kostnader. Det är inte heller rimligt att en särskilt drabbad kommun ska bära kostnaderna ensam. Stranderosionen är ett gemensamt och nationellt problem och kostnaderna för dessamma måste därför bäras gemensamt och nationellt.

Nederländerna är ett land med stor erfarenhet av erosionsproblematik. Redan 1979 startade Rijkswaterstaat program för att spruta upp sand längs med kusterna. Denna sand häm-

tas inte sällan från sandbankar ett par kilometer ut i havet. Detta är nu landets viktigaste försvar mot stranderosion, man lägger dessutom upp sand som skyddsbarriär under vattnet en bit från stranden.

Eftersom stranderosion ofta innebär att sand flyttas från stränderna och ut till sandbankar på havets botten anses detta vara en naturlig metod inte bara i Nederländerna utan också i länder som USA. Strandfodring anses internationellt vara den mest miljövänliga metoden. I vissa amerikanska stater är denna metod den enda tillåtna.

Svenska myndigheter har hittills visat en mycket skeptisk inställning till denna metod. Det är i grunden en märklig avoghet. Sverige bör framöver ha en mer positiv inställning till strandfodring i de delar av kustremsan där inte andra miljöskäl talar starkt emot en sådan metod.

K33. Gör nationalpark av Omberg och Tåkern*Motionärer: Magnus Ekholm, Borghamn***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **Att** Folkpartiet liberalerna ska arbeta för att Omberg (Östergötlands län) ska få status som nationalpark
2. **Att** Folkpartiet liberalerna ska arbeta för att Tåkern (Östergötlands län) ska få status som nationalpark

Omberg utgör med sin särpräglade natur och historia ett unikum i Sverige. Berget är en horst som tydligt och avgränsat särskiljer sig från det omgivande slättlandskapet. Omberg har mycket stora natur-, kultur- och upplevelsevärden och har stor attraktionskraft på besökare i Östergötland. Att Omberg ska skyddas och bevaras är för många östgötar en självklarhet.

Omberg har en blandad mix av unika naturvärden så som bland annat mosaikartade rasbrantskogar, ädellövsnatur, bokskogar, sumpskog, källmiljöer, kalkbarrskogar och mot Vättern även grottor som utgör livsmiljö för oceaniska mossor, något som bara förekommer på den här platsen i Sverige.

Inventeringar har hittat 310 rödlistade arter vilket innebär att det är ett av landets mest betydelsefulla områden för biologisk mångfald. Omberg hyser ett antal olika naturmiljöer som ger många arter förutsättningar att fortleva trots sin relativt begränsade storlek.

Omberg är sannolikt Östergötlands mest besökta naturområde med över 400 000 besökare per år från Sverige och hela världen.

Delar av Omberg är i dag naturreservat och ekopark i Sveaskogs regi. Ekoparken är ett frivilligt skydd enligt ett tidsbegränsat avtal på 50 år. Ombergs höga natur-, kultur- och friluftsvärden motiverar ett formellt skydd för all framtid.

Sjön Tåkern, som ligger ett stenkast från Omberg, är norra Europas förnämsta fågelsjö. I sin uppbyggnad en grund näringsrik slättsjö, sällan över 0,8 meter djup, och omgiven av bitvis kilometerbredda vassbälten. Här rastar tiotusentals fåglar vår och höst under sina säsongsflyttningar. Dessutom häckar och övervintrar många fler utöver det. Under åren har 268 fågelarter observerats vid Tåkern, något som blir än mer anmärkningsvärt när man brukar säga att Sverige har cirka 250 arter.

Förutom sitt rika fågelliv är Tåkern, tack var sin kalkhaltiga mark, värd för flera arter av orkidéer och andra typiska kalkväxter.

Tåkern är i dag ett naturreservat men förtjänar med råge att åtnjuta högsta klassen av skydd och bevarande för framtiden.

Sjön är reglerad och genom åren påverkad av människans aktiviteter på olika sätt. Inte så konstigt då mänsklig närvaro har funnits här i 5 000 år då stenåldersmänniskor byggde sina pålbyggnader i de träskmarker som då fanns mellan Omberg och Tåkern.

Det är tack vare den mänskliga påverkan som Tåkern har blivit en fågelsjö av rang. Sjöns vattennivå sänktes i mitten av 1800-talet med 1,7 meter och det har skapat de strandängar och vassområden som i dag attraherar så många fåglar att samlas här.

Jag hävdar att områdets karaktär och dess betydelse för fågellivet i dag väger tyngre än åsikten att Tåkern inte är en ursprunglig naturtyp opåverkad av människan. I de få fall människans påverkan har varit till gagn för naturlivet så är det värt att bevara för all framtid.

K34. Tillskapa tysta områden

Motionär: Sten Jonsson, Storvreta

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för att nationalparker med överflygningsförbud tillskapas

Stadens ljud är huvudsakligen buller, om man med buller menar oönskat ljud, det vill säga ljud som vi känner oss störda av och helst vill slippa. Det kan röra sig om ljudet från trafik, högtalaranläggningar, maskiner eller andra mänskliga aktiviteter.

Bullret från flygplan skiljer sig inte från det som emanerar från tåg, bussar, bilar och motorcyklar. Vill man koppla av och vila sina trötta sinnen önskar man sig ut i naturen och sätter sig inte i stadens centrum. Det vore angeläget för allas välbefinnande att tysta områden avsattes som nationalparker med överflygningsförbud. Alla Sveriges nationalparker kan på grund av flygsäkerhetsbestämmelser, fjällräddning eller dylikt inte komma ifråga.

K35. Låt öken grönska

Motionärer: Magnus Öhlander, Sigtuna, Pernilla Bergqvist, Sigtuna, Lars Persson, Sigtuna, Mésud Shakely, Sigtuna, Lars Wedén, Sigtuna

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet liberalerna ska arbeta för att EU anslår betydande medel till oberoende forskning med målsättning att öka jordens odlingsyta

Problem med jordens brist på mat till den ökande befolkningen måste angripas på olika sätt. Marit Paulsen har i samband med EU-valet sagt: "Samtidigt kan vi av miljöskäl inte odla upp mer av vår jord." Människor har i alla tider tvingats konstatera att "ingenting är omöjligt". Därför vill vi formulera om Marits uttalande till: "Samtidigt kan vi av miljöskäl, för närvarande, inte odla upp mer av vår jord."

Detta är ett exempel på ett område som bör ligga nära till hands för forskning av det slag vi avser:

Öken och torrmarker i vissa delar av världen skulle förmodligen kunna utgöra förträffliga odlingsytor om man tillför sötvatten. Avsättning av havsvatten förekommer på skilda platser i världen. Metoderna har enligt uppgift tagits fram av kommersiella intressenter. Den fristående forskningen verkar inte i någon större utsträckning ha ägnat sig åt detta.

Endast om EU och/eller FN anvisar medel till forskning av detta slag kan det finnas förutsättningar för en forskning med humanitär inriktning. Stöd till forskning, som är inriktad på att öka jordens livsmedelsproduktion, kan uppfattas som motsatsen till nuvarande EU-stöd till jordbruket. EU går i så fall från protektionism till internationalism inom detta område.

Det finns många frågor som måste besvaras, men dessa två är förmodligen avgörande:

1. Finns det någon metod att avsalta vatten i stora mängder till ett rimligt pris och
2. Vilka blir miljökonsekvenserna och hur hanterar man dessa?

Djurskydd

K36. Förbud mot grytjakt

Motionärer: Birgitta Ohlsson, Stockholm, Peter Blomquist, Stockholm, Solveig Hellquist, Sörberge, Henrik Johansson, Umeå, Ulf Öfverberg, Stockholm

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** det i partiprogrammets avsnitt om djurskydd tas in en tilläggsmening om att grytjakt bör förbjudas

Grundläggande för svensk djurskyddslagstiftning är att djur ska behandlas väl och få sina arttypiska behov och beteenden väl tillgodosedda. Detta stadgas tydligt i svenska djurskyddslagens portalparagrafer: "att djuren inte ska utsättas för onödigt lidande" (2 §) och "att djuren ska kunna leva ett arttypiskt beteende" (4 §). I dag ingår inte vilda djur som jagas i Sverige i djurskyddslagen. Därför har de ej rätten till grundläggande skydd. I Norge däremot omfattar även djurskyddslagen de vilda djuren. Men alla djur som jagas i Sverige kan inte kategoriseras som vilda djur. Vissa djur rör sig i gränslandet. De jagas, men är inte fria och vilda djur; se även min motion om godsjakten med fåglar.

Grytjakt är en grym företeelse som går ut på att jakthundar ska lära sig att driva ut räv ur gryt eller markera var grävlingar gömmer sig. Hundar tränas på levande grävlingar. Det finns heller inga lagar för hur djuren ska behandlas. Trots att de inte är vilda, utan befinner sig i fångenskap, omfattas de inte av djurskyddslagen. I över hundra år har Svenska Kennelklubben genom sin avdelning Svenska Grythundklubben bedrivit detta djurplågeri. Fram till 1937 höll man även rävar, vilket upphörde av djurskyddshänsyn.

Svenska Veterinärförbundet har fördömt denna grymma fritidssysselsättning och de ställer sig principiellt emot en verksamhet där två djur hetsas mot varandra och anser att denna verksamhet inte är förenlig med djurskyddslagen. Stundom skadas även deltagande hundar. Även Jordbruksverket har uttryckt sig negativt. Delar av jägarkåren ställer sig också negativa till grytjakten. Denna form av djurplågeri bör förbjudas.

K37. Woooff!*Motionär: Marcus Claesson, Mölndal***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **Att** Folkpartiet ska verka för att kennelklubbar ska förmå hundsäljare att begära intyg på att de tilltänkta hundköparna har anmält sig till en hundutbildning innan ägarbytet genomförs

En balanserad hund är en riktig vän i vått och torrt. Men tyvärr skaffar många hund utan att först inse vilka åtagande och ansvar det kommer att innebära för tioalet år framöver. Alltför ofta intar hunden en ledarställning i flocken, eftersom husse inte gör det. Och en hund som bestämmer var skåpet ska stå i en flock där människor ingår, kommer inte leda till ett lyckligt förhållande.

Min idol sedan en tid är Cesar Milan – Mannen som talar med hundar. Han visar i sina tv-avsnitt gång på gång hur viktigt det är att tillgodose hundens behov genom rätt mängd träning, fostran och kärlek – och i just den ordningen.

K38. Förbjud hundar av pitbull-typ (kamphundar)*Motionärer: Folkpartiet liberalerna Östergötlands län, Folkpartiet liberalerna Norrköping***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **att** Folkpartiet liberalerna ska verka för att hundar av pitbull-typ förbjuds i Sverige

Hundar av pitbull-typ (kamphundar) dödar klart flest människor och orsakar allra mest allvarliga skador på människor. De skapar dessutom stor rädsla och sprider oro omkring sig i samhället, inte minst hos andra hundägare.

Det är bara hundägaren det är fel på, säger de som motsätter sig ett förbud. Självklart spelar ägaren en stor roll, men det förklarar inte pitbullens överlägsna ledning i statistiken över orsakade dödsfall och allvarliga kroppsskador.

Hundrasen måste förbjudas innan något riktigt allvarligt händer i Sverige.

Fakta

Enligt en internationell undersökning för åren 1979–1998 orsakade hundar av pitbull-typ (så kallade kamphundar) 37 procent av alla dödsfall på människor, rottweilers stod för 22 procent. Det totala antalet pitbullhundar och rottweiler utgör mellan två och nio procent av alla hundar.

År 2008 orsakade hundar av pitbull-typ 65 procent av alla dödsfall, enligt en amerikansk undersökning. Pitbullhundar orsakade 1982–2007, i Kanada och USA, 1 194 allvarliga kroppsskador (varav 116 ledde till döden och 654 till stympling av kroppsdelen).

Förbud mot vissa raser har prövats på flera ställen, bland annat i Winnipeg i Kanada. Innan förbudet förekom cirka 25 allvarliga hundattacker på människor per år. Efter förbudet sjönk antalet attacker till cirka en till två per år.

Motargument

Det är ägaren det är fel på Självklart spelar ägaren en stor roll i hur en hund uppträder och om den blir farlig. Men det är knappast hela förklaringen. Varför är det just pitbull som så överlägset toppar statistiken över orsakade dödsfall och allvarliga kroppsskador på människor? Helt enkelt eftersom hundrasen är farligare än andra.

Alla hundar kan bli farliga Ja, det stämmer, men en aggressiv tax gör betydligt mycket mindre skada än en aggressiv

pitbull. Börjar man förbjuda en ras måste man snart förbjuda nästan alla raser Det finns gott om exempel på ställen där bara pitbullhundar eller någon annan farlig ras förbjudits och det sedan stannat vid det. Ingenstans har vanliga sällskaps-hundar förbjudits. Om någon ny ras som visar sig vara lika farlig eller farligare blir populär kan naturligtvis den rasen behöva förbjudas också.

K39. Införande av licenskrav för hållande av hund*Motionärer: Peter Kjällkvist, Norrköping, Mathias Sundin, Norrköping***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **att** Folkpartiet liberalerna ska verka för att en lag om hundlicens införs
2. **att** Folkpartiet liberalerna ska verka för att det i utformningen av licenskravet tas hänsyn till såväl hundras, enskild hund och även ägarens kunskaper och lämplighet

Att Folkpartiet liberalerna ska verka för obligatorisk försäkring av hundar och att hundraser som faller inom ramen för a) herdehundar b) vakthundar c) kamphundar och d) blandraser måste ha en försäkring som täcker skador som de vållar andra djur eller människor.

”Det finns inga farliga hundar, bara farliga ägare” är lika felaktigt som påståendet ”alla pitbullhundar är tidsinställda bomber”.

Dels en tidningsdebatt rörande förbud av pitbull, men även diskussioner med tävlingsaktiva hundägare, ”vanliga” hundägare och icke hundägare har legat till grund för denna motion.

Intresset för dessa frågor är stort hos allmänheten och många tycker det är märkligt att alla partier i Sverige har samma uppfattning i denna fråga. Risken är att alla partier förblir passiva tills något riktigt allvarligt inträffar. Sådant har skett i andra länder och då har lagstiftning hastigt tagits fram, vilket ofta gjort den dålig och ibland kontraproduktiv. Låt oss därför ta tag i denna fråga medan vi har tid.

Införande av licens som innebär att innehavaren tillgodosgjort sig såväl teoretisk som praktiska kunskaper för att hålla den typen av hund som hon/han införskaffat skulle förbättra livskvaliteten för våra hundar, deras ägare och även de personer som inte äger hund men möter dem ute i samhället.

På de problem som farliga hundraser utgör finns ingen enkel lösning, utan flera kan behövas. Vi tar i denna motion upp några av dessa. Grunden är en hundlicens där hundraser delas in i fyra kategorier:

Kategori A. För att tillskrivas kategoriseringen A krävs att rasens genomsnittsindivid även utan träning utgör en allvarlig fara för den som angrips, samt att den har lätt för att ta till angrepp. Egenskaper som är avgörande för att en hund ras ska klassificeras i denna kategori kan skilja sig något, men två huvudgrupper går att särskilja, nämligen vissa kamphundraser och vissa herdehundraser. Exempel på hundraser kan vara olika sorters ovtjarkor, pitbullterrier, American staffordshire terrier, dogo argentino och fila brasileiro.

Hundar i kategori ska inte få finnas i samhället som sällskapshundar utan licens ska endast utfärdas om särskilt behov av sådan hund föreligger. Sådant behov ska vara relaterat till arbete som hunden ska genomföra, exempelvis vakt-hund eller herdehund. Alla nu levande hundar i kategori A ska oavsett ålder snarast genomgå mentalbeskrivning.

Kategori B. Hundraser som av erfaren tränare med lätthet kan tränas att angripa människor och/eller har tydlig vaktinstinkt. Därtill kan hundrasens vikt avgöra om ett angrepp skulle kunna medföra betydande men, eller orsaka dödsfall för en frisk, vuxen människa. I denna kategori kan bland annat ingå rottweiler, dobermann, akita och bullmastiff.

För ägande av hund i kategori B ska hundutbildning genomgå och hunden ska genomgå mentalbeskrivning.

Kategori C och D. Övriga hundraser som varav några raser kan tränas att bli farliga, men deras fysiska egenskaper gör att de svårigen blir livshotande för en frisk vuxen människa.

Ägande av hund i kategori C och D lämnas reglerat som i dag, men hundutbildning ska uppmanas till.

Exakt vilka raser som ska ingå i de olika kategorierna får avgöras i lagstiftningsprocessen och troligen är det lämpligt om var raserna hör hemma inte slås fast i lagstiftningen. Det kan skifta beroende på hundrasernas popularitet och avel och bör därför kunna avgöras av en myndighet i samråd med hundorganisationer som Svenska Kennelklubben och Svenska Brukshundklubben.

Det är den här motionens mening att hänsyn måste tas till såväl den enskilda hundrasens egenskaper, individens egenskaper och träning, samt ägarens kunskaper och hundhållning.

K40. Kastrering och märkning av katter – en viktig djurskyddsfråga

Motionärer: Solveig Hellquist, Sörberge, Jan Ertsborn, Falkenberg, Maria Lundqvist-Brömster, Håknäs, Birgitta Ohlsson, Stockholm, Barbro Westerholm, Stockholm

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för att en kattutredning kommer till stånd
2. **att** Folkpartiet ska verka för att kattstammen minskas i Sverige
3. **att** Folkpartiet ska verka för att katter ska ha samma skydd i lagstiftningen som t.ex. hundar
4. **att** Folkpartiet ska verka för att det införs bestämmelser i lagstiftningen om ägares skyldighet att registrera, märka och kastrera sina katter i lagstiftningen
5. **att** Folkpartiet ska verka för att betona kattägares ansvar för tillsyn av sina katter
6. **att** Folkpartiet ska verka för att det ska betraktas som brott och vara förenat med sanktioner att överge sina djur

”Folk slänger kattungar i soptunnor. Människor blir allt viktigare i sitt sätt att göra sig av med sina djur. Det strömmar in kattungar som människor har hittat på de mest bisarra ställen. Vi får in små skelett med päls på. Många katter har virusinfektioner och skabb eller kan vara utan öron eftersom de blivit förfrusna. Ibland får vi in katter som kräks upp plastbitar och kottar som de försökt äta i brist på annat. Det kommer så många katter till oss att vi dagligen tvingas säga nej till mellan 30 och 40 stycken” Så säger en volontär på ett katthem i Stockholm.

Det kraftigt ökande kattbeståndet kräver omedelbara åtgärder. Enligt organisationen Manimalis ökade antalet katter från 1,2 miljoner till 1,6 miljoner åren 1998–2004, dvs. en ökning med cirka 400 000 katter. Antalet katter torde ha ökat väsentligt även efter 2004. Ingen vet exakt hur många de hemlösa katterna är, men man räknar i dag med att det

finns cirka 100 000. Med tanke på att ett okastrerat kattpar beräknas få två kullar med i genomsnitt 2,8 överlevande kattungar som i sin tur får två kullar med lika många överlevande kattungar osv. kan alla som klarar enkel matematik förstå att kattproblemet är överhängande. Kattklubbar, katterhem, miljökontor, poliser, veterinärer och andra djurvänner kan alla intyga att antalet katter som är hemlösa och som far illa är ett reellt problem. Till detta kommer problemen i våra bostadsområden där många irriteras av ”kattplågan” och som snarare vänder sitt missnöje mot katten i stället för oansvariga kattägare.

Det är hög tid att det ställs krav på kattägarna. Det kan ske genom att de blir ålagda att registrera, märka och kastrera sina katter – såvida de inte används till avel.

Lagen om tillsyn över hundar och katter bör stärkas så att samma krav ställs på kattägare som på hundägare när det gäller ansvar och tillsyn.

Det bör också enligt djurskyddslagen vara brottsligt och förenat med sanktioner att överge sin katt.

I januari 2008 överlämnade Djurskyddet Sverige 109 000 namnunderskrifter till Jordbruksdepartementet för ett krav på obligatorisk märkning och registrering av katt. Djurskyddet har dessutom fått stöd genom omfattande kommunenkäter där man anser att skärpt lagstiftning för katter är nödvändig och efterfrågad.

Den socialdemokratiska regeringen beredde kattfrågan under årtionden men kom aldrig till skott. Alliansregeringen anser tyvärr att det inte finns tillräckligt underlag för en lagskärpning. Därför återstår nu att Folkpartiet verkar för att regeringen tillsätter en kattutredning för att få det underlag krävs och som leder till en lagstiftning som skyddar katter från onödigt lidande.

Samhällsplanering och bostadspolitik

K41. Bostadspolitisk arbetsgrupp

Motionär: Tommy Rydfeldt, Kungsbacka

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att tillsätta en arbetsgrupp för att utforma en ny liberal bostadspolitik

Bostadspolitiken tycks vara det bortglömda politiska området.

Det nämns sällan i regeringsförklaringar. Inget parti sätter upp det som en viktig valfråga men ändå har vi bostadsbrist i stora delar av landet och det är ett område som är i stort behov av politisk förnyelse.

Bostadsfrågorna tycks i dag mest drivas av organisationer som Hyresgästföreningen, SABO, och Fastighetsägarna.

Ingen ledande politiker i Sverige har tagit på sig att driva bostadspolitik på samma sätt som Jan Björklund har drivit skolpolitiken.

Kanske beror det bristande intresset på att förändringar av bostadspolitiken är svår. Och inte populär i alla läger. Bostadspolitiken var ett av de områden där Socialdemokraterna lyckades införa mest regleringar och där marknaden

inte fick styra. Och regleringar är svårt att ta sig ur utan att det skapar nya problem. Nu är vissa delar avreglerade men vad gäller hyresrätter kvarstår dessa.

Jag förespråkar inte marknadshyror men bostadsmarknaden i allmänhet och hyresrätten i synnerhet måste utvecklas.

Folkpartiet har ständigt en massa arbetsgrupper igång. Men aldrig någon om bostadspolitik.

Det är synd för vi har många duktiga folkpartister i Riksdagen och kommunerna som skulle kunna bidra till att skapa en ny liberal bostadspolitik.

K42. Trädgårdars, grönområdets och odlingslotters betydelse

Motionärer: Anita Brodén, Sollebrunn, Maria Lundqvist-Brömster, Håknäs, Lars Tysklind, Strömstad

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för att det i all samhällsplanering eftersträvas ökade odlingsmöjligheter och grönområden för att uppnå en god miljö, ökad hälsa samt ökad tillgång till närproducerade produkter
2. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att införliva denna beslutspunkt i Folkpartiets miljö- och naturprogram

Inom ramen för den så kallade klimatmiljarden kommer en satsning att göras på hållbara städer och samhällen. Syftet är bland annat att stimulera stadsbyggnadsprojekt som med användande av ny teknik bidrar till förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan. Detta är en välkommen satsning som bör kunna inrymma ett helhetstänkande från transporter, vatten- och avloppssystem, uppvärmning, sophantering samt tillgång till grönytor.

För ett hållbart samhälle är olika former av grönområden av stor betydelse för vår miljö då växtligheter har förmåga att tillvarata trafikens och verksamhetens koldioxidutsläpp, men grönområden bidrar också till ökad hälsa samt tillgång till mer närproducerade produkter. De gröna inslagen – parker av olika karaktär, koloniområden, gemensamma växthus och egnahem med trädgårdar – är utomordentligt viktiga element i stadsplaneringen. Även om mycket av planering sker på kommunal nivå är ett positivt ställningstagande från Folkpartiets landsmöte av stor betydelse, då det ger kommunala beslutsfattare en tydlig signal, ett stöd och en viljeinriktning. Områden att vidareutveckla är användningen av rehabiliteringsträdgårdar, bevarande samt utveckling av koloniträdgårdar och odlingsmöjligheter i nära anslutning till skolor och bostäder. Gräs, blommor, buskar, träd, fjärilar och fåglar måste få finnas i barnens uppväxtmiljö. Många äldre gläds och minns om de får tillfälle att se och njuta av blommor, bär och grönsaker från sina unga år. Trädgårdsföreningar eller andra lokala aktörer bör i större utsträckning kunna vara delaktiga i utvecklingen av grönområdena.

Fritidsodlingens betydelse både för hälsa, rekreation och ökad livskvalitet underskattas ofta. Sambandet med en ökad integration är påtaglig, något som också underskattas. Fritidsodling lär vara en av de vanligaste fritidssysselsättningarna och är en värdefull del av många människors liv. De står dessutom för en icke föraktlig andel av grönsaks-, frukt- och bärproduktion.

I en del lågenergihus, så kallade passivhus, har man satsat på gemensamma inglasade odlingsrum, vilket varit mycket lyckat. Det är en viktig aspekt vid planering av ett hållbart

samhälle att beakta behovet av trädgårdar och annan odlingsbar mark i städerna och deras närhet. Den pågående klimatförändringen och den kommande knappheten på fossila bränslen för med sig ett behov av minskat slöseri med fossil energi. Det berör vår livsmedelsförsörjning i minst lika hög grad som persontransporterna och uppvärmningen av våra bostäder. Att handla klimatsmart är därför viktigt, men också att kunna bidra till kosthållet med matvaror från den egna trädgården och annan lokal odling.

K43. Hållbar nationell stadspolitik

Motionär: Karl-Erik Andersson, Västerås

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för att en nationell hållbar stadspolitik kommer till stånd

Följande bör uppnås genom en sådan politik 1. Att politiskt markera stadens betydelse och i EU vara en pådrivare för hållbart stadsbyggande. 2. Ge en samlad bild av hur staden sänker sina växtgasutsläpp 3. En ändamålsenligare lagstiftning till skillnad från dagens PBL och Miljöbalkar 4. Mer forskning och utveckling kring den hållbara staden 5. Byggandet av och förändring av befintligt till socialt hållbara städer 6. Hur man får kommunal förvaltning, politik och civilt samhälle att bättre harmoniera än i dag samt undvikande av stuprörs- och sektorstänkande

K44. Återlämna åtminstone en smula av makten till folket

Motionär: Leiph Berggren, Hässelby

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för att den slutgiltiga beslutsrätten överlämnas till medborgarna, i de områden där så är möjligt
2. **att** Folkpartiet ska verka för att plan- och bygglagen, och andra eventuellt berörda lagar, ändras så att ett bygglovsärende med automatik ska godkännas om samtliga saksägare godkänner bygget, och alla skydds- och miljöföreskrifter är uppfyllda

Sedan urminnes tider har makthavare tilldelat sig rätten att styra över de individer som bosatt sig inom deras maktsfär. När svärdet inte räckte som argument så hävdade makthavarna sin tillgripna rätt genom att påstå att den var tilldelad från Gud eller någon annan högre makt. Först med den (utmärkta) sociala uppfinningen liberal demokrati så har makten motiverats genom att den sägs vara sprungen ur de som makthavarna beslutar över.

Fortfarande tror sig dock majoriteten av dagens makthavare ha rätt till oinskränkt beslutsrätt över "sina" medborgare. I Sverige är detta inte så förvånande, efter nära en mansålder av socialistiskt inspirerade regimer. Precis som gårdagens kungar talar många politiker om sig själva i formen pluralis majestatis – vi ...

Sanna liberaler vet bättre. Redan de tidiga liberala filosoferna insåg att politikernas makt måste begränsas, och de levde ändå på en tid då denna maktutövning rent praktiskt inte kunde vara lika allomfattande som i dag.

Ett sätt att återlämna makten över tillvaron, från den politiska sfären till det civila samhället, är att stipulera att om de,

vars intresse lagen sägs skydda, är helt eniga i ett beslut så ska inga politiker kunna ändra på det beslutet.

Fortsättningen av denna motionstext är ett (1) exempel på hur detta återlämnande kan ske.

För byggärenden kan det uttryckas så, att om samtliga sakägare godkänner bygget, och alla skydds- och miljöföreskrifter är uppfyllda, så ska ett bygglovsärende med automatik godkännas. Om konsensus inte kan nås bland sakägarna, så gäller ”den gamla” plan- och bygglagen som vanligt.

Notera att termen sakägare är en juridisk definition på dem som kan tänkas vara berörda av ett ärende. Vid mindre ärenden, en garagetillbyggnad t.ex., så är de närmaste grannarna sakägare. Vid större anläggningar är antalet sakägare väsentligt utökat. Vilka som vid olika tillfällen är sakägare, har fastslagits genom rättspraxis.

Den signal som denna lagändring skickar i dagens reglerade Sverige är närmast revolutionerande: Om det civila samhället (medborgarna/individerna), är överens, så ska ingen överhet få komma och förstöra det!

K45. Minska det offentliga inflytande

Motionär: Johan Strandberg, Garphyttan

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** landsmötet uttalar att den offentliga sektorn inte bör få ansöka om expropriation
2. **att** landsmötet uttalar att kommunernas förköpsrätt vid försäljning av fastigheter bör försvinna
3. **att** landsmötet uttalar att nya spår för snabbtåg inte får innebära expropriation

Den offentliga sektorn borde inte få ansöka om expropriation. Den långsiktiga tillväxten drabbas sannolikt inte mycket av att avtal mellan det offentliga och enskilda sker på frivillig basis och inte via tvång. Fastighetsägare som inte behöver oroa sig för att när som helst kunna få sin fastighet indragen, borde bli bättre snarare än sämre på att bidra till tillväxten.

Utveckling kan förmodligen ske även då samhället byggs underifrån och individen sätts i centrum. Kommunernas förköpsrätt vid försäljning av fastigheter borde därför försvinna.

K46. Miljöprövningar måste gå snabbare

Motionär: Annalena Sandor, Enskede

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att verka för att tillräckliga resurser tilldelas miljöprövande myndigheter
2. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att verka för att en översyn görs av miljölagstiftningen så att prövningsprocessen kan påskyndas utan att påverka den enskildas rätt att överklaga

Miljöprövningar sker i dag antingen hos länsstyrelsen eller hos miljödomstolen. Vilka verksamheter som kräver tillståndsprövning regleras av förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Dessa prövningar tar i dag orimligt lång tid. Många företag blir därigenom avsevärt försenade med förbättringar av pågående verksamhet.

Länsstyrelserna har fått fler arbetsuppgifter och fler ansökningar men inte ökat antal handläggare i den omfattning som krävs för att fatta väl avvägda beslut inom rimlig tid. Dessutom har länsstyrelserna numera en miljöprövnings-

delegation, som beslutar i alla prövningsärenden. Detta för att få mer samsyn i besluten. Även detta har bidragit till en förlängning av beslutsprocessen. Detsamma gäller för miljödomstolarna. Tingsrätterna, där miljödomstolarna finns, har fått nya arbetsuppgifter bl.a. med tvister i civilrättsliga ekonomiska frågor. I många fall är det ärenden som måste prioriteras före miljödomstolens ärenden. Resultatet har blivit att en prövning av ett miljöärende kan ta flera år efter att ansökan är inlämnad. Om beslutet därefter blir överklagat kan det ta ytterligare något eller några år. Enbart att få besked om prövning medges i miljööverdomstolen tar för närvarande mer än 3 månader. Till detta kommer att det är lätt för den part som vill fördröja ärendet att få förlängd tid för att inlämna handlingar uppåt 2–3 månader. När detta sker vid flera tillfällen i samma ärende förlängs förstås den totala handläggningstiden avsevärt.

Den långa tid, som dessa processer tar, innebär ett allvarligt hot mot företagsamheten i Sverige och riskerar att förorsaka införandet av effektiva produktionsprocesser som ofta är mindre miljöpåverkande. För att samhället ska fungera väl krävs att länsstyrelser och miljödomstolar får tillräckliga resurser i förhållande till sina arbetsuppgifter. Den politiska uppgiften blir då att anvisa tillräckliga resurser eller att se över regelsystemet, så att prövningarna minskar i antal eller görs effektivare.

K47. Skydda åkermarken!

Motionär: Lars Wedén, Sigtuna

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** landsmötet uttalar som sin mening att partiet ska verka för ökat skydd mot ianspråktagande av åkermark

Jordens närmare 7 miljarder människor delar på en landmassa som inte kan öka – en minskning är mer sannolik.

Om man räknar bort hav, sjöar och större vattendrag har varje individ i genomsnitt cirka 2 hektar markyta (= 20 000 kvm eller en kvadrat som är 140 x 140 m).

Av denna yta är 40 procent ”impediment” (berg, glaciär, tundra, städer, vägar etc.). 30 procent är livsviktig skog och 20 procent betraktas som betesmark, dvs. olämplig för odling. Det återstår endast 10 procent som är åker (= 2 000 kvm = 45 x 45 m).

Följande vet vi kommer att hända:

- Jordens befolkning kommer att öka
- Havsnivån kommer att stiga över områden med mycket hög jordbruksproduktion och stor befolkning
- En effekt av den redan oundvikliga klimatförändringen är att områden med svår torka kommer att öka
- Dagens jordbruk är extremt oljeberoende (konstgödsel, markbearbetning, transporter etc.). När parenteserna med billig olja är över kommer avkastningen från de flesta åkerarealer att minska
- Transportkostnaderna kommer att öka och långa frakter av livsmedel blir allt mindre hållbart

Sammantaget leder detta till att ett större antal människor ska försörjas av minskade åkerarealer som dessutom drabbas av lägre avkastning per hektar. Ingen kan säga exakt hur och när denna utveckling blir krisartad. Sannolikheten för världsomfattande svält är dock mycket stor. I detta perspektiv borde åkermark användas för andra ändamål endast med stor restriktivitet. Det är både ett nationellt intresse och en

global plikt. Mark som i dag tas i anspråk för bostäder, vägar eller annan infrastruktur är borta från livsmedelsproduktionen i princip för alltid.

Formerna för skyddande av åkermark kan diskuteras. En möjlighet är att införa något som liknar ”strandkyddet” dvs. att detaljplaner och liknande som avser ta åkermark i anspråk prövas i högre instans i enlighet med ett strikt regelverk.

Infrastruktur

K48. Infrastrukturfinansiering kräver principer

Motionär: Folkpartiet liberalerna Stockholms län

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att tillsätta en arbetsgrupp med uppdrag att se över principer för infrastrukturens finansiering, inklusive systemet med nationella planer och länsplaner, och särskilt belysa statens ansvar samt omfattningen av, förutsättningarna för och konsekvenserna av ökad regional medfinansiering
2. **att** uppdraget redovisas i god tid före nästa landsmöte eller partiråd och att slutsatser och förslag behandlas av landsmöte eller partiråd

Ett välfungerande transportsystem är en av de främsta byggstenarna i ett framgångsrikt samhälle på nationell såväl som regional och lokal nivå. Det råder ingen tvekan om att bra vägar, spår och kollektivtrafik ligger i kommuners, landstings och regioners likväl som statens intresse. Lika tveklöst borde ändå vara att i ansvarsuppdelningen inom den offentliga sfären är det staten som sköter och finansierar infrastruktur utöver städernas egna gatunät och det regionala utförandet av kollektivtrafiken.

Som alla principer har även infrastrukturens finansiering genom åren varit föremål för kompromisser, där kommuner och landsting har varit med och bidragit till lokalt och regionalt högprioriterade projekt. Nu riskerar dock principen att frångås i sådan utsträckning att den är på god väg att gå förlopad.

Detta speglar förvisso en större, problematisk bild av att staten gärna ålägger kommuner, landsting och regioner nya uppgifter utan att tillföra tillräcklig finansiering.

När finansieringsprincipen för infrastrukturen undermineras uppstår sålunda en oklar ansvarsfördelning. Om de kommuner och regioner som kan betala för sig prioriteras, riskerar mer objektiva prioriteringskriterier för infrastrukturobjekt att sättas ur spel.

Att risken för snedvridna prioriteringar inte är någon chimär, framgår av den aktuella infrastrukturpropositionen där det är inskrivet som en förutsättning för olika objekt att de ska prövas för medfinansiering.

Ett i högsta grad aktuellt exempel kommer från Alliansens trafikförslag för vår egen Stockholmsregion. Folkpartiet står bakom ett förslag där regionen genom landstinget, kommunerna och trängselskatt bidrar med 50 av 100 miljarder i infrastrukturinvesteringar de kommande åren. I projektet Citybanan har tidigare också omgivande län gått med på att bidra till finansieringen. För att illustrera infogas nedan en del av de många projekt som ingår i paketet.

Större åtgärder med avtalad medfinansiering (Cederschiölds-överenskommelsen och tidigare) Citybanan Stockholm stad och län 4,3 miljarder kronor, Mälardalslän och Östergötland 2 miljarder kronor

Norra länken Stockholm stad 2,2 miljarder kronor E18 Hjulsta–Kista Stockholm stad 680 miljoner kronor

Övriga åtgärder med finansieringsvilja från landstinget, kommuner eller via trängselskatt Förbifart Stockholm 22,5 miljarder kronor (trängselskatt) Trafikplats Vallentuna, trafikplats Lugnet, väg 267 Rotebro–Stäket, E18 trafikplats Roslags-Näsby/Viggbyholm, Förbifart Norrtälje, väg 261 Nockeby–Tappström (Ekerö), Haningeleden, Södertörnsleden, E18 trafikplatser Kungsängen m.fl. Nynäsbanan, Spårväg Ost/Saltsjöbanan, Spårväg Solna, Roslagsbanan, Tvärspårväg Kista, Pendelstation och trafikplats Vega (Haninge), Lidingöbanan

Alliansens och Folkpartiets trafikförslag för Stockholmsregionen är en realistisk bedömning av en situation där staten inte bedöms kunna ta sitt fulla ansvar. Det är ett gigantiskt undantag från den princip som har gällt och som vi eftersträvar.

Infrastruktur handlar om det grundläggande, långsiktiga fysiska systemet för hur vårt samhälle ska se ut under lång tid framöver. Sådana beslut måste präglas av förutsägbarhet och långsiktighet. Kommuner, regioner, entreprenörer och fastighetsägare som berörs, och framför allt medborgarna måste kunna lita på att planer ligger fast och att staten står vid sitt ord.

Finansieringsprinciper för svensk infrastruktur måste slås fast, så att staten bär huvudansvaret och att tydliga riktlinjer finns för när medfinansiering ska vara möjligt. Om staten mer permanent önskar frångå eller skjuta över sitt ansvar på andra behöver det vara följden av ett diskuterat och medvetet val, där frågan om kompensation besvaras.

K49. Bättre kommunikationer i norra Sverige.

Motionärer: Ann-Sofi Löfstedt, Skellefteå

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för att tågförbindelserna till norra Sverige förbättras
2. **att** Folkpartiet ska verka för att vägstandarderna i norra Sverige förbättras
3. **att** Folkpartiet ska verka för att flygförbindelserna till norra Sverige förbättras

Skogen, malmen och vattenkraften i norra Sverige är av stor betydelse för den svenska ekonomin. För att kunna transportera skogen och malmen behövs goda kommunikationer. I dessa dagar transporteras en stor del av produktionen på våra vägar, vilka är av synnerligen dålig kvalitet. Inte minst ur miljösynpunkt är det nödvändigt att den diskuterade Norrbottenbanan blir till verklighet. I samband med denna vill vi poängtera att förbindelserna mot Barentsregionen både öster- och västerut är av internationell betydelse. Det är av stor vikt att norra Sverige inte avfolkas. Goda kommunikationer är en förutsättning att så inte sker. I dag är det t.ex. praktiskt taget omöjligt att ta tåget från Skellefteå. Anslutningsbussarna till närmaste tågstationer ligger 45 till 60 kilometer bort. Vid vissa tider anländer bussen någon eller några timmar före tågets aviserade avgång. Ofta är tågen försenade, ingen väntsal finns att tillgå, inga allmänna inrättningar finns

heller öppna efter 18.00 på kvällen. Var och en kan inse vad det betyder att vänta ute i timmar i 30 graders kyla. Avståndet från Skellefteå till Stockholm är 800 kilometer. För att vi ska få människor att leva och verka i våra bygder måste det finnas möjlighet att snabbt ta sig till städer och platser såväl inom Sverige som ut i övriga världen. Därför är det också viktigt att ha tillgång till goda flygförbindelser.

K50. Oslo–Göteborg–Skåne–Köpenhamn och vidare på räls

Motionär: Folkpartiet liberalerna Göteborg

Förslag till landsmötesbeslut:

- 1. att** Folkpartiet ska driva på för att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk
- 2. att** Folkpartiet ska driva på för att förutsättningarna för länken mellan Oslo–Göteborg–Köpenhamn genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras.

Snabba, icke miljöbelastande förbindelser är en av nycklarna till sund ekonomisk utveckling. Snabba och pålitliga förbindelser och expanderande arbetsmarknadsregioner betyder tillväxt och minskad känslighet mot ekonomiska kriser i enskilda regioner och branscher.

Debatt och beslut om infrastruktursatsningar vinner inget på pajkastning mellan olika regionala och lokala intressen. I stället måste vi utgå från grundsynen att hela Sverige tjänar på tillväxt och satsningar i olika regioner, där särskilt storstadsregionerna fungerar som tillväxtmotorer för hela landet.

Både Storstockholms och västra Skånes arbetsmarknadsregioner har kunnat expandera kraftigt under senare år tack vare investeringar i infrastruktur. Detta har varit bra för hela landets utveckling. Den västsvenska arbetsmarknadsregionen och den västsvenska infrastrukturen har däremot inte utvecklats lika starkt, och detta är på samma sätt ett problem för hela landet.

Möjligheterna är dock fantastiskt goda, också i Västsverige. För att förverkliga dessa är behoven av investeringar i infrastruktur i många fall (såsom en ny älvförbindelse och Västlänken) akuta. I ett modernt, hållbart och ekonomiskt expansivt samhälle behövs många transportslag som fungerar tillsammans, men utvecklingen på senare år har lyft fram tågtrafiken som en framtidsteknologi som på ett unikt sätt kombinerar snabbhet med minimal klimatbelastning. Det vi vill sätta fokus på i denna motion är visionen om en sammanlänkad Västskust med snabba tåg.

Den svenska Västskusten sammanbinder fyra av Skandinavien allra största och mest expansiva städer, Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn. Förbindelserna längs med den svenska Västskusten är genant eftersatta, och detta gäller särskilt för tågtrafiken. Därmed går tre länder miste om alla de möjligheter sammanlänkade storstadsregioner skapar. Till exempel har analyser visat att en snabbjärnväg längs med den svenska Västskusten skulle vara den samhällsekonomiskt mest lönsamma norska (!) satsningen på snabbjärnväg. Med höghastighetståg längs med Västskusten skulle det ta 1,5 timme att resa mellan Göteborg och Oslo, två timmar mellan Göteborg och Köpenhamn och ytterligare tre timmar att resa vidare från Köpenhamn till Berlin.

Folkpartiet måste driva på för ett i grunden förändrat förhållningssätt till infrastruktursatsningar i vårt land. Vi vill att snabba tåg längs med den svenska västkusten ska bli folkpartipolitik. Vi vill att Folkpartiet aktivt ska driva frågan om att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk. Utformningen av ett svenskt höghastighetsjärnvägsnät diskuteras och utreds för närvarande av en mängd olika aktörer, oftast med ett fokus på länken mellan Stockholm och Köpenhamn samt Jönköping och Göteborg. Båda dessa banor är självklart strategiska för svensk tillväxt och för utvecklingen av ett klimatsnålt infrastrukturnät i vårt land. Vi vill dock också att förutsättningarna för länken mellan Oslo–Göteborg–Köpenhamn genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras.

K51. Miljöavgifter – från styrning till finansieringskälla?

Motionär: Gunnar Andrén, Stocksund

Förslag till landsmötesbeslut:

- 1. att** partistyrelsen ges i uppdrag att tydliggöra att miljöstyrande skatter och avgifter ska motiveras av miljöskäl och inte utgöra finansieringskälla, för olika projekt eller som budgetregulator

Som första parti slog Folkpartiet i 1972 års partiprogram fast principen att i miljöpolitiken (bör) ”Miljöavgifter (bör) användas som komplement till restriktioner och förbud” (Avsnittet Kampen mot miljöförstöringen).

Det är över huvud taget ett mycket framsynt miljöprogram som partiet då antog: Internationellt samarbete krävs på miljöområdet, ökade befogenheter för FN med ett särskilt FN-organ för miljön förordas, en internationell miljövårdsfond inrättas i insikt om miljöpolitikens gränslösa överskridanden, ”Miljöpolitiken bör vara en övergripande verksamhet”, ”inga ekonomiska, regionalpolitiska eller trafikpolitiska beslut får fattas utan att följderna för människors miljö, för folkushållningen med naturresurser och naturvärden har bedömts och värderats”. Därefter presenteras förslag om ökad miljöforskning, om kemikalieanvändning, energiförbrukningen, ”vattenkraftsutbyggnaden bör nu anses vara praktiskt taget avslutad”, värden av grundvattnet, hoten mot Östersjöns framtid, oljeutsläppen, vidare bland annat ”avfallshandlingens ekonomiska villkor måste utformas så att en maximal återanvändning uppmuntras”, ”det öppna odlingslandskapet måste skyddas” är andra punkter som återfinns i 1972 års program, åtskilliga år innan Miljöpartiet ens var påtänkt.

Denna landsmötesmotion 2009 (trettiotsju år efter 1972 års partiprogram) tar emellertid sin utgångspunkt i oro över att miljöstyrande avgifter och skatter, motiverade av omsorgen om miljön på skilda sätt, i sin egen förlängning övergår till att utgöra en ny finansieringsform för inte minst i och för sig eftersträvarvärda infrastrukturinvesteringar – i stället för att vara just ett medel för att stimulera den enskilde att agera miljövänligt med stöd av styrande avgifter och skatter. Denna glidning är viktig att notera: Helt plösligt blir miljöstyrande avgifter en ekonomisk källa för finansiering av olika projekt, ja, i förlängningen kan den rent av tänkas bli en intressant budgetstärkt regulator för en mindre miljömedveten finansminister. Denna glidning av syftet med avgifterna hotar i själva verket att underminera det angelägna – och ofrånkom-

liga – miljöarbete som alla som står bakom det som brukar benämnas förvaltarens tanken förenas av.

I trängselskattedebattens och de många trängselskattebeslutens spår, har främst Miljöpartiet glidit iväg, och fått ovilliga socialdemokrater och vilsegångna vänsterpartister med sig. De miljöstyrande avgifterna och skatterna har blivit främst en finansieringskälla.

Folkpartiet antog vid landsmötet i Lund 2001 en tydlig agenda för användningen av miljöavgifter i trafiken, utöver de som handlar om energibesiktningen.

För att minska trängsel eller underlätta vägval som ger mindre utsläpp, kan lokala trafikavgifter få införas. Det är i sammanfattning Folkpartilinjen från 2001, en politik som jag starkt gillar. Det är riktig miljöpolitik.

Den olyckliga utformningen av trängselskattens införande i Stockholm efter valet 2002, mer dikterad för att rädda ministären Persson (S) än omsorgen om miljön, har lett till att mål och medel blandats samman.

I förtvivlan över brist på statliga bidrag till infrastrukturinvesteringar, utvecklar nu även andra – märkligt nog även moderater som tycks ha en princip för varje tillfälle – tankar om att med nya trängsel- och trafikavgifter finansiera byggandet av vissa trafikprojekt.

Vi har då rört oss långt från miljöavgifternas syfte.

Förtvivlan må vara förståelig. Likväl anser jag att det är viktigt att skilja miljöstyrande avgifter och skatter från finansieringen av angelägna trafikprojekt eftersom den möjliga, alternativa finansieringen allvarligt kan snedvrída vilka projekt som är mest angelägna från miljösynpunkt och inte vilka som är minst kostsamma att finansiera för staten, regioner eller kommuner. Eller i värsta fall bli en ny budgetregulator för en finansminister med mer utvecklad känsla för statlig bokföring än de miljöpolitiska målen.

K52. Arvidsjaur flygplats ett nationellt intresse

Motionärer: Jens Sundström, Luleå, Birger Lundberg, Arvidsjaur, Åse Sundström, Arjeplog

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska arbeta för att Arvidsjaur flygplats ska ingå i det nationella basutbudet av flygplatser

I regeringens beslut från 19 mars 2009 framgår att tio flygplatser framöver ska få ingå i det nationella basutbudet av flygplatser där staten garanterar en långsiktigt tryggad drift. Deras beslut har till stora delar baserat sig på den statliga flygplatsutredningen men på en punkt gick de tvärt emot utredningens direktiv och utredningens slutsatser och detta rörde statusen för Arvidsjaur flygplats. Arvidsjaur flygplats har en särställning i Sverige när det gäller internationell trafik kring fordons- och komponenttestningsverksamheten i norra Sverige. En näring som i tuff internationell konkurrens har lyckas växa och som i dag sysselsätter ett stort antal människor i Norr och Västerbotten. Arvidsjaur flygplats utgör navet för transporter i en biltestregion som breder ut sig i en radie på över 15 mil. Restiden till de närmaste nationella flygplatserna är för Luleå (2 timmar och 36 minuter) och Kiruna (5 timmar och 48 minuter) med bil och utan möjlighet till att åka tåg eller annan kollektivtrafik. För den biltest tätta orten Arjeplog får man lägga till ytterligare 1,5 timmes restid. Att Arvidsjaur flygplats dessutom utgör en naturlig geografisk lokalisering för en nationell flygplats när man ser

på utredningens slutsatser vad gäller ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Detta var säkert också av betydelse när flygplatsutredningen föreslog att Arvidsjaur flygplats skulle ingå i det nationella basutbudet av flygplatser. Vad regeringen tänkte på framgår inte av deras beslut. Låt oss arbeta för att en elfte flygplats läggs till de redan beslutade tio.

K53. Snabbare genomförande av strategiska infrastrukturprojekt

Motionär: Karl-Erik Andersson, Västerås

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för att det genomförs förändringar i de offentliga handläggningsprocesserna, t.ex. plan- och bygglagen m.fl. lagstiftningar, så att infrastrukturprojekt, t.ex. järnvägsprojekt, snabbare ska kunna genomföras

Det är för lång tid mellan att projekt startas upp tills de kan genomföras. Många järnvägs- och vägprojekt ligger alldeles för lång fram i tiden. Många politiker inte minst kommunalpolitiker känner sig frustrerade av att allting tar så lång tid. Många nödvändiga investeringar i bl.a. Mälardalen kommer inte till stånd förrän om tio år medan de redan borde ha varit genomförda. Sverige tappar på det konkurrenskraft.

De byråkratiska processer som hela tiden försenar viktiga projekt måste göras om och möjliggöra påskyndade planeringsprocesser. Kanske man måste jobba mer parallellt i olika myndigheter för att därför korta ned ledtiderna

K54. Finansiering av infrastrukturprojekt

Motionär: Karl-Erik Andersson, Västerås

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för att nya former för finansiering av strategiska infrastrukturprojekt möjliggörs och utvecklas och att ett samlat grepp tas för att lösa finansieringsproblematiken för lönsamma infrastrukturprojekt

Finansieringen av viktiga och samhällsekonomiskt lönsamma infrastrukturinvesteringar får ofta vänta länge på grund av restriktioner i statsbudgeten. Därför måste nya finansieringsformer hittas. Längre man talat om private-public partnership men tillräckligt mycket har inte skett.

Vidare händer det t.ex. att kommunerna i Mälardalen via kommunbudgetar finansierar breddning av järnvägsspår m.m. Men det hela går mycket på kryckor i finansiering av infrastruktur och det blir långt fram i tiden som nu lönsamma investeringar kan göras.

Ren lånefinansiering t.ex. genom utgivande av obligationer kan vara en intressant väg i en del projekt.

En kommunal fastighetsskatt som får differentieras så att de som vinner mest på en samhällsinvestering i form av ökande fastighetsvärden betalar en högre skatt är en annan väg. Vinster från kommunala energibolag ska kunna användas till att finansiera investeringar för energibesparing hos t.ex. allmännyttans bostäder. Bildande av en offentlig väg- och kommunikationsfond dit fordons- och bränsleskatter går för att finansiera väg och järnvägsbyggen.

Utveckling av kreativa avgiftssystem är också viktigt.

Det behövs således nya finansieringsformer men också

konsekvent samhällsekonomiska och ekologiska analyser som underlag för prioritering av investeringar och som underlag för alternativ finansiering.

K55. Infrastruktur för miljö

Motionär: Kenny Thärnström, Hunnebostrand

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att verka för att rejala satsningar görs på såväl motorvägar som järnvägar med sikte på bättre miljö
2. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att verka för att Sveriges tre största städer och Oslo kopplas samman med fullvärdiga motorvägar
3. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att verka för att vägtullar införs för lastfordon och bussar på alla motorvägar
4. **att** partistyrelsen ges i uppdrag att verka för att järnvägens spårkapacitet byggs ut och organiseras så att strategiska omlastningsställen etableras

Det är en skam för Sverige att inte ha motorvägsstandard mellan landets tre största städer och med Oslo. E6 mellan Göteborg och Oslo trafikeras enligt uppgift av 15 000 tunga fordon varje dygn. Göteborg uppges ha Norges största hamn. Huvudvägen mellan Stockholm och Göteborg har flera 70-sträckor. Detta är inte ett modernt land på 2000-talet.

Vägnätet bör byggas ut till full motorvägsstandard mellan Stockholm och Malmö (saknas en sträcka vid Ljungby). Motorvägen mellan Göteborg och Oslo färdigställs (saknas sträckor i norra Bohuslän). Sträckan Göteborg–Stockholm via dels Örebro–Eskilstuna och via Örebro–Västerås byggs ut till motorvägsstandard, likaså sträckan Örebro–Oslo, via Karlstad.

Att bygga motorvägar skapar en trafiksäkrare miljö, minskar avgasutsläppen tack vare jämnare hastighet, ökar tillgängligheten för närliggande orter, ökar möjligheten till rimlig pendlingstid dvs. skapar en rörligare arbetsmarknad, för att nämna några positiva konsekvenser. Tillskott av arbetstillfällen skapas också, även om detta blir begränsat pga. hög mekanisering. Några egentliga nackdelar kan inte anges. En ökad trafik kommer, med eller utan motorvägar.

Vägtullar bör införas för lastfordon och bussar över en viss vikt på alla, även i dag befintliga, motorvägar.

Vägtullar bör införas av två skäl, dels ge incitament att flytta transporter från väg till järnväg, dels kostnadsbelasta miljöförstörande utsläpp. Detta gäller såväl person- som godstrafik. Särskilt påtaglig bör denna effekt bli på godstrafik, om lastfordon belastas med en så hög tull att tågalternativet framstår som kostnadseffektivt. Godset kan bli dyrare (beroende på godstariiffen på tåget), men miljön får en klar positiv påverkan, vilket kan vara värt ett högre varupris.

Vägtullstationerna kan bemannas via ”integrationsjobb”, dvs. invandrare ges förtur. Detta skapar en bra grund för invandrarens integration i samhället, bristande svenskkunskaper är inget stort hinder, invandrare slutar att vara bidragsmottager, börjar successivt utnyttja det svenska språket och kan stolt visa upp sig som ”riktiga” medborgare i samhället.

Järnvägarna har under många år ett eftersatt underhåll. Spårkapaciteten är otillfredsställande. Snabbtågen X2000 kommer oftare för sent än i tid, bl.a. beroende på låg spårkvalitet/-kapacitet. Godstrafiken sker i stor utsträckning med lastbil. Godstågen trängs med persontågen på spåren.

Miljöhänsyn kräver högre järnvägskapacitet/-utnyttjande.

Spårkapaciteten byggs ut mellan Stockholm, Malmö, Göteborg och Oslo och ”omkörningssträckor” anordnas, så att snabbtågen lätt kan ta sig fram. Godsterminaler byggs ut på strategiska ställen för att underlätta och effektivisera omlastning av gods till små distributionsbilar för närtransporter. Spårunderhåll prioriteras till dess att tillfredsställande kvalitet uppnåtts.

För att locka över transporter från väg till järnväg måste järnvägarna ha hög kvalitet avseende såväl spår som vagnpark. Tågen måste komma i tid. Bristande kapacitet eller dåligt spårunderhåll är inte acceptabla skäl till förseningar. Järnvägstrafiken är miljömässigt överlägsen vägtrafiken. I dagens klimatorienterade samhälle borde det vara en självklarhet att satsa på järnvägsutbyggnad.

Ett ofta anfört skäl till att föredra lastbilstransporter av gods är, att man eliminerar omlastning. Omlastning sker redan i dag även vid lastbilstransporter. Det är sannolikt mer en fråga om att bygga ett logistiskt attraktivt järnvägsnät med relevant och strategiskt utplacerade godsterminaler, där ”små” lastfordon kan hämta gods för närdistribution.

K56. Inled bygget av Norrbottenbanan

Motionärer: Lars Åhman, Skellefteå, Helmi Berggård, Skellefteå, Margareta Carlbäck, Skellefteå, Roland Engström, Skellefteå, Stina Engström, Skellefteå, Ann-Sofi Löfstedt, Skellefteå

Förslag till landsmötesbeslut:

1. **att** Folkpartiet ska verka för att Norrbottenbanan byggs och etapp 1 påbörjas snarast

Norrbottenbanan, den nya kustjärnvägen mellan Umeå och Luleå, är oerhört viktig. Det handlar inte bara om att den knyter ihop Sverige med Finland och nordvästra Ryssland med dess stora råvarutillgångar, utan vidare med ”Northern Axis” och mot Asien. Norrbottenbanan är av central vikt för vår industris transportbehov, en industri som står för en stor del av Sveriges nettoexportvärde. Näringslivet i Norr- och Västerbotten producerar värden för 85 miljarder kronor per år. En investering i Norrbottenbanan handlar då om fyra månaders produktion för en investering som ska stå sig i minst 60 år.

Norrbottenbanan spelar stor roll för människors möjlighet att bo i den relativt tätbefolkade bygd som är Västerbottens kustland och arbetspendla till andra städer eftersom restiden kommer att halveras. Skellefteå är en av landets största städer som i dag saknar persontrafik på järnväg. Det måste vi ändra på! Norrbottenbanan är viktig för miljön eftersom järnvägen är en av de klimatsmartaste transportsätt som finns.

Banverket räknar med att klimatpåverkan genom Norrbottenbanan minskar med 9–13 miljarder kronor. Till detta kommer att mer lastbilstrafik sannolikt flyttas över till järnväg, vilket i sin tur också medför ännu lägre utsläpp samt billigare vägunderhåll. Folkpartiet har ett partirådsbeslut kring större infrastrukturinvesteringar som säger att de samhällsekonomiskt mest lönsamma projekten ska komma i första hand. Enligt Banverkets vedertagna beräkningsmodeller hör Norrbottenbanan hit. Verkets samhällsekonomiska kalkyl visar att banan ger upp till 1,45 kronor tillbaka på varje satsad krona.

K57. Satsa på Norrbotten!*Motionär: Folkpartiet liberalerna Norrbotten***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **att** Folkpartiet liberalerna ska verka för en utbyggnad av Norrbottenbanan med byggstart under kommande planeringsperiod

Om vi ska vara trovärdiga vad gäller vår politik gäller att vi inser vikten och värdet av klimatsmarta transportalternativ där vi minskar transporternas ökade andel av vår klimatpåverkan. Kommissionen föreslår att EU ska åta sig att skärpa utsläppen med 20 procent fram till år 2020 och för att nå detta mål måste vi alla hjälpas åt. Ett samhälle byggt på fossil energi rinner ut allt fortare och är tvungna att minska vägtrafiken till energisnålare transporter på järnväg och det gäller inte minst godstrafiken. Norrbottenbanan skulle ge en minskning av koldioxidutsläppen med cirka 100 000 ton per år, exkluderad den utländska trafiken. E4 har 700–1 200 långtradarare per dygn och om man tänker att ett enda godståg rymmer 30 långtradarare så får man ett hum om vad det i praktiken innebär. Skärpta miljökrav har lett till att EU medvetet styrt om trafik från väg till järnväg med investeringsmedel och det understryker vikten av att kunna förlägga 60 procent av hela Sveriges godstransporter på järnväg. Vi inom Folkpartiet liberalerna kan inte säga att vi står för en bra klimat- och miljöpolitik om vi inte inser vikten och värdet av att Norrbottenbanan byggs och arbetar för att skyndsamt fortsätta projekteringen och så även ha en beräknad byggstart inom Alliansen.

Norrbottenbanan är inte ett regionalt projekt där vi ska transportera en eller annan människa och kanske en eller ett par renar. Likaså är det inte heller ett överlevnadsprojekt, nej Norrbottenbanan är ett utvecklingsprojekt som inte bara är bra för hela Sverige men även för EU i det vi färdigställer den Bottniska korridoren som EU via högrisk gruppen lyfter fram i det de efterlyser en öst–västlig transport korridor inom Barentsregionen. Bottniska korridoren är den strategiskt viktiga länk som saknas i Europas transport system. Visst är det läckert med att kunna åka till Paris över natten med snabbtåg från södra Sverige. Jag kan bara instämma för hela tanken andas flärd och lyx vilket godstrafiken inte ger på samma sätt. Men om vi i Sverige ska ha råd med flärd och lyx, nu och i framtiden är det av vikt att vi inser värdet av att Norrbottenbanan byggs i det vi tar tillvara och utvecklar de möjligheter denna ger inte bara nu men inte minst i framtiden. Viss kan vi lura en och annan att vi är klimatsmarta miljövännare för en stund genom att medvetet blunda för vad vi skulle kunna göra för miljön i det vi kan minska koldioxidutsläppen med 100 000 ton per år med en färdigställd Norrbottenbana.

Men vi lurar inte Moder Jord och det är det viktigaste vi bör ta till oss när vi talar om vår klimat- och miljöpolitik inom Folkpartiet liberalerna. Jag ber er alla tänka efter om huruvida vi ska ha en trovärdigt och starkt budskap i vår klimat- och miljöpolitik. Om, så är ett JA till Norrbottenbanan ett måste!

K58. Höghastighetståg – 350 km/h*Motionär: Lennart Fremling, Stockholm***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **att** landsmötet uttalar att det bör satsas på att knyta Sverige och då i första hand Stockholm, Oslo, Göteborg och Jönköping till det europeiska nätet för höghastighetståg

Järnvägen är ett miljövänligt och trafiksäkert transportmedel som främst bör användas, där stora trafikströmmar av gods eller personer går. För att göra järnvägen till ett verkligt bra alternativ för många människor och stora mängder gods måste det finnas bra infrastruktur, som klarar både höga hastigheter och stora axellaster.

Förutom våra vanliga tåg brukar vi tala om snabbtåg som går 200 km/h och höghastighetståg som går 350 km/h. I Europa pågår sedan många år en uppbyggnad av ett omfattande nät av höghastighetståg. För att Sverige ska bli ett intressant land för näringslivets etableringar måste vi ha bra infrastruktur och hänga med i denna utveckling, som vi bör skynda på av flera skäl.

Dessutom måste vi skynda på EU:s arbete med harmonisering och avskaffande av diverse monopol och onödiga nationella regleringar, för att kunna ta vara på järnvägens samhällsekonomiska möjligheter.

Järnvägen är särskilt lämplig där det går stora trafikströmmar. Därför är det viktigt med goda tågförbindelser Stockholm–Jönköping–Helsingborg–Köpenhamn och Oslo–Göteborg–Köpenhamn, kompletterat med sträckan Göteborg–Jönköping. Det är en viktig uppgift för regeringen att få fram finansiering till ett rejält projekt med höghastighetståg. Kanske det behövs 50–100 miljarder kronor. Vi bör prioritera en ordentlig utredning om detta. Särskilt angelägna är sådana investeringar i en lågkonjunktur.

För att stimulera företagsetableringar behöver de största orterna i södra Sverige upp till Stockholm ha förbindelse med höghastighetståg över hela Europa. Om detta genomförs kommer det att gagna utvecklingen även i övriga delar av Sverige. Detta blir särskilt angeläget när en bro nu byggs mellan Själland och Tyskland (Rödby–Puttgarden).

Där nya spår byggs för höghastighetståg frigörs befintliga spår för det ökande behovet av godstransporter. Kombiterminaler bör då prioriteras. Alliansen har i sin energiöverenskommelse angivit att man vill underlätta för industrin att använda sig av miljövänliga transporter. Det kan handla om utbyggnad av järnvägsnätet och om att underlätta möjligheterna för nationella och internationella kombitransporter i syfte att minska belastningen på vägarna.

Utvecklingen inom järnvägssektorn i Japan och Frankrike, men numera också i andra länder såsom Tyskland och Spanien, visar att det är fullt möjligt att skapa en kraftfull utveckling med snabba tågförbindelser, som kan bli mycket tillförlitligare och miljövänligare än flyg och vägtransporter samt i många fall även bättre än sjöfart.

K59. Dålig idé med kommunal förskottering för infrastruktursatsningar*Motionär: Folkpartiet liberalerna Dalarna***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **att** en särskild statlig investeringsbudget för infrastruktur skapas samt att lånefinansiering för sådana satsningar tas i anspråk
2. **att** modellen med kommunal och regional förskottering och medfinansiering till infrastrukturförbättringar därmed ska vara överspelad
3. **att** de frågor som berörs i motionen utreds

För ett län som Dalarnas är transportinfrastrukturen av synnerligen stor betydelse. Dalarna är näst efter Gotland landets

biltätaste län, vilket belyser befolkningens stora rörlighet och bilberoende. Den är ett historiskt faktum och gäller i ännu högre grad i dagens samhälle. "Arbetsvandringar" är inget överspelat fenomen utan är en del av dalfolkets vardag. När det rör sig om längre sträckor som till exempel ned mot storstäderna Uppsala och Stockholm, men också till större orter i grannlän, är det framförallt järnvägen som är lösningen för arbetspendlare. Detta gäller i minst lika hög grad också för varu- och godstransporter från skog och industrier.

För persontrafiken med tåg finns ett ständigt närvarande problem och det är tågförseeningar. Tågen går inte längre som tåget, det vill säga säkert i alla avseenden. Detta har sin grund i bristande underhåll av banor och övrig materiel samt eftersatta investeringar under lång tid. Genom att fler operatörer ska samsas om spåren har det blivit allt trängre eftersom järnvägstrafiken i hög grad är enkelspårig, vilket också transportpolitiken varit alltför länge.

För vägtrafiken inom och till och från Dalarna gäller samma dilemma som för tågtrafiken. Framkomligheten är undermålig i detta län som är ett av landets främsta turistlän, sommar som vinter. Visserligen har den väl- och ökända så kallade Sala-proppen äntligen byggts bort. Men för att så skulle ske såg sig inblandade kommuner ingen annan möjlighet än att förskotta ekonomiska medel efter det att Vägverket gång på gång skjutit åtgärderna på framtiden.

Behovet är som synes stort av förbättrad framkomlighet på både väg och järnväg inom och i anslutning till vårt län. Problemet är som alltför ofta – finansieringen av förbättringar. När det gäller förbättringar och nybyggnation av vägar och järnvägar har en modell av förskottering av kommunala och regionala ekonomiska medel, samt medfinansiering kommit att allt oftare tillämpas när de årliga statliga anslagen i stor utsträckning går till främst storstädernas ökade behov.

För att få en långsiktig lösning till stånd som gäller Dalarnas och hela landets behov av infrastruktur bör staten göra som f.d. Svenska Kommunförbundet, numera SKL, länge hävdade att i stället för årliga statliga anslag till vägar och järnvägar göra det möjligt att lånefinansiera sådana investeringar. En särskild investeringsbudget bör därför skapas, samt att modellen med kommunal och regional förskottering och medfinansiering av infrastruktur skrotas.

K60. Operatörsneutral ICT-infrastruktur

Motionär: Folkpartiet liberalerna Sigtuna

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att Folkpartiet ska verka för tillgång till operatörsneutral ICT-infrastruktur (bredbandsnät) i alla kommuner

Bredband är en förutsättning för att dagens och framtidens samhälle ska kunna fungera.

Tyvärr så finns det en stor kunskapsbrist, många tror att det redan finns tillgång till bredbandsnät eller att marknaden kommer att lösa behoven.

Den enda framtidssäkra lösningen är nya bredbandsnät av fiber för att klara den kapacitet som redan i dag krävs av samhälle, företag och invånare

I många kommuner är det enda alternativet för att kunna få tillgång till bredband, att använda Telias kopparnät som en gång byggdes för telefoni.

Det innebär förutom begränsningarna i kopparnätet, också att det enda nätet som finns, ägs av vårt gamla telemonopol

som konkurrerar med alla övriga operatörer och tjänsteleverantörer.

Det finns bara operatörsneutrala stadsnät i cirka hälften av Sveriges kommuner, och många av dessa stadsnät är långt ifrån tillräckligt utbyggda. (källa: Svenska Stadsnätsföreningen) På många platser är fortfarande det enda alternativet ett operatörskontrollerat nät.

Det medför uppenbara risker för inlåsnings och monopol om det enda tillgängliga nätet ägs och kontrolleras av en operatör. Operatörsneutrala bredbandsnät är en nödvändighet för att kunna få valfrihet och konkurrens. Om alla operatörer och tjänsteleverantörer ska ha möjlighet att kunna konkurrera och erbjuda tjänster till företag och hushåll så förutsätter det tillgång till operatörsneutrala nät.

Jag föreslår att Folkpartiet ska verka för operatörsneutral ICT-infrastruktur.

K61. Krav på att använda reflexer

Motionär: Folkpartiet liberalerna i Skaraborg

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att Folkpartiet ska verka för lagkrav på användande av reflexer i mörker

För att visa trafikanter att personer rör sig i mörker och därmed minska risken för påkörning krävs att det införs lagkrav på användande av reflexer. Med reflexer syns man på 125 meters avstånd och trafikanten hinner sakta ned. Utan reflexer syns man först på 20 – 30 meters avstånd. Risken att bli påkörd är då mycket högre.

Risken att bli påkörd och dödad är tre gånger så hög i mörker som i dagsljus. Inga andra åtgärder är i verkligheten så lätta och billiga att införa som krav på reflexer.

En ny paragraf kan införas i Vägtrafikordningens sjunde kapitel. Förslag till skrivning är följande:

När gående använder vägrenen, körbanan eller cykelbanan under annan tid än då det är dagsljus med klar sikt ska lykta eller reflexer användas

K62. Högersväng – i trafiken

Motionär: Gunnar Andrén, Stocksund

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att partistyrelsen ges i uppdrag att verka för att det i trafiklagstiftningen införs en regel som gör det möjligt för bilar och andra fordon att göra högersväng när det inte hindrar gångtrafik eller utgör fara för andra trafikanter

I många länder med högertrafik i såväl Europa, Nord- och Sydamerika som Asien och Afrika – likaså på motsvarande sätt i det allt färre antal länder som allttjämt har vänstertrafik – tillåts fordon, inte minst cyklar, att i ljusreglerade korsningar, men även korsningar utan direkt ljusreglering, svänga till höger (alternativt vänster) trots att förbjudande rödlys visas – då korsande trafik inte är för handen och under förutsättning att fotgängare inte nyttjar körbanan till höger. Det ankommer alltid på den svängande cyklisten, motorcykelföraren eller bilisten att förvissa sig om att ingen trafik, vare sig andra fordon eller fotgängare, påverkas av den egna manövern.

I Sverige saknas motsvarande möjlighet.

Motivet uppges vara en internationell konvention.

Eftersom det emellertid är tillåtet i många andra länder, och underlättar uppenbart trafikflödet, föreligger rimligen olika tolkningar av denna internationella konvention. Det handlar möjligen om att tolka bestämmelsen fundamentalistiskt (Sverige) eller praktiskt (många andra länder).

För högersväng krävs i Sverige att särskilt grönt ljus ska visas. Orsaken står att finna i bedömningen att trafiksäkerheten ökas med denna absoluta förbudsregel.

I andra länder kommer trafiksäkerhetsmyndigheterna uppenbart till andra slutsatser, kanske genom att också väga eventuell köbildning i onödan och/eller irritation över att förbudsregeln upplevs som vare sig säkerhetsmässigt eller framkomlighetsmässigt motiverad.

I Sverige bör vi inledningsvis utvärdera om det absoluta förbudet mot högersväng i trafikljusreglerade korsningar är motiverat från trafiksäkerhetspunkt eller uteslutande grundar sig på bokstavstolkning av en internationell konvention.

K63. Registreringsskyltar – förnyelsen för miljöns skull

Motionär: Gunnar Andrén, Stocksund

Förslag till landsmötesbeslut:

- 1. att** partistyrelsen ges i uppdrag att verka för att Vägverkets fordonsregistreringsskyltar (bilar, bussar, lastbilar och motordrivna registerpliktiga två- och trehjulingar) också innefattar uppgiften om nyregistreringsår

Sverige har av skilda – men kända – anledningar en ålderstigen fordonspark. Detta har lett till att alltför många äldre fordon nyttjas utan att vara utrustade med bästa tekniskt tänkbara miljövänliga avgasreningsskyltar.

Ett sätt, inte avgörande men påtagligt, att påskynda förnyelsen i miljövänlig riktning av bilar, bussar, lastbilar och motordrivna två- och trehjulingar, är att på registreringsskyltar tillföra fordonets nyregistreringsår.

Detta finns i exempelvis Irland. Resultatet har inte låt vänta på sig. Det anses rent av lite skamligt att köra omkring med bilar som börjar med 88, 93, 97 eller liknande, möjligen kan årtal som 53 eller 72 accepteras, man inser då att det finns andra värden i detta fordon än blotta bilen som sådant.

Affektionsvärden ska inte underskattas, dagens nyhet är i morgon historia.

Jag förslår därför att de svenska fordonskyltarna, t.ex. ABC123, ersätts med förslagsvis 10-ABC123, en skylt som representerar 2010, därtill lätt urskiljbar från den troligtvis inte fullt så miljövänliga bilen 90-ABC123 från det minnesvärda året 1990 då många bilar nyregistrerades som ännu puttrar runt på våra vägar och sprider ut avgaser i mängder som ingen i dag nyproducerad bil skulle tillåtas göra.

K64. Kronskatt på drivmedel ger stabila priser och skatter vilket gagnar samhället och miljön!

Motionär: Hendrik Andersson, Boden, Alf Josefsson, Vitangi

Förslag till landsmötesbeslut:

- 1. att** landsmötet uttalar att en kronskatt på drivmedel kan bli aktuellt
- 2. att** partistyrelsen ges i uppdrag att ta fram en utredning eller rapport om kronskatt på drivmedel

3. att Folkpartiet liberalerna ska verka för stabila drivmedelspriser

Fast skattesats i kronor och ören på drivmedel skulle gagna hela svenska folket, men i synnerhet företag och de som bor i glesbygd, inte minst genom att man underlättar framtida ekonomisk planering. Det skulle också innebära ett större motstånd att höja skatten. Och det syns mer när man sänker den, i verkliga kronor och ören. Möjligen kan man behålla momsen på drivmedel – för att underlätta för företag, men svar på den frågan kan man få av en utredning eller rapport. En stor fördel är mindre slagigt drivmedelspris – endast de kronor och ören som bensinbolagen höjer och sänker (inklusive eventuell moms) kommer att påverka priset, efter den fasta kronskatten är satt.

I det fall en fast kronskatt på grund av olika anledningar inte helt går att applicera på bensinpriset, vill vi att man i möjligaste mån ska göra vad man kan, för att komma så nära en kronskatt som möjligt. Om världen möter en ny energikris, med drastiskt höjda priser, blir dagens skattesystem ohållbart, med den utväxling i procent vi har på drivmedel i dag. Det är inte heller meningen att en sittande eller kommande regering ska hoppas på höjda drivmedelspriser, eftersom det resulterar i höjda skatteintäkter! Snarare ska det vara så att en regering ska vara mån om rimliga drivmedelspriser, för att ha en rimlig försäljning, med resulterande rimliga skatteintäkter och miljöhänsyn.

Det skulle också uppstå en väldigt märklig situation ifall bensinpriset skulle sjunka exempelvis till hälften, för då sjunker också de skatter som ska reglera konsumtionen med tanke på miljön, till hälften.

K65. Rättigheter och skyldigheter

Motionär: Irina Saani, Huddinge

Förslag till landsmötesbeslut:

- 1. att** Folkpartiet ska verka för att det tydliggörs vilka rättigheter och skyldigheter som elever på trafikskolor har

Med elevernas skyldigheter på trafikskolor under körutbildningen är mycket klarare och tydligare – att betala för körlektioner.

Men vilka rättigheter har eleverna är svårare att svara. När körutbildningen bedrivs slarvigt och felaktigt hamnar eleverna i svåra situationer och bevisa slarvigheten i många fall blir det absolut omöjligt.

I stället för att ägna de dyrbara och dyrt betalda minuterna av lektioner åt körutbildningen berättar vissa lärare om ovidkommande saker som har ingenting med körningen att göra. Till exempel berättar läraren om sin resa med familj till Italien under sommaren och hur trevligt och skönt har de haft där. Sitt beteende förklaras på det sättet att man måste kunna köra och samtala samtidigt. Detta kan fungera för erfarna förare men absolut inte för nybörjare. Vägverket begriper sig på sådana händelser när de blir kontaktade. Att lösa tvister ingår inte i Vägverkets uppgifter. Jurister tycker att det finns en lucka i lagstiftningen när det gäller utbildningen på trafikskolor.

K66. Hastighetsbegränsning för fritidsbåtar i inre skärgårdar

Motionär: Folkpartiet liberalerna Sotenäs, Gunilla Stenman, Sotenäs

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att partistyrelsen ges i uppdrag att verka för att utreda förutsättningarna för att införa hastighetsbegränsning för båtar i inre skärgårdar
2. att partistyrelsen ges i uppdrag att verka för att Sjöfartsverket beslutar om hastighetsbegränsning till t.ex. 15 knop i inre skärgårdar

Under särskilt sommarmånaderna i stora delar av den svenska skärgården framförs fritidsbåtar ofta i mycket hög hastighet, 30–40 knop. Det svall, som detta ger upphov till, medför dels stora negativa konsekvenser för djurlivet, framför allt fåglar, dels säkerhetsrisker för badande och andra båtar.

Under senare år har vi på västkusten noterat ett snabbt växande antal fritidsbåtar, som framförs med mycket hög fart. Det gäller bl.a. de så kallade ribbåtarna, men även andra, framför allt båtar av ”yacht”-typ. Det är heller inte ovanligt att båtförarna är påverkade av alkohol, vilket gör att den höga hastigheten blir än farligare. Badande vid holmar och skär blir dränkta av höga svallvågor, simmande riskerar att bli påkörda, små båtar riskerar att bli rammade. Ett flertal olyckshändelser rapporteras varje år.

Det finns ingen som helst anledning till att framföra båtar i hög hastighet i de inre skärgårdarna. Dessa farvatten bör användas för fritidsaktiviteter inte tävlingskörning. Om någon vill testa högfartskörning, låt dem göra det på öppna havet, där riskerna för andra och för djurlivet är försumbara.

Av bl.a. säkerhetsskäl har man infört hastighetsbegränsningar på våra vägar på land, det finns ingen anledning att inte göra motsvarande till sjöss. I trånga farleder och intill hamnar finns redan hastighetsbegränsning till t.ex. 5 knop. Låt resten av den inre skärgården ha en begränsning till t.ex. 15 knop. Detta behöver inte skyltas utan en allmän bestämmelse om sjöfart i den inre skärgården, som kan definieras i sjökorten, införs i lämplig lag eller förordning.

K67. Spårtaxi!

Motionärer: Folkpartiet liberalerna Sigtuna, Lars Wedén, Sigtuna

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att partistyrelsen ges i uppdrag att verka för en grundlig och högprioriterad genomlysning av spårtaxiteknologins möjligheter att utgöra en viktig roll i ett uthålligt, effektivt och energisnålt persontransportsystem i Sverige

Spårtaxi är en kollektivtrafiklösning som är under utveckling på flera håll i världen och i Sverige. De praktiska tillämpningarna bygger på känd teknologi med provbanor och även fullskaliga projekt igång på flera platser. Dock saknas exempel på fullskaliga anläggningar som ingår i en öppen och sammansatt kollektivtrafikmiljö. Beräkningar och simuleringar visar dock på betydande fördelar vad avser både kostnader, effektivitet och attraktivitet jämfört med andra kollektiva transportsystem.

Skälen till att högprioritera spårtaxi är att en sådan lösning ger helt andra och nya förutsättningar för anslutning till övriga transportsystem och för behovet att bygga andra, ofta

dyrare system. De infrastrukturval som görs under den kommande 5-årsperioden kommer att utgöra basen för våra transportsystem i 50–100 år framåt. Fel val nu ger mycket långsiktiga konsekvenser. Behovet att utveckla ett mycket mer resurssnålt samhälle framstår som allt mer överhängande för varje dag. Spårtaxi kan vara ett medel att nå dit.

Det pågår ett antal utvecklingsprojekt och nätverk i Sverige. T.ex:

- Uppsala
- Kompassprojektet med flera inblandade kommuner
- Södertälje
- Hofors kommun med Gävleborgs Landsting och Banverket
- Näringsdepartementets utredning om ”bästa” spårtaxi-system

Det är svårt att avgöra vilka tekniska och systemmässiga lösningar som är bäst. Det föreligger några olika grundprinciper bl.a. för själva framdriften. Folkpartiet borde därför söka aktiv kontakt med några av dessa projekt för att skapa möjlighet till egen bedömning. Det finns inte minst en industriell potential. Både banor, fordon och system skulle kunna utgöra viktiga tillskott för industriell utveckling och sysselsättning. En forsknings- och utvecklingssatsning på detta område kan vara både mer acceptabelt och framtidsinriktat än annat stöd till fordons- och byggindustrin.

Några exempel på fördelarna med ett spårtaxisystem:

- Billigare att bygga än t.ex. lättspårväg
- Billigare och energisnålare i drift per passagerarkilometer än alla andra tillämpliga persontransportsystem
- Lättare att ”bygga in” i existerande bebyggelse och över befintliga vägar och järnvägar
- Mindre ingrepp i natur än väg eller spår
- En start, ett stopp per resa/ Ingen rörelse utan kund / kort restid på rimliga distanser
- Möjlighet till många fler på/avstigningsplatser än buss/spårväg innebärande kortare gångväg vid på- och avstigning
- Valfrihet beträffande avgångstid (mycket liten väntetid)
- Det kollektivtrafiksystem som mest liknar privatbil (ger störst ökning av kollektivtrafikandel)

En anledning till att inga fullskaliga projekt ännu kommit igång i Sverige är att det oftast rör sig om planer inom en kommun. En sådan satsning är ett stort steg för en enskild kommun. Dessutom råder en grad av konservatism hos utvecklingsavdelningarna hos de lokala och regionala trafikbolagen. Erfarenheten är att man på tjänstemannahåll satsar på låg risk och kända teknologier. Det fordras med andra ord en grad av politisk vision för att visa vägen till en hållbar framtid.

Ett projekt som har både nationell, regional och lokal bäring är Arlanda flygplats med dess näraliggande service-, industri- och bostadsområden. I dagsläget är kollektivtrafikförsörjningen till Arlanda under all kritik. Det är nästan 100 000 dagliga till-och-från-resor till Arlanda resulterande i betydande CO₂-utsläpp. Arbetstagarna är i stort sett lika många som de resande. Hela denna trafik har en oacceptabelt låg kollektivtrafikandel samtidigt som utsläppstaket för Arlanda hotar fortsatt utveckling av Arlanda som en ledande internationell flygplats om inte goda lösningar kan hittas.

K68. Nationellt förbud mot tomgångskörning*Motionär: Lennart Fremling, Stockholm***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **att** Folkpartiet ska verka för att de många kommunala förbuden mot tomgångskörning ersätts med statlig lagstiftning

Genom kommunala beslut finns det förbud mot att köra fordonsmotorer på tomgång i många kommuner, i de flesta fall tidsbegränsat till en minut. Diskussioner har förekommit om det berättigade i sådana förbud, och samma tekniska fråga behandlas i ett antal olika kommuner. Det är dock uppenbart att miljöskälen fortfarande överväger för att ha ett tomgångsförbud.

Om tekniska skäl skulle överväga för en ändring är det lämpligt att sådana utredningar görs och beslut fattas på statlig nivå. Det är vidare praktiskt för en bilförare att tomgångsbesluten görs generella över hela landet, så att föraren inte ska behöva hålla sig informerad om besluten i den aktuella kommunen. Därför bör lagstiftningen ändras så att ett nationellt beslut reglerar frågan om tomgångskörning.

Gällande förbud efterlevs ibland dåligt på grund av att det är svårt att beivra då en bil står på tomgång utan förare i bilen. Reglerna bör ändras så att överträdelser i praktiken lättare kan beivras. Lämpligt är då att införa ägaransvar på liknade sätt som vid felparkering. Det bör också övervägas vilken roll de kommunala trafikvakterna ska ha i sammanhanget.

K69. Ta bort kravet på tvångsförsäljning av drivmedel*Motionär: Lennart Fremling, Stockholm***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **att** Folkpartiet ska verka för avskaffande av lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybart drivmedel

Jag är förvånad över att vår alliansregering inte har upphävt lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybart drivmedel. Ur liberal utgångspunkt är det stötande att staten genom en lag tvingar den som säljer en produkt (bensin) att även sälja något annat (i de flesta fall etanol). Därför var vi liberaler ju också emot lagen från början.

Tvånget införs i fem steg i successivt skärpande riktning, dvs. kravet gäller allt mindre bensinstationer. De fem stegen tas 1 april 2006, 1 mars 2007, 1 mars 2008, 1 mars 2009 och 1 januari 2010.

Förutom de principiella invändningarna mot lagen ska man vara medveten om att lagen kan medverka till en något ökad nedläggning av mindre bensinstationer på landsbygden. Folkpartiet bör snarast väcka frågan om ett upphävande av lagen.

K70. Ersätt fordonsskatten med höjd drivmedelsskatt*Motionär: Marcus Claesson, Mölndal***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **att** Folkpartiet ska verka för att Sverige ersätter fordonsskatten med höjd drivmedelsskatt

Att äga ett fordon ger frihet som inte bör bestraffas med fordonsskatt. Det är ju att köra fordonet som medför kostnader

för samhället och påverkan på miljön.

Dessutom gynnas företag och arbetstagare inom transportsektorn. Fordonsskatten på lastbilar och tankbilar är en dryg avgift när fordon står stilla, oavsett anledning. Då är det bättre att kostnaderna läggs på drivmedel i stället, eftersom varje körning borde resultera i en intäkt för företaget att täcka den ökade kostnaden med. Dessutom blir det billigare att ha fordon stående körklara i reserv, i händelse av haveri.

I Sverige finns nära 5 miljoner fordon registrerade. Det innebär att varje år ska nära 5 miljoner fakturor avseende fordonsskatt betalas, vilket tar både pengar, tid och svensk skog i anspråk. Denna administration är fullständigt onödig och oerhört resurskrävande. För att täcka kostnader för underhåll och utbyggd infrastruktur så är det mycket effektivare att ta in nödvändiga avgifter via drivmedelsskatten i stället.

K71. Tankad = försäkrad*Motionär: Marcus Claesson, Mölndal***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **att** Folkpartiet ska verka för att Sverige utreder möjligheten att finansiera den obligatoriska trafikförsäkringen via drivmedelsskatten i stället

De flesta (om inte alla) försäkringsbolag som säljer trafikförsäkringar har årlig körsträcka som en faktor för att avgöra priset. Om försäkringen skulle kunna betalas vid drivmedelsskatten i stället skulle mycket byråkrati kunna undvaras. För det kostar att administrera nära 5 miljoner försäkringar varje år.

De som vill teckna extra försäkringar utöver den obligatoriska trafikförsäkringen får också i fortsättningen kontakta flera bolag för att jämföra priser och villkor, precis som i dag. De som nöjer sig med trafikförsäkringen behöver bara anmäla vilket bolag man vill tillhöra. Detta system kräver troligtvis att försäkringsbolagen kan enas om hur intäkterna via drivmedelsskatten ska fördelas mellan varandra, men om bara viljan finns så går det säkert.

K72. Skrota skattemärket på skylten och spara miljoner*Motionär: Marcus Claesson, Mölndal***Förslag till landsmötesbeslut:**

1. **att** systemet med kontrollmärken på registreringsskyltar avskaffas så att Sveriges fordonsägare ska kunna spara miljontals kronor

I Sverige finns nära 5 miljoner fordon, och att skicka ut alla skattemärken kräver omfattande byråkrati. Märkena på bakre registreringsskylten visar att bilen är skattad, försäkrad och besiktigad men frågan är om kostnaderna motsvarar nyttan. Hur ofta kör polisen ute på våra vägar och kontrollerar skattemärken under körning? I Finland har man inga skattemärken, och där verkar det fungera.

Ett nytt och mycket effektivare system där fordonsskatt och försäkring i stället finansieras via drivmedelsskatten borde kunna gå att införa.

I händelse av att ovanstående visar sig otänkbart så borde Svensk Bilprovning utrustas med apparater så att de direkt kan skriva ut och klistra på kontrollmärket efter godkänd besiktning. Och de som inte har betalat skatt eller försäkring

inför besiktningen får finna sig i att betala en extra administrativ avgift för merkostnaden att i efterhand tillverka och skicka ut märket.

K73. Skrotningspremie – för miljöns skull

Motionär: Marcus Claesson, Mölndal

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att Folkpartiet ska verka för att återinföra och permanenta skrotningspremien som bevisligen var mycket effektiv

Våren 2007 införde den nya alliansregeringen en ersättning till bilägare för skrotning av bilar som var tillverkade före 1989. Ersättningen var på 4 000 kronor och erbjudandet gällde från 1 juni 2007. Premien blev populär – så populär att man köade i timmar för att få skrota sin bil, och på några timmar tog premien slut. Efterfrågan var större än tillgången, och de tilldelade medlen tog snabbt slut.

Att skrota bilarna som tillverkades före 1989 är en bra miljöinsats eftersom det efter 1989 har monterats en katalysator på alla nya bilsbilar. Äldre bilar utan katalysator släpper ut mer kväveoxid och partiklar. Bilar som saknar katalysator behöver komma bort från vägarna. Skrotningspremien fungerade som en stimulans för att bilägare skulle kassera sina gamla och ”miljöfarliga” bilar, och ersätta dem med sådana som har mindre påverkan på klimat och miljö. Att få bort gamla bilar från vägarna är ett sätt att ersätta den åldrade svenska bilparken.

Skrotningsersättningen är ett enkelt och bra sätt att förbättra både miljö- och trafiksituationen i den svenska trafiken – den typ av ”morötter” som vi vill se i miljöpolitiken. Skrotningspremien som infördes våren 2007 ledde till att färre gamla bilar rullar på vägarna i dag.

K74. Skrotpremie för bilar

Motionär: Ulla-Britt Hagström, Skövde

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att Folkpartiet ska verka för att aktivt driva frågan om en rejäl skrotbilspremie som leder till att bilparken förnyas
2. att Folkpartiet ska verka för att det utgår en rejäl ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbilar

Sverige har en av de äldsta bilparkerna i Europa. Genomsnittsbilen är nio år gammal. Energiuppgörelsen syftar bl.a. till att nå en fossilfri bilpark år 2030. Om detta ska bli verklighet krävs ekonomiska incitament för bilisterna att byta bil.

Tyskland föregår med gott exempel genom att i januari år 2009 höja skrotbilspremien till 2 500 euro. Detta gäller för den som köper en ny bil och samtidigt skrotar en bil som är nio år eller äldre. Italien är uppe i 5 000 euro till den person som samtidigt köper en gasdriven bil. För övrigt gäller 1 500 euro. I Frankrike gäller skrotbilspremie om 1 000 euro vid nybilsköp för den som skrotar en bil tio år eller äldre.

Sverige bör följa detta exempel för privatägda personbilar i trafik, alltså registrerade och besiktigade bilar.

Bilskrotningsfonden i Sverige med 4 000 kronor var helt otillräcklig. I Sverige rullar fortfarande cirka 300 000 bilar utan katalysatorrening. De är i huvudsak från 1988 och äldre. Ekonomiska stimulansmedel måste finnas både för den som väljer att köpa en miljöbil och den som väljer att skrota en gammal bil.

K75. Gör Sverige till cyklisternas Mecka!

Motionär: Nina Lundström, Sundbyberg

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att partistyrelsen ges i uppdrag att ta fram ett cykelprogram inför valet år 2010

Cykling är ett av de bästa transportmedel som finns. Suvärd ur hållbarhetssynpunkt men även sett till folkhälsa. Det som brister är förutsättningar för cyklister att aktivt välja cykel. Arbetspendlare tåmpas med sina bekymmer med dåliga trafiklösningar. Motionärer och elit på landsvägscyklar möter farliga bilister, slipprikt oljegrus, dålig skyltning och många andra hinder. Inte för inte väljer en del motionärer att cykla på kontinenten för att förutsättningarna ibland är mycket bättre. Italien, Spanien m.fl. länder har sett vilket turismpotential som finns i genomtänkta lösningar och planering. Allt från bra skyltning till respekt från bilister. Sverige kan bättre!

Folkpartiet har ingen utvecklad politik för cykling med alla dess olika utövare. Många kommuner jobbar på med planering och skyltning men det behövs mer. Vägverket borde ha ett tydligt uppdrag i att när man anlägger nya vägar eller underhåller gamla så ska man ta hänsyn till cyklister.

Underhåll med lagning av potthål med vasst grus eller oljegrus fungerar för bilar men inte de som cyklar. Ett exempel bland flera på att hänsynen till bilister går före.

Vi borde driva på utvecklingen nationellt för att kunna förbättra möjligheterna att ta med cykel på tåg. Tåg cykel är en bra kombination ur miljösynpunkt och grundläggande för cykelturismen. Man kan ta med cykel på flyg till Europa men inte på de flesta tåg i Sverige.

Dessutom är det dyrt. En satsning på cykel/tåg skulle gynna turistnäringen.

Det satsas en del på cykelvägar i städerna men sammanhängande cykelvägnät saknas ofta. Dessutom borde en märkning såsom ”Sverigeleden” innebära något sett till kvalitet och information.

Det finns många enkla recept som inte innebär dyra investeringar för att skapa förutsättningar för cykling. Sverige kan bli cyklisternas Mecka!

K76. Säkrare sjöfart i Öresund och Södra Östersjön

Motionär: Percy Nessling, Helsingborg

Förslag till landsmötesbeslut:

1. att partistyrelsen ges i uppdrag att verka för säkerhetsoragan för i första hand Öresund och södra Östersjön kring Sveriges kuster

Redan för ett par år sedan – under den senaste högkonjunkturen – var Öresund ett av världens mest trafikerade vattendrag med 30 000 fartyg per år förutom färjorna mellan Helsingborg och Helsingör. Söder om Skåne var visserligen inte trafiken lika tät som i Öresund, men av ett annat slag (400 000 ton råolja per dygn). Både här och i Öresund händer då och då fartygsolyckor.

Det energimässigt ”billigaste” sättet att transportera gods är med fartyg. De ökande oljepriserna och de allt strängare kraven på att minska utsläppen av växthusgaser måste innebära att mer godstransporter utmed Sveriges kuster kommer att övergå till kustsjöfart och fartygstrafiken ökar.

Vi har under de senaste åren sett olyckor (Fu Shang Hai), som kunde ha undvikits om en bättre kontroll av sjöfarten funnits. Sådan kontroll är självklar för flygtrafiken och har funnits i decennier. Det har då och då diskuterats även för sjötrafiken, men inget konkret har hänt fram till 2006. Folkpartiet i Skåne motionerade då i regionfullmäktige om att vi ville ha en lösning med trafikövervakning av samma typ som flyget har för att undvika att fler olyckor inträffar.

Redan i dag ska alla större fartyg ha en transponder, som talar om vad det är för fartyg, vad detta har för last, vart det är på väg etc. Det heter AIS, Automatic Identification System. Sjöfartsverket, Kustbevakningen och en del hamnar har en viss lokal kontroll. De har dock inget uppdrag att kontinuerligt följa och hålla kontakt om något oroande visar sig i fartygens beteende. Fysisk närvaro av lots ombord på fartygen är det optimala, men är dyrt. I dag tar endast ett av tio fartyg lots genom Öresund. Men det är tekniskt ganska enkelt och relativt billigt att ordna en övervakning av fartygstrafiken på samma sätt som man alltså har när det gäller flygtrafiken.

Ett enda oljeutsläpp kan – även om vi bortser ifrån de miljömässiga konsekvenserna – kosta mer i sanering än att ha en kontinuerlig trafik kontroll av fartygstrafiken runt Skånes kuster under lång tid. Därför är det bättre att förebygga olyckor och olagliga utsläpp när det nu är tekniskt möjligt att göra det.

Efter vår motion till Regionfullmäktige, som den avgående socialdemokratiska tidigare ledningen inte tog på allvar inrättade Köpenhamns och Malmös hamnar en sådan sjöfartskontroll för området mellan dessa båda städer. Detta organ har under de år det varit i drift kunnat förebygga många fartygso-lyckor och alltså betalt sig mångdubbelt. Frågan är dock så viktig, att den bör omfatta de hårdast trafikerade områdena i hela Öresund och Östersjön söder om Skåne och Blekinge och detta bör den svenska staten ansvara för tills man kan få med övriga länder ring södra Östersjön i ett gemensamt samarbete för att förebygga olyckor och olagliga utsläpp.

K: Klimat, energi, miljö och kommunikationer

Partistyrelsens yttrande

Inledning

Klimatet är vår tids ödesfråga. Att få världens länder att komma överens i Köpenhamn i december 2009 om bindande och tillräckligt långtgående åtaganden för att minska eller hejda ökningen av sina växthusgasutsläpp överskuggar för närvarande med rätta de flesta andra politiska uppgifter.

Uppgiften är svår, men valet lätt. Mänskligheten måste minska utsläppen av växthusgaser så att jordens temperaturökning stannar vid 2 grader celsius. Och vi måste vidta åtgärder och uppnå resultat snabbt. I ett första steg har EU-länderna enats om ett minskningsmål på 20 procent till 2020, och 30 procent om andra länder gör liknande åtaganden. Sannolikt behöver vi i Sverige och EU för att ta vår del av det globala ansvaret minska utsläppen med upp till 90 procent till 2050 (jämfört med utsläppen 1990).

Liberaler är övertygade om att växthuseffekten kan hejdas med rätt åtgärder. Vi har en lång tradition av internationellt och miljöpolitiskt engagemang, och en självklar förståelse för vikten av att tänka globalt. Utsläppen känner inte några gränser.

Vi vet också att verktygen finns, redo att användas. Marknadsekonomi. Demokratiskt beslutsfattande. Internationella avtal, handel och bistånd. Med ekonomiska styrmedel baserade på principen att förorenaren betalar kan rätt pris på utsläppen styra produktion och konsumtion på ett kostnadseffektivt sätt mot kolsnåla lösningar. Och om priset är ungefär detsamma i många länder försvinner kryphålen för dem som inte vill betala för sig.

Klimatpolitiken slutar förstås inte med Köpenhamn, utan det är snarare i Köpenhamn det börjar. Vi behöver nu på allvar börja arbetet med att bygga ut kärnkraft och förnybara energislag, energieffektivisera och reducera användningen av olja, kol och fossilgas. De var 1800- och 1900-talens energislag. Det är nu vi måste ställa om fordonsparken från bensin till eldrift, låta flyget betala sina fulla klimatkostnader och bygga för snabbtågen. I Köpenhamn måste mänskligheten bestämma sig för att sluta skövla regnskogarna, och komma överens om att stötta utvecklingsländerna för att de ska bidra med sin rimliga del i ett klimatavtal.

En viktig utgångspunkt är att alla delar av samhället måste vara beredda att bidra. Energitillverkarna, industrin, jordbruket, transportsektorn och den offentliga sektorn. Vi behöver både hållbara städer och en klimatsmart landsbygd. Och inte glömma att vi även har ett personligt ansvar att vara pålästa och göra genomtänkta val.

Miljöpolitiken är inte enbart klimatpolitik. De klimatåtgärder bör väljas som har minst effekt på andra angelägna miljömål som biologisk mångfald, minskad övergödning och natur- och kulturvärden som landskapsbild och möjligheten till rörligt friluftsliv. I vissa fall, som när det gäller vattenkraften, och särskilt för den småskaliga utbyggnaden, står energiproduktion och miljöhänsyn ofta i direkt konflikt.

Det är viktigt att hålla fokus, och tänka ”det är klimatet, dumbom”. Men även att se sambanden, som att biologisk mångfald stärker ekosystemens motståndskraft och anpassningsförmåga till ett förändrat klimat. Samt att alla utsläpp påverkar oss alla.

Yttrande över programförslaget samt motionerna

Klimatarbetet globalt och i EU m.m.

Klimatrapportens slutsatser 1–23 samt motion K1–K6

I **motion K1** föreslås att Folkpartiet bör etablera en offensivare klimatpolitik, och därför anta motionens förslag om 12 liberala grundstenar för klimatpolitiken, ansluta klimatrapporten till och uppdatera den efter dessa. Motionären önskar även att partistyrelsen ges i uppdrag att ta fram en lanseringsplan för denna nya miljö- och klimatpolitik.

Partistyrelsen delar motionärens uppfattning att Folkpartiet bör vara bäst i miljö- och klimatpolitiken. Med det klimatpolitiska program som partistyrelsen nu lägger fram för landsmötet att besluta om uppdateras, utvidgas och utvecklas Folkpartiets klimatpolitik. En grund läggs för att Folkpartiet ska vara drivande både nationellt och internationellt för flera viktiga liberala principer och förhållningssätt i klimat- och miljöpolitiken, och som i allt väsentligt stämmer överens med de grundstenar motionären skissat på; Det är bråttom att komma till skott med konkreta åtgärder för att uppnå offensiva mål på hemmaplan och verka för internationella avtal med bindande åtaganden. Finansieringsfrågan är en nyckelfaktor för att utvecklingsländerna ska vara med på tåget, och biståndspolitikerna kan vara ett sätt att kanalisera stöd för klimatåtgärder. Klimatpolitiken bör vila på den grundläggande principen om att förorenaren betalar och utformas med verktyg i form av ekonomiska styrmedel som är så långt möjligt är kostnadseffektiva, teknikneutrala och styr mot minskade växthusgasutsläpp och därigenom gynnar koldioxidreduktion och förnybara energislag, gör klimatsmarta lösningar konkurrenskraftiga och bidrar till energieffektivisering i alla sektorer.

När det gäller motionärens förslag om en lanseringsplan för miljö- och klimatpolitiken har partistyrelsen förtroende för att partiledningen och partiets talespersoner på området tar ansvaret för att tydligt och engagerat kommunicera Folkpartiets åsikter. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K1 anses besvarad.**

Partistyrelsen övergår nu till att behandla klimatrapportens slutsatser jämte motionen som berör dem. En del av klimatrapportens punkter har behandlats på partirådet i oktober 2008 och kommer att behandlas mer summariskt i det följande.

Sverige står i dag för ungefär 0,2 procent av de globala utsläppen. Det faktum att resterande 99,8 procent av de globala koldioxidutsläppen sker utanför Sveriges gränser innebär att våra insatser i de globala sammanhangen blir extremt betydelsefulla för vår förmåga att minska världens utsläpp.

Klimatrapportens punkt 1–8 har behandlats av partirådet 2008. I punkt 9–15 utvecklas partiets ställningstaganden bland annat vad gäller så kallade CDM, ”clean development mechanism”. Kyotoavtalets CDM har brister som bör

utvecklas. För att komplettera CDM bör också ”sektors-CDM” införas. Även internationellt bör utvecklingen gå mot generella styrmedel och system som ger vinster för den som investerar i klimatsmart teknik. På sikt bör även länder som Kina och Indien övergå till handel med utsläppsrätter. Partistyrelsen delar de resonemang som rapportförfattarna för fram för dessa ställningstaganden.

Motion **K2** föreslår att klimatgruppens förslag tydliggörs och kompletteras på flera punkter. Bland annat menar motionären att försiktighetsprincipen bör gälla i samband med utveckling av CCS, Carbon Capture and Storage, på svenska koldioxidavskiljning och -lagring. I yrkande 1 föreslås att slutsats 4 behöver kompletteras med två avslutande meningar: ”Försiktighetsprincipen bör dock gälla för att förebygga framtida koldioxidläckor. En försiktighetsprincip bör även eftersträvas i den globala spridningen av kärnteknologi i energiförsörjningssyfte, där utvecklingen i demokratiskt osäkra länder bör vägas in.”

Motion **K4 yrkande 1** förespråkar att hänvisningar till CCS genomgående byts ut mot CCR, Carbon Capture and Recycling, bland annat med anledning av läckagerisker.

Motion **K3** föreslår att Folkpartiet i arbetet med att förverkliga visionen om en fossilfri fordonsflotta 2030 beaktar syntetiska drivmedel av recirkulerad koldioxid, CCR.

Partistyrelsen ser att en stor del av världens energiproduktion i dag sker med fossila bränslen, framför allt kol och utvinning av gas och olja. I dag utvecklas i pilotanläggningar tekniker för att avskilja CO₂ vid förbränning av kol och lagra CO₂ i exempelvis porösa berg, slutanvända olje- och gasfält, gamla saltgruvor och havsbotten.

Tekniken är för närvarande dyr och olönsam, går att använda enbart på platser med lämplig berggrund, och det kan finnas läckagerisker, vilket motionärerna mycket riktigt påpekar. Icke desto mindre är det viktigt att vidareutveckla denna teknik och följa och uppmuntra de projekt som pågår. Förutsatt att försöken faller väl ut, och metoderna blir tekniskt och miljömässigt mer tillförlitliga och inte minst uppfyller kravet att vara ekonomiskt lönsamma finns en stor lagringspotential som ger möjligheter att snabbt motverka växthuseffekten och de allvarliga klimatförändringarna.

För att uppnå mål på klimatområdet och få bukt med växthuseffekten krävs, förutom styrmedel som gynnar klimatsmarta lösningar och satsningar på tekniker som spås kunna bidra stort och är nära tekniskt och ekonomiskt genombrott, även förutsättningslös forskning om framtidens kolsnåla tekniker. Det är inte uteslutet att CCR är en teknik som tillsammans med andra upptäckter de närmaste decennierna kan bidra väsentligt till våra möjligheter att klara de stora utmaningarna på klimatområdet. Folkpartiets forskningspolitik borgar för en bra sådan grogrund. I klimatprogrammet väljer vi dock att mer i detalj diskutera några tekniker som redan är ”på banan”, som CCS och elbilen.

Partistyrelsen föreslår att slutsats 4 från mening två i förslaget till klimatprogram ges lydelsen: ”Det inkluderar vidareutveckling av energieffektivitet, kärnteknologi, förnybara energislag samt CCS-koldioxidinfångning och -förvaring. Det senare kan, *då metoderna blir tekniskt och miljömässigt mer tillförlitliga och ekonomiskt lönsamma*, spela en viktig roll under en övergångstid inte minst om CCS-tekniken anpassas till förutsättningarna i Kina, Indien och andra intresserade länder.”

Partistyrelsen föreslår med detta att motion K2 yrkande

1, K3 samt K4 yrkande 1 anses besvarade.

Motion **K2** föreslår i yrkande 2 att slutsats 23 behöver kompletteras med följande: ”Den som påverkar klimatet negativt genom sitt beteende måste även betala för denna negativa påverkan.”

Partistyrelsen anser att motionären lyfter fram en viktig princip, nämligen att den som förorenar ska betala, ”Polluter Pays Principle” eller PPP. Denna princip är en grundbult i liberal miljöpolitik, vilket också återspeglas i Folkpartiets partiprogram där det framgår att ”Miljöpolitiken ska bygga på kretslopp, försiktighet, att den minst miljöskadliga produkten väljs av i övrigt likvärdiga alternativ och att förorenaren betalar.”

Partistyrelsen anser ändå att klimatprogrammet bör kunna förtydligas med att denna princip är grundläggande för hur styrmedel på klimatområdet bör utformas. Dock bör principen gälla för alla aktörer, privata som offentliga, individer som kollektiv, i alla sektorer och på alla geografiska och administrativa nivåer – inte bara för ”personligt beteende” som motionären föreslår. Det är viktigt att inskräpa att det i första hand måste vara politikernas ansvar att utforma de styrmedel som på bästa sätt ”internaliserar externa kostnader”, som sedan individer har att förhålla sig till och handla efter. Därför blir det otydligt med skrivningar om ”förorenaren betalar” i slutsatsen om det personliga ansvaret.

I stället föreslår partistyrelsen därför **att följande mening införs sist i slutsats 2: ”Principen att förorenaren betalar ska gälla”**. Partistyrelsen kommer senare att återkomma med ett förslag att i slutsats 25 första meningen kompletteras med ”; i enlighet med principen om att förorenaren betalar”. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K2 yrkande 2 anses besvarat.**

I motion **K5** föreslås att Folkpartiet tar ställning för en internationell miljödomstol för att främja efterlevnaden av globala miljöavtal.

Partistyrelsen delar motionärens frustration, men ser samtidigt inte att det stora problemet är att få länder att efterleva exempelvis avtal om bindande utsläppsminskningar, utan att få majoriteten av jordens länder att över huvud taget ratificera och sedan tillämpa sådana. Partistyrelsen konstaterar att Folkpartiet i riksdagen, bland annat i motion 2005/06: MJ394 *En liberal miljöpolitik för hållbar utveckling* motionerat till förmån för att Sverige arbetar för en internationell miljödomstol. Detta – enligt motionen – för att stärka miljöns ställning i internationella sammanhang och för att ha ett forum där brott mot internationella överenskommelser och konventioner på miljöområdet kan behandlas.

Partistyrelsen konstaterar att ingen oenighet råder om målet att få till stånd dels bindande internationella miljööverenskommelser, dels få dem tillämpade. Samtidigt måste man beakta att det finns en risk att förslag om en internationell miljödomstol skulle försvåra möjligheten att överhuvudtaget få långtgående avtal på plats, och att detta är det grundläggande problemet i sammanhanget. Ambitionen och det gemensamma målet kvarstår, men partistyrelsen vill inte binda sig för att just en ”internationell miljödomstol” är det mest effektiva medlet. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K5 kan anses besvarad.**

Partistyrelsen föreslår att klimatrapportens punkter 2 och 4 bifalls med ovanstående ändringar samt att punkterna 1–15 i övrigt bifalls.

I punkt 16–22 utvecklas slutsatser som bör vägleda Sve-

rige i klimatarbetet på EU-nivå. Punkterna 18 och 22 har inte behandlats tidigare. EU har en viktig roll att fylla som pådrivande för en effektiv och framsynt global klimatpolitik. Samtidigt står EU bara för cirka 14 procent av världens utsläpp av växthusgaser, så inte heller ensidiga åtgärder från EU:s sida kan rädda världens klimat. Sverige måste prioritera att med maximal kraft agera inom EU för lägre globala utsläpp. Som EU:s ordförandeland hösten 2009 har Sverige en nyckelroll för att se till att de globala klimatförhandlingarna avseende tiden efter 2012 landar i en bred och effektivt bindande överenskommelse. Det är viktigt att vi går vidare och fortsätter minska våra utsläpp hemma, men det är av helt överskuggande betydelse för den globala utvecklingen att ett nytt internationellt avtal kommer på plats.

Partistyrelsen anser vidare att slutsatserna om naturgas bör utvecklas ytterligare och **att en ny punkt tillförs rapporten efter dagens punkt 15: "En storskalig introduktion av ny naturgas i Europa är inte försvarbar ur klimatsynpunkt.** Starka klimat- och miljöargument talar därför mot ett byggande av gasledningen genom Östersjön som Nordstream har sökt tillstånd för. Även ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv är det bekymmersamt om Europa gör sig beroende av rysk gas."

Motion K6 föreslår att Folkpartiet ska verka för att EU ska bli fossilenergifritt år 2050. Partistyrelsen konstaterar att Folkpartiet och Alliansregeringen satt som mål att Sverige ska ha en fossilfri fordonsflotta år 2030 och inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2050 – två mål som är både radikala och realistiska. Det är oklart om motionären inkluderar drivmedel i transportsektorn, inklusive flyg och sjötransporter, i förslaget till målsättning. Partistyrelsen kan känna sympati för ambitionen att spetsa till målen på EU-nivå, men föreslår att det är minskningen av växthusgasutsläpp som bör stå i fokus.

Partistyrelsen föreslår att slutsats 21 kompletteras som följer: "Sverige ska arbeta globalt och inom EU för att det övergripande klimatmålet som satts upp för EU för år 2020 ska skärpas från 20 procent till minst 30 procent givet att andra industrialiserade länder gör motsvarande åtaganden. *På sikt krävs betydligt större minskningar av växthusgasutsläppen, i nivå med 80 procent till 2050, och på god väg mot noll nettoutsläpp.*" **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K6 anses besvarad samt att klimatrapportens punkter 16–22 bifalls med ovanstående ändring**

I punkt 23 utvecklas synen på personligt ansvarstagande. Liberal klimatpolitik vill inte påtvinga enskilda individer en viss livsstil. Denna tanke gränsar till planekonomiskt tänkande och avvisas både därför att det vore förödande för det öppna samhället och i längden inte skulle gynna vare sig klimatet eller miljön att begränsa den fria marknaden och fortsatt utveckling och tillväxt. Liberaler ser i stället medvetna konsumenter som aktivt tar ställning genom genomtänkta val på marknaden. Denna skiljelinje är viktig för att tydliggöra det liberala och partistyrelsen delar helt förslaget. **Partistyrelsen föreslår med detta att klimatrapportens slutsats 23 bifalls.**

Partistyrelsens yrkanden

Partistyrelsen yrkar:

1. **att** motion K1 anses besvarad
2. **att** klimatrapportens punkt 4 ges lydelsen:
"För att utsläppen ska kunna minska så snabbt, och samti-

digt som särskilt utvecklingsländernas ekonomier fortsätter att växa, krävs att tillgänglig klimatsmart (dvs. så fossilfri som möjligt) teknik för energiframställning används fullt ut i enlighet med sin potential, lämplighet och kostnadseffektivitet. Det inkluderar vidareutveckling av energieffektivitet, kärnteknologi, förnybara energislag samt CCS-koldioxidinfångning och -förvaring. Det senare kan, då metoderna blir tekniskt och miljömässigt mer tillförlitliga och ekonomiskt lönsamma, spela en viktig roll under en övergångstid inte minst om CCS-tekniken anpassas till förutsättningarna i Kina, Indien och andra intresserade länder."

3. **att** motion K2 yrkande 1 därmed anses besvarat
4. **att** motion K3 anses besvarad
5. **att** motion K4 yrkande 1 anses besvarat
6. **att** klimatrapportens punkt 2 ges lydelsen:
"Klimatet handlar om vårt ansvar för kommande generationer och att bevara den biologiska mångfalden och naturmiljöerna. Klimatförändringar har också omfördelande effekter. De fattiga i utvecklingsländer är de som drabbas mest av torka och översvämningar, samtidigt som de rika är de som drar nytta av de processer som skapar utsläppen. Globala generella ekonomiska styrmedel, såsom koldioxidskatter, handel med utsläppsrätter och kraftfull energieffektivisering, måste utvecklas betydligt och utgöra basen i den globala klimatpolitiken för att utsläppen av växthusgaser ska kunna minska snabbt och kostnadseffektivt. Principen att förorenaren betalar ska följas."
7. **att** motion K2 yrkande 2 därmed anses besvarat
8. **att** motion K5 anses besvarad
9. **att** programgruppens förslag punkt 1 bifalls
10. **att** programgruppens förslag punkt 3 bifalls
11. **att** programgruppens förslag punkt 4 bifalls
12. **att** programgruppens förslag punkt 5 bifalls
13. **att** programgruppens förslag punkt 6 bifalls
14. **att** programgruppens förslag punkt 7 bifalls
15. **att** programgruppens förslag punkt 8 bifalls
16. **att** programgruppens förslag punkt 9 bifalls
17. **att** programgruppens förslag punkt 10 bifalls
18. **att** programgruppens förslag punkt 11 bifalls
19. **att** programgruppens förslag punkt 12 bifalls
20. **att** programgruppens förslag punkt 13 bifalls
21. **att** programgruppens förslag punkt 14 bifalls
22. **att** programgruppens förslag punkt 15 bifalls
23. **att** det efter programgruppens förslag punkt 15 införs en ny punkt med lydelsen:
"En storskalig introduktion av ny naturgas i Europa är inte försvarbar ur klimatsynpunkt. Starka klimat- och miljöargument talar därför mot ett byggande av gasledningen genom Östersjön som Nordstream har sökt tillstånd för. Även ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv är det bekymmersamt om Europa gör sig beroende av rysk gas."
24. **att** motion K6 anses besvarad
25. **att** programgruppens förslag punkt 16 bifalls
26. **att** programgruppens förslag punkt 17 bifalls
27. **att** programgruppens förslag punkt 18 bifalls
28. **att** programgruppens förslag punkt 19 bifalls

29. **att** programgruppens förslag punkt 20 bifalls
30. **att** klimatrapportens punkt 21 ges lydelsen:
”Sverige ska arbeta globalt och inom EU för att det övergripande klimatmålet som satts upp för EU för år 2020 ska skärpas från 20 procent till minst 30 procent givet att andra industrialiserade länder gör motsvarande åtaganden. På sikt krävs betydligt större minskningar av växthusgasutsläppen, i nivå med 80 procent till 2050, och på god väg mot noll nettoutsläpp.”
31. **att** programgruppens förslag punkt 22 bifalls
32. **att** programgruppens förslag punkt 23 bifalls

Reservation

Roger Haddad, Carl B. Hamilton, Håkan Lindh, Birgitta Ohlsson, Birgitta Rydberg, Olle Schmidt, Torkild Strandberg, Sverker Thorén, Barbro Westerholm

Vi reserverar oss till förmån för att den nya punkten efter programgruppens förslag 15 (se partistyrelsens yrkande 23 ovan) ska avslutas med meningen: ”Folkpartiet motsätter sig därför byggandet av gasledningen i Östersjön.”

Klimat och transporter, jord- och skogsbruk, bioenergi samt energi-effektivisering

Transporter

Klimatrapportens punkter 24–42, motion K7–K10 samt K2 yrkande 3, 7 och 8

Punkt 24–27 samt 38–42 har behandlats av partirådet. De nya slutsatserna i punkt 28–37 behandlar transportområdet. Där föreslås bland annat att översyn av gällande regelverk, bland annat plan- och bygglagen, snarast görs med syfte på att förbereda för introduktion av elbilar. En infrastruktur för detta bör byggas ut under de kommande åren. Andra regler som bör ses över gäller förmånsbeskattning av tjänstebilar, skattevillkor för el-hybridbilar samt biodrivmedelsbeskattningen.

I **motion K2** föreslår motionären i yrkande 3 att punkt 31 kompletteras med meningen: ”Kommuner kan förbereda laddstolpars placering genom att reservera mark för detta.” I yrkande 7 föreslår motionären att slutsats 26 utgår, ”då stycket skapar förvirring kring vad som åsyftas och möjliggör vida tolkningar”. Motionären föreslår i yrkande 8 att slutsats 30 utgår, ”då stycket skapar förvirring kring vad som åsyftas och möjliggör vida tolkningar”.

I **motion K7** föreslår motionären att stycke 35 utgår, och menar att problemet med att dagens energiskatteundantag på biodrivmedel kan missgynna elfordon inte bör lösas med ytterligare krångliga och snedvridande specialregler genom att ta bort energiskatteundantaget på biodrivmedel, något som redan framgår av punkt 48.

Partistyrelsen anser att ekonomiska styrmedel som bygger på principen att förorenaren betalar är det mest verkningfulla instrumentet för att minska utsläpp av växthusgaser. Den svenska skatten på koldioxid har varit ett framgångsrikt sådant styrmedel som också bör fortsätta vara centralt i svensk klimatpolitik. Partistyrelsen menar dock att det finns ett värde i att höjda skatter på sådant som är miljökadligt

balanseras av sänkta skatter på sådant som inte i sig är det, som arbete. Inte minst viktig är en sådan princip i ett litet exportberoende land med högt skattetryck som Sverige. En sådan genuint genomförd skatteväxling leder till ekonomisk tillväxt och att miljön/klimatet förbättras. I dag finns det ett flertal undantag och nedsättningar från klimat- och energiskatter, en del mer motiverade än andra, som framför allt kommer delar av näringslivet till del. Det finns skäl att se över balansen så inte hushållen även fortsättningsvis ska behöva bära en relativt sett för stor börda för Sveriges klimatambitioner. Detta är viktigt att inskräpa, och bör finnas kvar i klimatprogrammet. Av detta skäl yrkar partistyrelsen att **motion K2 yrkande 7 avslås**.

Vad gäller motion K7 har partistyrelsen förståelse för motionärens synpunkt om att subventioner inte ska mötas med subventioner. Men innan subventioner kan fasas ut kan det finnas skäl att verka för en balans mellan olika tekniker.

Partistyrelsen menar att det är något oklart vad som i klimatprogrammet åsyftas med ”fäste på marknaden” och föreslår att slutsats 30 och 33 omformuleras så att fokus ligger på att det inte ska förekomma hinder mot att marknaden för fordon kan komma att bestå av elbilar i betydligt större utsträckning än i dag. I samband med detta kan också punkt 35 strykas ur programmet. Vidare bör punkt 31 kompletteras i enlighet med vad som föreslås i motion K2 yrkande 8.

Partistyrelsen **föreslår därför att klimatrapportens punkt 30 ges lydelsen**: ”Plan- och bygglagen och andra relevanta regelverk bör ses över och vid behov justeras så att de inte försvårar en snar utbyggnad av nödvändig infrastruktur för en omfattande introduktion av elbilar.” Därmed bör också **motion K2 yrkande 8 anses besvarat**.

Partistyrelsen yrkar vidare att **punkt 31 kompletteras med meningen**: ”Kommuner kan förbereda laddstolpars placering genom att reservera mark för detta.”, samt att **motion K2 yrkande 3 därmed bifalls**.

Partistyrelsen yrkar även att **punkt 33 ges följande lydelse**: ”El- och elhybridbilar måste ges likvärdiga, eller bättre, skattemässiga villkor jämfört med andra miljöåtgärningar vad gäller bilar. Folkpartiet vill här gå längre än som skett i klimatbeslutet 2009. Särskilt angeläget är det att se över denna balans så länge biodrivmedel är undantagna från energiskatt.”

Partistyrelsen föreslår slutligen att **punkt 35 avslås och att motion K7 därmed bifalls**.

Motion K8 föreslår att det statliga transportbidraget av klimatskäl ska avskaffas i sin helhet och medlen i stället användas till att stödja miljövänlig infrastruktur i glesbygdsområden.

Partistyrelsen menar att skatter och andra ekonomiska styrmedel på transportområdet så långt möjligt bör vara generella och på ett kostnadseffektivt sätt bland annat styra mot minskad klimatpåverkan.

Det regionala transportbidraget har inte haft något miljöpolitiskt syfte utan kompenserat för kostnadsnackdelar på grund av långa transportavstånd för företagen. Transportbidraget har varit en enkel och viktig åtgärd för att reducera berörda företags kostnader och avståndsnackdelar och möjliggöra en god utveckling även för företag i glesbygden.

Det är angeläget att i samband med justeringar av klimat- och energiskatterna verka för att inte det totala skattetrycket ökar, se på denna punkt även svaret på motion K2 yrkande 7. Det kan även finnas skäl att se över att andra styrmedel i form av olika subventioner och stöd inte direkt motverkar

syftet med miljöskattepolitiken, och i så fall se över dessa så att de samtidigt kan uppmuntra minskad klimatpåverkan och ta hänsyn till privatpersoners och näringslivets olika förutsättningar i olika delar av landet. Innan en sådan översyn är gjord är det inte aktuellt att avskaffa transportbidraget. **Motion K8 bör med detta anses besvarad.**

Motion K9 föreslår obligatoriska varningstexter i flygannonser med information om resans koldioxidutsläpp och klimatpåverkan. **Motion K10** föreslår ökad forskning och utveckling av gröna drivmedel i flyget.

Flygtrafikens bidrag till växthusgasutsläppen är ett växande problem, samtidigt som partistyrelsen vill poängtera att resande, både privat och i tjänst, är något positivt både socialt, kulturellt och ekonomiskt. Därför är det viktigt att flyget kommer införlivas i EU:s utsläppshandelssystem (ETS). Tilldelningen av utsläppsrätter till flyget är dock alltför generös och bör minska. Andelen auktionerade rättigheter måste öka med sikte på 100 procents auktionering av utsläppsrätter för nästa tilldelningsperiod.

Ett mål bör vara att utsläppen på hög höjd ska bära sina verkliga klimatkostnader. För att nå det bör även övervägas att införa skatt på flygbränsle för inomeuropeiskt flyg.

Bra och upplysande konsumentinformation är en förutsättning för en fungerande marknadsekonomi. Det är dock viktigt att av samhället påbjudna varningar är relevanta och konsekventa. Ett varningstextsystem borde rimligtvis inte enbart införas på flygresor utan även på mycket annat av det vi konsumerar och nyttjar, vilket riskerar leda till ett omfattande administrativt system för att informationen om alla utsläpp ska vara korrekt. Samtidigt bör påpekas att ekonomiska styrmedel, rätt utformade, ger den viktigaste ”konsumentinformationen” – det högre priset!

I enlighet med resonemangen ovan, om principen att ”förorenaren betalar” behöver förstärkas i programmet som helhet, **föreslår partistyrelsen att slutsats 25 första meningen kompletteras med ”**, i enlighet med principen om att förorenaren betalar”. Med detta föreslås även **motionerna K9 och K10 anses besvarade. Partistyrelsen yrkar vidare bifall till klimatrapportens punkter 24, 26–29, 32, 34 och 36–42.**

Bioenergi

Klimatrapportens punkter 43–51 samt motion K11

Klimatrapportens punkter 43–51 om slutsatser om bioenergi har tidigare behandlats av partirådet 2008. **Motion K11** ifrågasätter den biobränsleddade fjärrvärmens fördelar och landar bland annat i möjligheten att använda kärnkraftens spillvärme i fjärrvärmesystemet.

Partistyrelsen noterar motion i K11 ett smärre missförstånd. Punkt 45 i klimatprogrammet säger att den mest resurs- och kostnadseffektiva användningen av biobränslen är i el- och värmeproduktion, i form av bland annat fjärrvärme. Alltså i motsats till användningen av biobränslen som exempelvis drivmedel. Det betyder inte att det inte finns skäl att vända på en del stenar i den till synes vällagda väg som fjärrvärmerna utgör i energisystemet – t.ex. bättre konkurrens i fjärrvärmemarknaden. Vad gäller användningen av biobränslen problematiseras den ur flera aspekter i förslaget till klimatprogram samtidigt som möjligheterna lyfts fram. Vad gäller fjärrvärmemarknadens funktion saknas en reell konkurrens på många orter. Frågan om tredjepartstillträde är här den springande punkten, vilket Folkpartiet uppmärksammat i flera sammanhang. Saken utreds nu

av regeringen. Partistyrelsen är inte nöjd med reformarbetet på denna punkt och instämmer med motionären om att det vore lyckligt om man i framtiden skulle kunna utnyttja spillvärme från kärnkraftverken (se även svaret på motion K16). **Partistyrelsen föreslår att motion K11 anses besvarad samt att klimatrapportens punkter 43–51 bifalls.**

Jordbruket

Klimatrapportens punkter 52–54

I punkt 52–54 behandlas slutsatser om det svenska jordbruket. Punkt 52 och 53 behandlades på partirådet i oktober 2008. I punkt 54 slås fast att ökad forskning behövs för att belysa nötkreaturs negativa klimatpåverkan kontra deras betydelse för ett öppet landskap.

Svenskt jordbruk medför miljö/klimatbelastning, men också miljö/klimatnytta. Det är därför viktigt att näringen med klimatsmarta incitament uppmuntras att arbeta intensivt för att minska den negativa miljö/klimatpåverkan och att utveckla näringens miljö/klimatpositiva delar. Det innebär i korthet att övergödning och klimatgaser måste minska samt att koldioxidreducerande teknik och åtgärder för att vidmakthålla en biologisk mångfald måste öka. **Partistyrelsen föreslår att klimatrapportens punkter 52–54 bifalls.**

Energieffektivisering

Klimatrapportens punkter 55–62

I punkt 55–62 behandlas slutsatser om energieffektivisering. Punkt 56 behandlades på partirådet 2008. I de tillkommande slutsatserna utvecklas behovet av energieffektiviserande åtgärder, samt vad detta kräver för statliga insatser inom olika sektorer. Resurserna på jorden är ändliga. Folkpartiets inställning präglas av förvaltarskapstanken, dvs. att till kommande generationer överlämna en värld som är minst lika bra som den vi själva ärvt. En effektiv energianvändning är en del i att hushålla med resurserna och främja ett hållbart samhälle. Med högre energieffektivitet kan vi både spara resurser och orsaka mindre utsläpp av växthusgaser. Partistyrelsen ställer sig bakom förslagen för ökad energieffektivisering. **Partistyrelsen föreslår att klimatrapportens punkter 55–62 bifalls.**

Skogen

Klimatrapportens punkter 63–70 samt motion K12

I punkt 63–70 beslyses slutsatser om skogens betydelse för klimatförändringar. I takt med den ökade insikten om växthuseffekten och jordens temperaturhöjning har också skogens betydelse lyfts fram. Frågor om avskogning, tillväxtpotential, bioenergi samt biologisk mångfald och skogsekosystemens resiliens är i fokus. Skogen har potential att rädda jorden ur ett klimatperspektiv med hänsyn tagen till dess förmåga att lagra kol. Ökat stöd till FN:s program för att hindra avskogning, bättre mätmetoder och ökad forskning tillhör förslagen som rapporten för fram. Partistyrelsen ställer sig bakom rapportförfattarnas förslag.

Motion K12 föreslår ett förbättrat brandförsvaret för skogarna med stora flygplan i skenet av en temperaturhöjning som på sikt ökar brandrisken.

Partistyrelsen ser att klimatanpassningsfrågor tyvärr kommer bli allt viktigare de närmaste åren. Det kommer handla om allt från risk för översvämningar, ras och skred

på grund av högre vattenstånd och ökad genomströmning i våra vattendrag, till nya sjukdomar och epidemier. Även en höjd brandrisk i skog och mark vid extremväder i form av torka kan komma att bli ett växande problem, och något som många aktörer på olika nivåer, såväl myndigheter och andra, kommer behöva beakta och planera för. Regeringen tillförde medel för brandflyg så sent som för två år sedan. Partistyrelsen har dock inte tillräckligt med underlag för att göra den detaljerade avvägningen om det är just inköp av stora flygplan som är rätt prioritering i en avvägning mot andra åtgärder med samma syfte, även om partistyrelsen inte avvisar tanken att det kan vara en av flera satsningar på skogsbrandförsvarets område. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K12 anses besvarad samt att klimatrapportens punkter 63–70 bifalls.**

Partistyrelsens yrkanden

Partistyrelsen yrkar:

1. **att** motion K2 yrkande 7 avslås
2. **att** klimatrapportens punkt 30 ges lydelsen: "Plan- och bygglagen och andra relevanta regelverk bör ses över och vid behov justeras så att de inte försvårar en snar utbyggnad av nödvändig infrastruktur för en omfattande introduktion av elbilar."
3. **att** motion K2 yrkande 8 därmed anses besvarad
4. **att** klimatrapportens punkt 31 ges lydelsen: "En satsning på utbyggnad av infrastruktur bör göras under åren 2009 till 2011. Detta kan till exempel ske genom att regeringen inför en investeringsfond ur vilken kommuner, mackägare och andra kan söka bidrag för att installera laddstolpar. Kommuner kan förbereda laddstolparns placering genom att reservera mark för detta."
5. **att** motion K2 yrkande 3 därmed bifalls
6. **att** klimatrapportens punkt 33 ges lydelsen: "El- och elhybridbilar måste ges likvärdiga, eller bättre, skattemässiga villkor jämfört med andra miljöåtgärder vad gäller bilar. Folkpartiet vill här gå längre än som skett i klimatbeslutet 2009. Särskilt angeläget är det att se över denna balans så länge biodrivmedel är undantagna från energiskatt."
7. **att** programgruppens förslag punkt 35 avslås
8. **att** motion K7 därmed bifalls
9. **att** motion K8 anses besvarad
10. **att** klimatrapportens punkt 25 ges lydelsen: "Centrala styrmedel för att minska klimatpåverkan från transportsektorn ska vara koldioxidskatt och handel med utsläppsrätter, i enlighet med principen om att förorenaren betalar. Koldioxidskatten bör på sikt fortsätta att höjas, men hänsyn bör tas till oljeprisets utveckling och energiskatterna i övriga EU. Förutom koldioxidskatt och handel med utsläppsrätter ska som kompletterande styrmedel användas, bland annat EU-direktiv och svenska myndighetsföreskrifter som reglerar utsläppsnivåer."
11. **att** motion K9 anses besvarad
12. **att** motion K10 anses besvarad
13. **att** programgruppens förslag punkt 24 bifalls
14. **att** programgruppens förslag punkt 26 bifalls
15. **att** programgruppens förslag punkt 27 bifalls
16. **att** programgruppens förslag punkt 28 bifalls
17. **att** programgruppens förslag punkt 29 bifalls
18. **att** programgruppens förslag punkt 32 bifalls
19. **att** programgruppens förslag punkt 34 bifalls
20. **att** programgruppens förslag punkt 36 bifalls
21. **att** programgruppens förslag punkt 37 bifalls
22. **att** programgruppens förslag punkt 38 bifalls
23. **att** programgruppens förslag punkt 39 bifalls
24. **att** programgruppens förslag punkt 40 bifalls
25. **att** programgruppens förslag punkt 41 bifalls
26. **att** programgruppens förslag punkt 42 bifalls
27. **att** motion K11 anses besvarad
28. **att** programgruppens förslag punkt 43 bifalls
29. **att** programgruppens förslag punkt 44 bifalls
30. **att** programgruppens förslag punkt 45 bifalls
31. **att** programgruppens förslag punkt 46 bifalls
32. **att** programgruppens förslag punkt 47 bifalls
33. **att** programgruppens förslag punkt 48 bifalls
34. **att** programgruppens förslag punkt 49 bifalls
35. **att** programgruppens förslag punkt 50 bifalls
36. **att** programgruppens förslag punkt 51 bifalls
37. **att** programgruppens förslag punkt 52 bifalls
38. **att** programgruppens förslag punkt 53 bifalls
39. **att** programgruppens förslag punkt 54 bifalls
40. **att** programgruppens förslag punkt 55 bifalls
41. **att** programgruppens förslag punkt 56 bifalls
42. **att** programgruppens förslag punkt 57 bifalls
43. **att** programgruppens förslag punkt 58 bifalls
44. **att** programgruppens förslag punkt 59 bifalls
45. **att** programgruppens förslag punkt 60 bifalls
46. **att** programgruppens förslag punkt 61 bifalls
47. **att** programgruppens förslag punkt 62 bifalls
48. **att** motion K12 anses besvarad
49. **att** programgruppens förslag punkt 63 bifalls
50. **att** programgruppens förslag punkt 64 bifalls
51. **att** programgruppens förslag punkt 65 bifalls
52. **att** programgruppens förslag punkt 66 bifalls
53. **att** programgruppens förslag punkt 67 bifalls
54. **att** programgruppens förslag punkt 68 bifalls
55. **att** programgruppens förslag punkt 69 bifalls
56. **att** programgruppens förslag punkt 70 bifalls

Energikällor och teknikutveckling

Kärnkraft

Klimatrapportens punkter 71–72 samt motion K13–K16

Motionerna behandlar kärnkraft ur olika aspekter. **Motion K13** föreslår att Folkpartiet verkar för en utbildnings- och forskningsreaktor vid Studsvik. **Motion K14** föreslår att bonuspengar för anställda inom kärnkraftverken tas bort och att fler oanmälda inspektioner vid kärnkraftverken behövs. **K15** föreslår satsningar på forskning kring nästa generations kärnkraft. **K16** yrkar att partistyrelsen ges i uppdrag att utreda frågan om hur kylvattnet från landets kärnkraftverk kan tillvaratas. **I punkt 71 och 72** behandlas slutsatser om kärnkraft, som uppdaterats efter partirådets behandling genom bland annat Alliansöverenskommelsen på energiområdet.

Partistyrelsen konstaterar att kärnkraften är en mycket viktig anledning till Sveriges låga utsläpp av växthusgaser. Det är därför glädjande att Alliansregeringen kommit överens om att de tio reaktorer som nu är i drift kan komma att ersättas av maximalt tio nya reaktorer på de platser där reaktorer i dag är lokaliserade, genom att utvecklingslagen avskaffas och förbudet mot nybyggnad i kärntekniklagen tas bort.

Det pågår en omfattande teknikutveckling vad det gäller kärnkraftsreaktorer och kärnbränsle internationellt sett. Det gör att kärnkraftverken, särskilt vid nybyggnation, blir allt säkrare och att allt mindre bränsle behövs för att ge samma mängd el. Icke desto mindre konstaterar partistyrelsen att kärnteknisk forskning de senaste decennierna tappat mark i Sverige, bland annat på grund av tidigare negativa hållningen, främst tydliggjort genom det nu borttagna så kallade tankeförbudet. Förutom de satsningar på fjärde generationens kärnkraft som görs inom ramen för den europeiska SET-planen (Strategic Energy Technologies) är det partistyrelsens bestämda uppfattning att förstärkningar behöver göras både i svensk kärnteknisk grundutbildning och forskning för att i vårt land öka den kärntekniska kompetensen, kunnandet och potentiella teknikutvecklingen. Inte minst viktigt är detta för att ligga i framkant vad gäller säkerhet i kärnkraftverken.

En mycket hög säkerhetsnivå är en förutsättning för förtroendet för kärnkraften som ren energikälla, och Folkpartiet bör verka för att de myndigheter och internationella sammanslutningar som ansvarar för kärnsäkerhet ges tillräckliga resurser och verktyg i övrigt för att säkerställa detta. Partistyrelsen ser dock inget behov att i detalj formulera hur säkerhetsarbetet med inspektioner etc. bör utföras, och ser heller inte, som en av motionärerna, uppenbara risker med bonussystem för anställda på kärnkraftverk. Partistyrelsen utesluter däremot inte att en satsning på kärnteknisk forskning skulle kunna ske kring en ny utbildningsreaktor, men vill låta behovet och placeringen av en sådan avgöras i samråd med forskarsamhället.

Partistyrelsen anser att ovanstående resonemang bör tydliggöras i programmet genom att **en ny punkt med följande lydelse införs efter programgruppens punkt 72**: ”Sverige var tidigare ledande inom kärnteknisk forskning, men på grund av den så kallade tankeförbudslagen har vi tappat mark de senaste decennierna. Förstärkningar behöver därför göras både i svensk kärnteknisk grundutbildning och forskning för att öka kunskapen och driva på teknikutvecklingen.”

En särskild aspekt på kärnkraften är potentialen att ta tillvara kylvattnet från kraftverken. Cirka 20 procent av den svenska energiproduktionen går i dag till spillo genom att det

uppvärmda kylvattnet från våra reaktorer spolats ut i havet. Partistyrelsen delar häri motionärens uppfattning att det är angeläget att ta tillvara detta. I samband med uppförandet av nya reaktorer på de platser där reaktorerna i dag är lokaliserade kan därför hetvattentunnlar till fjärrvärmennät övervägas om en lokal marknad finns. **Partistyrelsen föreslår att motion K13, K14, K15 och K16 anses besvarade, samt att klimatrapportens punkter 71–72 bifalls.**

Vattenkraft och vågkraft

Klimatrapportens punkter 73–80 samt motion K2 yrkande 9 och K4 yrkande 3

I punkt 73–80 behandlas slutsatser om vattenkraft och vågkraft. Punkt 80 har tidigare behandlats av partirådet 2008. De nu tillkommande punkterna berör bland annat ett förnyat tydligt ställningstagande mot utbyggnad av de fyra orörda nationalälvarna, problemen med utbyggnad av småskalig vattenkraft för biologisk mångfald med mera. Motionerna behandlar frågor som rör vattenkraften, dess miljöpåverkan och roll i energisystemet.

Motion K2 yrkande 9 föreslår att det under ”Slutsatser om vattenkraft och vågkraft” i förslaget till klimatprogram infogas en ny punkt som lyder: ”Laxtrappor och andra åtgärder för att säkra fiskets fria vandringsvägar är viktigt att säkerställa.”

Motion K4 yrkande 3 föreslår en förutsättningslös analys av möjligheterna till en utbyggnad av den svenska vattenkraften.

All vattenkraftutbyggnad innebär stora miljökonsekvenser. Vattenmiljöerna både upp- och nedströms alla vattenkraftverk förändras avsevärt och kraftverket i sig påverkar bland annat fisket i vattendraget. Fördämningarna förändrar vattenmiljöerna och livsbetingelserna för djur- och växtlivet i vattnet men också på angränsande marker. Fritt strömmande vattendrag är en förutsättning för många djurarter och fritidslivet.

Det är dyrt, omständligt och ofta omöjligt att återställa miljöer från tidigare vattenkraftverksamhet. Fortsatt utbyggnad av vattenkraften hotar inte bara naturmiljöerna utan gör också att tidigare gjorda restaureringar riskerar att gå om intet. Vid en jämförelse med andra förnybara energikällor är det betydligt svårare att återställa skadorna efter ett vattenkraftverk.

De fyra nationalälvarna ska därför inte byggas ut. En sådan utbyggnad skulle för övrigt sammanlagt ge cirka 17 TWh/år, vilket bara är något mer än t.ex. en modern kärnkraftreaktor.

Partistyrelsen ser i det sammanhanget ännu mindre nytta med att offra våra fyra sista oreglerade nationalälvar med oåterkalleliga förluster av naturvärden.

Partistyrelsen **föreslår därför att en ny punkt införs efter punkt 80 med lydelsen**: ”Det är viktigt att tillvarata fritidsfiskets miljöintressen och att i de reglerade vattendragen säkra fiskets fria vandringsvägar genom bland annat laxtrappor.” Partistyrelsen yrkar vidare **att klimatrapportens punkter 73–80 bifalls, att motion K4 yrkande 3 avslås och att motion K2 yrkande 9 bifalls.**

Vindkraft

Klimatrapportens punkter 81–87, motion K17–K20 samt K2 yrkande 5 och K4 yrkande 2

I punkterna 81–87 behandlas slutsatser om vindkraft. Punkt 86 har tidigare behandlats av partirådet 2008. Flera punk-

ter har uppdaterats med anledning av den ingångna alliansöverenskommelsen om energipolitiken. Av slutsatserna framgår att en utbyggnad av vindkraften är önskvärd, med målet 30 TWh till 2020. Partistyrelsen delar rapportförfattarnas bedömning och ställer sig bakom förslagen.

I **motion K17** föreslås att slutsats 87 stryks. Motionärerna menar att natur- och kulturvärden inte nämnvärt står i konflikt med en storskalig utbyggnad av vindkraften, och det därför inte finns anledning att påpeka detta. **Motion K18** föreslår att energibeskattningen måste göras om och stödet till vindkraft utredas. **K19** menar att vi i det energipolitiska arbetet bör beakta att all el inte är smutsig, samt att Sverige inte bör sträva efter elöverskott. **K20** föreslår att subventionerna för förnybar el bör behållas men på sikt fasas ut. **K2 yrkande 5** föreslår att skattesystemets utformning inte ska motverka små lokala producenter, och **K4 yrkande 2** önskar korrigera en skrivning om förnybar el på sidan 54 i förslaget till klimatprogram.

Partistyrelsen noterar att det sistnämnda yrkandet om korrigering baseras på ett missförstånd, eller möjligtvis en otydlighet. Skrivningarna i klimatprogrammet åsyftar den energipuppörelse mellan Allianspartierna som sedermera klubbats igenom av riksdagen och som innebär att målet för vad certifikatsystemet för förnybar elproduktion (d.v.s. både vindkraft och annan förnybar el) bör kunna generera skruvas upp till 25 TWh år 2020. Samtidigt fastställs en planeringsram för vindkraft på 30 TWh till år 2020, något som ska tolkas som den mängd vindkraft som det bör skapas planeringsföresättningar för nationellt, regionalt och lokalt sammantaget. Det rör sig således om två olika målformuleringar som delvis men inte helt är jämförbara.

Motionerna K18 och K20 behandlar stödet till vindkraft med lite olika ingångar och slutsatser. Vindkraft är en attraktiv energikälla, framför allt då tekniken i det närmaste är helt fri från klimatpåverkan. I dagsläget är vindkraftselen, särskilt vad det gäller havsbaserad vindkraft, dock förhållandevis dyr i jämförelse med ny vatten- och kärnkraftsel.

I Sverige stöds vindkraft genom systemet med kvotplikt; d.v.s. en viss andel av ett elbolags sålda el måste komma från förnybar el. Ju högre obligatorisk andel, desto högre blir priset på certifikatet och desto mer lönsamma blir investeringar i förnybar elproduktion. Den nuvarande kvotplikten leder till att konsumenterna betalar sammantaget 30 miljarder kronor extra för sin elkonsumention under de första 15 år som anläggningarna är i bruk. (Ett vindkraftverk bedöms stå i 15–20 år.)

Dessa kalkyler utgår ifrån kostnad och verkningsgrad hos dagens vindkraftverk. Fortsatt teknisk utveckling kommer att göra att kostnaderna successivt blir något lägre. Stigande priser på utsläppsrätter inom EU-systemet för utsläppsrätts-handel kommer successivt att förbättra de fossilfria energislagens relativa lönsamhet, men en avgörande faktor är priset på olja. Partistyrelsen konstaterar att det svenska elcertifikatsystemet har gett effekt i form av investeringar i förnybar el, och att det är rimligt att det finns kvar som ett av flera verktyg för att nå de mål som EU:s stats- och regeringschefer beslutat om till 2020. Det är dock önskvärt att mer generella styrmedel mot minskade koldioxidutsläpp används på ett sätt som gör att subventioner och riktade stöd till särskilda energislag – snarare än till alla fossilfria energislag överflödiga i klimatarbetet.

Skattesystemet ska inte missgynna små lokala producenter av vindkraft, men samfälligheter och motsvarande för vind-

kraft bör heller inte ges särregler jämfört med andra samfälligheter och motsvarande, utöver de styrmedel som ges med elcertifikatsystemet.

K18 efterlyser även en översyn av energibeskattningen, något som genomfördes och aviserades av Alliansregeringen i klimat- och energipropositionen som presenterades våren 2009.

Partistyrelsen anser, till skillnad från motionärerna i motion K17, att det är viktigt med en helhetssyn i klimat- och energipolitiken, så att inte andra miljövärden hotas i strävan att nå mål på klimat- och energiområdet. I många fall riskerar ogenomtänkta åtgärder slå tillbaka och på sikt försvåra det som skulle uppnås. Till exempel kan skövling av regnskog i syfte att odla energigrödor leda till sådana förluster av biologisk mångfald att ekosystemens förmåga att hantera klimatförändringar slås ut eller kraftigt försämras. Då har det goda blivit det bästa fiende.

Folkpartiet har en lång tradition av att värna den biologiska mångfalden, det öppna landskapet och det rörliga friluftslivet. Vi har genom åren varit starka tillskyndare av skydd av värdefull natur i nationalparker och naturreservat. När det nu ska ske en kraftig utbyggnad av vindkraften för att Sverige ska bidra till de klimat- och energimål vi kommit överens om i EU, är det väsentligt att detta sker så långt möjligt med hänsyn till nämnda värden. Det projekteras redan för flera stora vindkraftsparker i eller i närheten av skyddade områden både på land och till havs, och många sådana konflikter mellan olika miljöintressen har redan och kommer i ökad utsträckning att behöva hanteras de närmaste åren. Partistyrelsen anser – mot bakgrund av redan gjorda erfarenheter i Sverige och andra länder – inte att man, som motionären förefaller vilja hävda, som en allmän sanning kan säga att utbyggd vindkraft inte skulle kunna stå i konflikt med miljö-, natur och kulturvärden. Utan att vika från de överenskomna målen om utbyggnad av förnybar el har Folkpartiet ett ansvar att verka för att dessa uppfylls med så liten påverkan i övrigt på natur- och kulturvärden.

Partistyrelsen anser slutligen, liksom vad som anförs i motion K19, att all el inte är smutsig. Särskilt inte den svenska som till mer än 90 procent är koldioxidfri. Det är angeläget att effektivisera elanvändningen, samtidigt som målet om utsläppsminskningar måste stå i fokus. Av det skälet anser vi till skillnad från motionären att Sverige bör exportera mer koldioxidfri el för att tränga bort andra länders kol-, olje- och gasproducerade el.

Partistyrelsen föreslår med detta att motionerna K17, K18, K19, K20, K2 yrkande 5 samt K4 yrkande 2 anses besvarade. Därutöver föreslås punkt 81–87 bifallas.

Solenergi och teknikutveckling

Klimatrapportens punkter 88–91

I punkt 88 till 90 behandlas slutsatser om solenergi. Tillgången till solenergi är globalt sett närmast oändlig, och den teoretiska potentialen för att omvandla solenergin till el är därför obegränsad. Dessa punkter har tidigare behandlats av partirådet 2008.

I punkt 91 behandlas en slutsats om teknikutveckling, som ersätter en tidigare slutsats om långsiktighet som behandlades av partirådet. Partistyrelsen delar rapportförfattarnas bedömning av potentialen i utveckling av ny teknik. **Partistyrelsen föreslår att klimatrapportens punkter 88–91 bifalls.**

Partistyrelsens yrkanden

Partistyrelsen yrkar:

1. **att** motion K13 anses besvarad
2. **att** motion K14 anses besvarad
3. **att** motion K15 anses besvarad
4. **att** motion K16 anses besvarad
5. **att** programgruppens förslag punkt 71 bifalls
6. **att** programgruppens förslag punkt 72 bifalls
7. **att** en ny punkt införs efter punkt 72 i förslaget till klimatprogram med lydelsen:
”Sverige var tidigare ledande inom kärnteknisk forskning, men på grund av den så kallade tankeförbudslagen har vi tappat mark de senaste decennierna. Förstärkningar behöver därför göras både i svensk kärnteknisk grundutbildning och forskning för att öka kunskapen och driva på teknikutvecklingen.”
8. **att** motion K4 yrkande 3 avslås
9. **att** motion K2 yrkande 9 bifalls
10. **att** programgruppens förslag punkt 73 bifalls
11. **att** programgruppens förslag punkt 74 bifalls
12. **att** programgruppens förslag punkt 75 bifalls
13. **att** programgruppens förslag punkt 76 bifalls
14. **att** programgruppens förslag punkt 77 bifalls
15. **att** programgruppens förslag punkt 78 bifalls
16. **att** programgruppens förslag punkt 79 bifalls
17. **att** programgruppens förslag punkt 80 bifalls
18. **att** en ny punkt införs efter punkt 80 i förslaget till klimatprogram med lydelsen:
”Det är viktigt att tillvarata fritidsfiskets miljöintressen och att i de reglerade vattendragen säkra fiskets fria vandringsvägar genom bland annat laxtrappor.”
19. **att** motion K17 anses besvarad
20. **att** motion K18 anses besvarad
21. **att** motion K19 anses besvarad
22. **att** motion K20 anses besvarad
23. **att** motion K2 yrkande 5 anses besvarad
24. **att** motion K4 yrkande 2 anses besvarad
25. **att** programgruppens förslag punkt 81 bifalls
26. **att** programgruppens förslag punkt 82 bifalls
27. **att** programgruppens förslag punkt 83 bifalls
28. **att** programgruppens förslag punkt 84 bifalls
29. **att** programgruppens förslag punkt 85 bifalls
30. **att** programgruppens förslag punkt 86 bifalls
31. **att** programgruppens förslag punkt 87 bifalls
32. **att** programgruppens förslag punkt 88 bifalls
33. **att** programgruppens förslag punkt 89 bifalls
34. **att** programgruppens förslag punkt 90 bifalls
35. **att** programgruppens förslag punkt 91 bifalls

Övriga miljö- och naturvårdsfrågor

Vatten- och havsmiljöfrågor

Motion K21–K24

Motion K21 föreslår att Folkpartiet utvecklar sin havspolitik genom att bland annat verka för att etablera gröna smarta transportkorridorer och en fond inrättas för klimat- och miljöinvesteringar i hamnar och havsområden. **Motion K22** föreslår ökat fokus på vattnets kretslopp.

Partistyrelsen konstaterar att Folkpartiet kanske är det parti som haft och har den mest uttalade havsmiljöprofilen. Det ”blå manifestet” som lanserades i valrörelsen 2006 innehåller dels förslag som nu blir verklighet genom Alliansregeringens politik, dels innehåller ännu ogenomförda förslag som fortfarande i högsta grad är aktuella. Genom bland annat Folkpartiets försorg är havsfrågorna, med fokus framför allt på Östersjön, på agendan såväl nationellt som internationellt. Alliansregeringen har lagt en tvärsektorieell havspolitik proposition med tydlig miljöprofil och notifierat nationella förbud för fosfater i tvätt- och maskindiskmedel. Inom ramen för HELCOM ställer Baltic Sea Action Plan, BSAP, krav på nationella åtgärdsprogram för minskade utsläpp för att Östersjön ska ha god ekologisk status år 2021. Det pågående svenska EU-ordförandeskapet har mycket fokus på havsfrågorna, och förslag om en EU:s Östersjöstrategi.

Med detta sagt är det inte desto mindre viktigt att fortsätta ett engagerat arbete för en bättre havsmiljö i Östersjön och Västerhavet. Mycket återstår att göra. Alla länder runt Östersjön måste ta sitt ansvar för utsläppsminskningar inom ramen för BSAP, näringsläckaget från jord- och skogsbruk måste fortsätta minska, EU:s gemensamma fiskepolitik (GFP) leder inte till det hållbara fiske som är nödvändigt för att klara ekosystemen och därigenom i förlängningen för att erbjuda konsumenterna fiskprodukter, utsläppen från sjötrafiken är fortfarande för stora och oljetransporterna inte tillräckligt säkra. Analyser av vattnets kretslopp är nödvändigt för att förstå hur läckage sker, spåra källorna och vidta rätt åtgärder. För att ta några exempel. Här har Folkpartiet en roll att spela.

Partistyrelsen känner ett ansvar att bygga vidare på det arbete som redan gjorts och genom uppdatering och utveckling av gällande politik – gärna med tillskott av nya idéer – se till att Folkpartiets havspolitik även inför nästa riksdagsval ligger i framkant.

Motion K23 föreslår att Folkpartiet verkar för ett uppdrag att utreda fiskerinäringens regelsystem och att föreslå förenklingar i eller avveckling av detta så inte fiskerinäringen lamslås och att kostnaderna för tillämpningen blir rimliga.

Fiskepolitiken är ett gemensamt politikområde i EU. Kommissionen inleder under 2009 en översyn av GFP, den gemensamma fiskepolitiken. I översynen kommer bland annat kontrollsystemen att ses över.

Partistyrelsen anser att GFP på ett bättre sätt måste medverka till ett hållbart uttag av fiskeresursen inom ekologiskt helt säkra gränser och att de vetenskapliga råden som ICES bidrar med måste beaktas bättre än i dag. Ett effektivt kontrollsystem som stävjar fusk med och överutnyttjande av bland annat fångstkvoter kommer därför tyvärr även i framtiden vara nödvändigt, samtidigt som det är viktigt med minskade administrativa kostnader och minskat regelkrångel för företagen. Stöden inom GFP kommer därtill, liksom i den gemensamma jordbrukspolitikerna, att behöva minska i

omfattning i samband med EU:s budgetöversyn. Det finns i dag en alltför subventionerad fiskenäring i EU i relation till havens resurser.

Så snart det låter sig göras bör GFP bygga på överlåtbara fångsträttigheter, och havets resurser delas in i tydligare "äganderätter" för att uppnå ett ansvarstagande för havet som "allmänning" med en bättre och hållbar resursförvaltning. Nya Zeelands och Islands fiskepolitik kan här tjäna som kunskapskällor.

Sammantaget anser inte partistyrelsen att det är nödvändigt med ett särskilt utredningsuppdrag i skenet av den översyn som pågår i EU. Förslagen om lokala kvoter skulle kunna vara ett sätt att röra sig mot ovan nämnda "äganderättssystem". **Med det ovan anförda bör motionerna K21, K22 och K23 anses besvarade.**

Motion K24 föreslår att Folkpartiet ska verka för en effektiviserad lagstiftning för att stävja det växande miljöproblemet med övergivna båtar och vrak i våra kustområden.

Partistyrelsen anser att motionärerna lyfter en fråga som engagerar många i de län och kommuner där problemet är som mest påtagligt. Det synes råda samstämmighet om att något måste göras men ingen aktör verkar beredd att ta ansvaret. Folkpartiet ska givetvis både lokalt, regionalt och kanske framför allt nationellt, verka för att såväl behovet av lagstiftning som frågan om det ekonomiska ansvaret reds ut. **Partistyrelsen föreslår därför att motion K24 bifalls.**

Utsläppsfrågor och allmän miljö rätt

Motionerna K25–K29 samt K2 yrkande 6

Motion K25 föreslår krav på att börsnoterade bolag i årsredovisningen redovisar sina koldioxidutsläpp och energiförbrukning.

Partistyrelsen har sympati för ambitionen att genom att på olika sätt synliggöra klimatpåverkan och sätta press på att genomföra åtgärder för att minska denna. I dag bokförs inom ETS utsläppen från tunga industrier och energiproduktionsanläggningar, för att möjliggöra att principen om "förorenaren betalar" ska kunna tillämpas. Detta har länge varit Folkpartiets linje. Partistyrelsen vill bygga ut detta system till fler utsläppande verksamheter och fler länder. Fokus i politiken bör ligga på åtgärder mot de företag och offentliga verksamheter som släpper ut CO₂, och på effektivare åtgärder genom att göra det dyrare att släppa ut. Att inrätta ett tydligt, transparent och rättvisande system för redovisning av klimatpåverkan hos alla börsbolag vore alltså att sikta alltför vitt och brett och skulle dessutom kräva en omfattande administration. För att komma närmare motionärens ambition beträffande just börsbolagen bör man enligt partistyrelsens mening kunna uppmontra det ökade intresset hos företag för s.k. SCR-frågor (Social Corporate Responsibility) som finns från kunders, ägares och andra intressenters sida och att de företag som så önskar frivilligt söker redovisa klimatpåverkan. Att staten skulle utveckla metoder och därmed indirekt ta ansvar för certifiering av företags klimatagerande anser partistyrelsen skulle skapa fler problem än det skulle lösa. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K25 anses besvarad.**

I motion K26 föreslås att Folkpartiet verkar för att Vattenfall snabbt och kraftfullt minskar sina koldioxidutsläpp. Vattenfall – ett helägt statligt bolag – är ett av Europas största energiföretag och representerar ett betydande värde. Bolaget

har en väsentlig roll i omställningen till koldioxidfri energiförsörjning både i Sverige och på de andra marknader Vattenfall är verksamt. Inom regeringskansliet pågår ett arbete med översyn av ägardirektiven för Vattenfall. De nya ägardirektiven ska på tydligt sätt beskriva Vattenfalls huvuduppgift. På sikt finns det anledning att överväga hur ägarförhållanden ska vara för Vattenfall. Det kan handla om att staten minskar sitt ägande eller att delar av bolaget, till exempel verksamhet utanför Sverige, säljs. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K26 anses besvarad.**

Motion K27 menar att offentliga sektorn har ett ansvar för att vara föregångare i klimatarbetet, och föreslår bland annat att alla offentliga verksamheter inför någon form av miljörevision som följs upp och revideras årligen, samt att den offentliga sektorn ska minska sin energiförbrukning med 50 procent till 2015. **Motion K2, yrkande 6** föreslår att offentliga institutioner bör använda solenergilösningar för att understödja marknaden på området.

Partistyrelsen delar motionärernas syn att den offentliga sektorn har ett särskilt ansvar i klimat- och energiarbetet. Det är också något som understryks i förslaget till klimatprogram som landsmötet har att ta ställning till. Det finns många vägar för kommuner, landsting och myndigheter att ta detta ansvar. Miljörevision på områden som kan ge mer generella lärdomar kan vara ett exempel, liksom introduktion av ny teknik som solenergilösningar – allt under förutsättning att kommunallagens och konkurrenslagstiftningens regler noga följs. Alliansregeringen har upprättat en handlingsplan för att för att underlätta miljöhänsyns förverkligande i offentlig upphandling. Vad gäller yrkandet i motion K18 om mål för den offentliga sektorns energiförbrukning vill partistyrelsen vara restriktiv i att föreslå nya mål på ett område där det ibland är svårt nog att hålla reda på, jämföra och följa upp redan befintliga mål. Den offentliga sektorn kommer behöva att bidra till att Sverige klarar de olika målen om energieffektivisering, förnybar energi, förnybar el och minskning av koldioxidutsläpp på nationell, EU- och internationell nivå. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K27 och K2 yrkande 6 anses besvarade.**

I motion K28 föreslås att det tillsätts en arbetsgrupp som belyser all miljöpåverkan från alla transportslag i ett sammanhang. Folkpartiet har de senaste åren belyst transporternas miljöpåverkan i ett flertal rapporter, program och motioner i riksdagen. Två exempel är *Miljö i tankarna* och *Klimatgruppens rapport 2* som nu föreligger. Dessa båda täcker till stor del in det motionären efterlyser. Det är förstas angeläget att jobba vidare med och utveckla Folkpartiets politik vad gäller transporters klimat- och övrig miljöpåverkan, vilket partistyrelsen tar med sig. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K28 anses besvarad.**

I motion K29 föreslås att Folkpartiet ska verka för att brott mot miljölagarna ska medföra skärpta straff. Partistyrelsen anser att miljölagstiftningen behöver innehålla både tydliga ansvarsförhållanden, sanktionsmöjligheter och effektiva styrmedel, och konstaterar att Folkpartiet i flera sammanhang väckt frågan om särskilda miljöåklagare som bevakar miljöns intresse och väcker talan i miljöbrott. Det kan säkerligen finnas skäl att se över även straffskalorna för olika typer av miljöbrott som ett led i arbetet med att verka för efterlevnad av lagarna. Detta är dock något som bör behandlas i ett sammanhang där dels straffskalorna för andra brott i det svenska rättssystemet vägs in, liksom hur sanktionerna ser ut för mil-

jöbrott i EG- och internationell rätt. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K29 anses besvarad.**

Naturvård

Motionerna K30–35

Motion K30 föreslår att landsmötet uttalar att Arktis blir ett marinreservat. Arktis är, precis som motionären så riktigt påpekar, nu mer och mer i fokus för angränsande staters exploateringsintressen. Olje- och gasfyndigheter samt andra naturtillgångar lockar. Samtidigt finns både natur- och kulturvärden, som till exempel ursprungsbefolkningars intressen, att värna. Dessutom smälter landisarna på grund av temperaturhöjningen som just användningen av olja och gas har orsakat. Det finns goda skäl att ta ett helhetsgrepp om Arktis med fokus på natur- och kulturmiljön i allmänhet och klimatfrågan i synnerhet. Att skydda hela eller stora delar av Arktis som ett marint reservat bör i det sammanhanget övervägas. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K30 anses besvarad.**

I **motion K31** föreslås dels att länsstyrelsen i stället för Bergstaten tar beslut om prövningstillstånd enligt minerallagen, dels att det i ansökan om prövningstillstånd ska innefattas en miljökonsekvensanalys. Partistyrelsen anser att det är viktigt att det i minerallagen och de förordningar som styr tillämpningen av denna finns en balans mellan å ena sidan möjligheten att utvinna värdefulla mineraler, och å andra sidan markägares enskilda intressen och miljöskyddsintressen. Även lokala och regionala intressen kan komma att stå mot nationella sådana.

Partistyrelsen konstaterar att Folkpartiet i riksdagen i samband med behandling av ändringar i minerallagen påpekat äganderättsfrågornas betydelse, fört fram att markägarna bör ges rätt att inkomma med yttranden innan undersökningstillstånd beviljas, samt ifrågasatt om det inte behövs en miljöprövning redan innan undersökningstillstånd beviljas. Huruvida det är möjligt, lämpligt och verkningsfullt att föra ned beslutet om prövningstillstånd till regional nivå har flera aspekter och innehåller ställningstagande i målkonflikter och behöver utredas vidare, och partistyrelsen avstår därför från ställningstagande i den delen. Beträffande miljökonsekvensbeskrivning menar partistyrelsen att en översiktlig sådan bör ingå i underlaget för ansökan om prövningstillstånd. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K31 ska anses besvarad.**

I **motion K32** uppmärksammas problemet med stranderosion längs flera av Sveriges kuststräckor, och motionären föreslår en nationell strategi mot stranderosion, att sandåterföring bör vara möjligt som metod mot erosion, samt att staten tar ett ökat kostnadsansvar.

Partistyrelsen delar motionärens problembeskrivning, och konstaterar att det finns anledning att se över hur arbetet mot stranderosion ska kunna underlättas. Att återföra sand från havsbotten till stranden, så kallad strandfodring, kräver tillståndsprövning enligt lag (1966:14) om kontinentalsockeln, samt prövning enligt miljöbalken. Det finns ingen anledning att ändra på den ordningen, och inte heller att ifrågasätta SGI:s samordningsansvar. En aspekt är att sanderosion – inte minst på exempelvis den sydsvenska kusten – inte behöver vara människans verk utan en del av kustlinjens naturliga variation. Icke desto mindre kan det finnas skäl att se över huruvida gällande lagstiftning möjliggör en bra avvägning

mellan olika intressen och ger möjligheter till eventuella åtgärder för att motverka stranderosion. Partistyrelsen bedömer att det nyss nämnda är den springande punkten, och väljer att inte tillstyrka en nationell strategi eller ett generellt statligt kostnadsansvar. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K32 anses besvarad.**

Motion K33 föreslår att Omberg och Tåkern får status som nationalparker. **Motion K34** föreslår tillskapandet av nationalparker med överflygningsförbud för att åstadkomma tysta områden.

Som Folkpartiets gällande partiprogram slår fast handlar naturvård om att skydda och bevara naturvärden och mångfalden i naturen åt framtida generationer. Den biologiska mångfalden måste bevaras och stärkas genom ett mera uthålligt brukande och genom att fler områden ges skydd som naturreservat eller i annan form. I skogen återfinns unika biotoper och ekosystem som utgör grunden för många arters överlevnad. Skogsbruk ska bedrivas så att den biologiska mångfalden inte hotas. Skyddsskog, svårförnygrad skog och fjällnära skog är viktiga att bevara. Fler reservat behöver bildas i produktiva skogar i Syd- och Mellansverige där endast en liten andel av denna skog är skyddad. Alliansregeringen har våren 2009 lagt fram en proposition med förslag som sammantaget innebär att riksdagens miljömål om skydd av skog till 2010 bedöms vara inom räckhåll.

Nationalparksinstrumentet är det starkaste skyddet för värdefull natur, och det synes finnas skäl att överväga ett starkare skydd för de två områden som lyfts fram i motion K33, men även för andra skyddsvärda miljöer runt om i Sverige som inte åtnjuter något skydd i dag. Vad gäller förslaget om inrättande av nationalparker med överflygningsförbud ser partistyrelsen trots allt några invändningar mot en i allt väsentligt intressant idé. Dels borde det finnas nationalparker i norra Sverige där kommersiell flygtrafik redan i dag är minimal. Dels bör det även i ett tyst område rimligen behöva beredas passage av nyttotrafik som ambulanshelikoptrar och skogsbrandsbekämpning, vilket gör ett förbud något tandlöst. Men samtidigt kan det finnas skäl att se över bullerkällor rent allmänt i samband med bildandet av och definierandet av nationalparker och naturreservat. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K33 och K34 anses besvarade.**

I **motion K35** föreslås att betydande EU-medel anslås till oberoende forskning med målsättning att öka jordens odlingsyta. Partistyrelsen är enig med motionären om att ökenutbredning, vatten- och energibrist och miljöförstöring skadar vårt jordklot för framtida generationer, men också är orsaker till krig, konflikter och fattigdom. Konkurrensen om den odlingsbara marken är på sina håll mycket stor, inte minst finns risk för konflikter i ett scenario där odling av biojordor minskar resurser för livsmedelsproduktion.

Partistyrelsen ser gärna att stora delar av de EU-budgetmedel som i dag används till stöd och subventioner av europeiskt jordbruk i stället används för forskning. En liberal utgångspunkt är att de fria akademierna ofta är bäst på att avgöra var och hur forskningsmedel bäst kommer till rätta, men en gissning är att forskning som svarar på de stora globala frågorna om hur vi kan leva allt fler på samma yta och få naturresurserna att räcka till, kommer vara än mer konkurrenskraftiga som forskningsområden framgent. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K35 anses besvarad.**

Partistyrelsens yrkanden

Partistyrelsen yrkar:

1. **att** motion K21 anses besvarad
2. **att** motion K22 anses besvarad
3. **att** motion K23 anses besvarad
4. **att** motion K24 bifalls
5. **att** motion K25 anses besvarad
6. **att** motion K26 anses besvarad
7. **att** motion K27 anses besvarad
8. **att** motion K2 yrkande 6 anses besvarat
9. **att** motion K28 anses besvarad
10. **att** motion K29 anses besvarad
11. **att** motion K30 anses besvarad
12. **att** motion K31 anses besvarad
13. **att** motion K32 anses besvarad
14. **att** motion K33 anses besvarad
15. **att** motion K34 anses besvarad
16. **att** motion K35 anses besvarad

Djurskydd

Motionerna K36–K40

I **motion K36** föreslås att grytjakt förbjuds. Särskilt vänder sig motionären mot den träning för grytjakt som utförs på levande djur. Denna innebär att jakthundar ska lära sig att driva ut räv ur gryt eller markera var grävlingar gömmer sig. Hundar tränas på levande grävlingar.

Partistyrelsen konstaterar att grytjakt är en särskild form av jakt som kan uppfattas som grym, såväl mot det djur som söker skydd i sitt gryt, som mot jakthunden. Det kan därför finnas skäl att överväga ett förbud, alternativt införa krav på särskild behörighet för att utföra denna typ av jakt.

Möjligheten att använda sig av grytjakt i samband med eftersök av vilt efter trafikolycka bör dock vid ett generellt förbud fortsatt vara finnas kvar. Likaså möjlighet till jakt på djur som skapat bo under fastigheter. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K36 anses besvarad.**

Flera motioner lyfter frågor som rör hundar och katter. **Motion K37** vill att kennelklubbar ska få hundsäljare att begära intyg på att de tilltänkta hundköparna har anmält sig till en hundutbildning innan ägarbytet genomförs. **Motion K38** föreslår att pitbullhundar ska förbjudas. **Motion K39** föreslår en lag om hundlicens. **Motion K40** lägger flera yrkanden som berör katter, och föreslår att en kattutredning kommer till stånd, att kattstammen bör minskas, att katter ska ha samma skydd i lagstiftningen som t.ex. hundar, att det införs bestämmelser i lagstiftningen om ägares skyldighet att registrera, märka och kastrera sina katter, att kattägares ansvar för tillsyn av sina katter betonas, och att det ska betraktas som brott och vara förenat med sanktioner att överge sina djur.

Sedan 2008 gäller en ny lag om tillsyn över hundar och katter, efter en proposition från Alliansregeringen som Folkpartiet ställt sig bakom. I propositionsarbetet behandlades och förkastades flera av de idéer som motionärerna för fram.

Regeringen bedömde att det vore en alltför ingripande åtgärd mot den överväldigande majoritet hundägare som sköter sina hundar på ett bra sätt att införa hundlicens eller hundkörkort för att få äga eller hantera en hund. De fall i vilka hundägare brister i ansvaret måste förstås kunna åtgärdas, men på annat sätt än genom ett införande av ett hundkörkort. Till exempel kan numera hundägare som brister i tillsynen åläggas att genomgå en hundägarutbildning. I ett nästa steg kan hon eller han meddelas förbud att äga hund.

Även frågan om förbud av vissa hundraser är ständigt uppe till diskussion, och flera europeiska länder har olika typer av restriktioner gentemot specifika raser. Det är dock viktigt att påpeka att det inte är möjligt att hänföra alla farliga hundar till en särskild hundras. Ett felaktigt beteende kan utvecklas hos alla hundraser och förstärkas genom bland annat felaktig avel eller felaktig hantering.

Partistyrelsen anser, liksom regeringen i propositionen, att den gemensamma nämnaren för farliga hundar är att de har ägare som brister i sitt hundägaransvar. Hundar har förvisso olika egenskaper som gör dem mer eller mindre farliga i samma ägares händer, men variationerna är i allmänhet större inom en ras än mellan raser. Ett införande av förbud mot vissa raser skulle därför kunna innebära att många hundar förbjuds som i själva verket är betydligt mindre farliga än hundar av tillåtna raser.

Partistyrelsen konstaterar liksom **motion K40** att det ökande antalet hemlösa och förvildade katter är ett djurskyddsproblem. Det är dock svårt att se hur politiska åtgärder skulle kunna vara effektiva mot uppkomsten och förekomsten av för många katter på Sveriges landsbygd. Regeringen låter dock nu utreda frågan och åtgärder för att komma mildra problemet i samband med den beslutade översynen av djurskyddslagstiftningen. En minskning av kattstammen, som motionären föreslår, kan säkerligen vara en lösning.

Vad gäller kraven om bland annat märkning och registrering av katter konstaterar partistyrelsen, liksom regeringen att det är oklart huruvida det föreligger tillräckligt starka skäl för att införa sådana bestämmelser. Det betyder inte att kattägares ansvar för tillsyn över sina katter ska nonchaleras – det framgår tydligt av lagen att ”hundar och katter [bör] hållas under sådan tillsyn som med hänsyn till deras natur och övriga omständigheter behövs för att förebygga att de orsakar skador eller avsevärda olägenheter”.

Det är dock enligt partistyrelsens mening rimligt att slå fast att Folkpartiets uppfattning innebär krav på att djurägare utövar grundläggande hänsyn och sköter om sina djur. Att skaffa ett husdjur innebär att man tar på sig ett ansvar. Som en följd av detta, bör det också rimligen vara förbjudet att överge djuret. Det grymma sättet att handskas till exempel med så kallade ”sommarkatter”, måste upphöra. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K37–K39 avslås, att motion K40 yrkande 1–4 anses besvarade samt att motion K40 yrkande 5 och 6 bifalls.**

Partistyrelsens yrkanden

Partistyrelsen yrkar:

1. **att** motion K36 anses besvarad
2. **att** motion K37 avslås
3. **att** motion K38 avslås

4. **att** motion K39 avslås
5. **att** motion K40 yrkande 1 anses besvarat
6. **att** motion K40 yrkande 2 anses besvarat
7. **att** motion K40 yrkande 3 anses besvarat
8. **att** motion K40 yrkande 4 anses besvarat
9. **att** motion K40 yrkande 5 bifalls
10. **att** motion K40 yrkande 6 bifalls

Reservation 1

Roger Haddad, Birgitta Ohlsson, Sverker Thorén, Barbro Westerholm

Vi reserverar oss till förmån för att motion K36 bifalls.

Reservation 2

Olle Schmidt, Torkild Strandberg

Vi reserverar oss till förmån för att motion K38 bifalls.

Reservation 3

Roger Haddad

Jag reserverar mig till förmån för att motion K39 bifalls.

Trafik, samhällsplanering och bostäder

Samhällsplanering och bostadspolitik

Motionerna K41–K47 samt K2 yrkande 4

Flera motioner lägger fram förslag som rör behovet av ny och utvecklad politik på bostads- och samhällsplaneringsområdet.

Motion K41 föreslår att partistyrelsen tillsätter en bostadspolitisk arbetsgrupp för att utforma en ny liberal bostadspolitik. **Motion K42** föreslår att Folkpartiet i all samhällsplanering bör verka för ökade odlingsmöjligheter och grönområden för att uppnå en god miljö, ökad hälsa samt ökad tillgång till närproducerade produkter. **Motion K43** efterlyser en hållbar nationell stadspolitik och **motion K2** föreslår i **yrkande 4** att slutsats 63 i klimatprogrammet kompletteras med ”I tätbebyggda regioner är gröna kilar viktiga för det lokala klimatet.”

Partistyrelsen konstaterar att, liksom motionären påpekar, det i Folkpartiet finns många engagerade bostadspolitiker, som dessutom bildar ett aktivt nätverk för kunskapsöverföring och politikutveckling. Folkpartiets bostadspolitik, såsom den manifesterats framför allt i riksdagsmotioner, genomförs dessutom nu till stor del av Alliansregeringen. Avskaffande av fastighetsskatten, inrättande av ägarlägenheter, avskaffande av stopplagen för ombildning till bostadsrätter och räntebidragen och ett tydligare konsumentperspektiv i de bostadspolitiska målen är något av det som hittills uppnåtts. Problemen på bostadsmarknaden är dock inte lösta – på en del orter är det överskott på bostäder, på andra håll bostadsbrist. Många tätorter är socialt och etniskt segregerade. Liberald idéarbete är fortsatt viktigt.

Det är det även det något vidare samhällsplaneringsområdet som uppmärksammas i framför allt motion K43. Den fortlöpande urbaniseringen innebär att allt fler människor

bor i städer. Utvecklingen i städerna kommer därför att ha en stor inverkan på hur vi kan motverka klimatförändringar och andra miljöhot och samtidigt uppnå en hållbar tillväxt och goda livsvillkor.

En utgångspunkt i ett liberalt förhållningssätt till hållbara städer bör vara att den stora, tätta, mångfacetterade och blandade staden är en ekonomisk, kulturell, social och miljömässig möjlighet. Inte minst ur klimathänseende är ett tätt stadsbyggande med låga växthusgasutsläpp per capita och gott underlag för kollektivtrafiklösningar ofta att föredra framför ett glest och mer utspritt sådant. En tät socialt hållbar stad med en blandning av funktioner innebär naturliga konflikter och ställer därför krav på hantering av dessa.

Bland annat bör miljölagstiftningen ses över och moderniseras så att den inte sätter hinder för ett tätt och i det stora hela miljösamt stadsbyggande genom alltför rigida gränsvärden och normer för buller och andra miljö kvalitetsaspekter. Plan- och bygglagstiftningen saknar i dag till exempel den möjlighet till kompensationsåtgärder vid överträdelser av en miljö kvalitetsnorm som återfinns i miljöbalken. Det skulle möjliggöra att miljösamma helhetslösningar för ett större område som exempelvis en stadsdel inte hindras av att enstaka normer överträds i delar av området.

Ett tätt stadsbyggande ställer också än mer krav på planering av grönområden och rekreativsmöjligheter. Såväl gröna kilar på regionnivå som parker i stadsmiljön eller ambitiösa satsningar på trädplantering längs gatorna ger den täta stadsbygden de lungor den kräver för att kunna utgöra en god och hållbar livsmiljö.

Partistyrelsen avvisar dock tanken på en ”nationell” stadspolitik. Det är mer ändamålsenligt att bygga en ”städernas stadspolitik” med de lokala erfarenheterna som grund. Folkpartiets kommunalpolitiska råd (KPR) torde vara ett bra forum för att sätta igång en sådan diskussion och politikutveckling. Se även partistyrelsens svar på motion K75 om ett cykelprogram. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K41, K42, K43 och K2 yrkande 4 anses besvarade.**

Motion K44 föreslår att plan- och bygglagen ändras så att om samtliga sakägare godkänner bygget, och alla skydds- och miljöföreskrifter är uppfyllda, så ska ett bygglovsärende med automatik godkännas. **Motion K45** föreslår att den offentliga sektorn inte bör få ansöka om expropriation, att kommunernas förköpsrätt vid försäljning av fastigheter försvinner, samt att nya spår för snabbtåg inte får innebära expropriation.

Motionärerna har det gemensamt att de belyser centrala och viktiga frågor i samhällsplaneringen i stort, nämligen proportionalitetsprincipen och avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen. De har också det gemensamt att de landar i att det allmänna ska dra sig tillbaka, i vissa särskilda fall helt och hållet från planeringen av den byggda miljön.

Partistyrelsen konstaterar att plan- och bygglagstiftningen sedan Folkpartiet och Alliansen tog över regeringsmakten liberaliserats i en rad avseenden genom förenklingar och förtydliganden av reglerna för att underlätta planerings- och byggprocessen för alla berörda. Två tydliga exempel är att bygglovspliktens omfattning för en- och tvåbostadshus har minskats och friggeboden byggts ut till 15 kvadratmeter. Regeringen har aviserat en hög ambitionsnivå för den fortsatta översynen av plan- och bygglagen i syfte att avreglera och förenkla för den enskilde, såväl privatpersonen som näringsidkaren.

Det är dock inte partistyrelsens mening att det offentliga – i det här fallet förtroendevalda medborgare – helt ska släppa sitt ansvar för att väga ofta motstående intressen mot varandra i en offentlig process utifrån uppfattningen att den byggda miljön och det offentliga rummet i mer eller mindre omfattning är allas angelägenhet.

Även vad gäller möjligheten till expropriation bär föregående argument. Ibland kommer avdömning behöva ske till de kollektiva nyttigheternas fördel, även om det säkert kan finnas skäl att se över exempelvis möjligheterna till rimlig ersättning vid inlösen. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K44 och K45 avslås.**

Motion K46 föreslår att tillräckliga resurser tilldelas miljöprövande myndigheter och att en översyn görs av miljölagstiftningen så att prövningsprocessen kan påskyndas utan att påverka den enskildas rätt att överklaga.

Partistyrelsen instämmer med motionären vad gäller behovet av en snabb, rättssäker och effektiv prövningsprocess samt tillräckliga resurser till domstolarna och andra miljöprövande myndigheter.

Bland annat med syfte att förenkla, samordna och på så sätt effektivisera handläggningen och domstolsprövningen av fastighetsmål och mål och ärenden enligt miljöbalken och PBL tillsatte Alliansregeringen 2007 Miljöprocessutredningen, som levererade sitt slutbetänkande våren 2009. I betänkandet görs bedömningen att genom förslagen kan prövningen komma att ske med större specialistkompetens och effektivitet och med betydande vinster i fråga om samordning och rättssäkerhet. Partistyrelsen anser att det är angeläget att följa upp slutsatserna i utredningen och snabbt få nödvändiga lagändringar på plats. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K46 anses besvarad.**

Motion K47 föreslår Folkpartiet ska verka för ökat skydd mot ianspråktagande av åkermark.

Motionären lyfter frågan om hur ett större antal människor ska försörjas av minskade åkerarealer, och menar att sannolikheten för en världsomfattande svält är mycket stor.

Partistyrelsen ser liksom även uttrycktes i svaret på motion K35 att konkurrensen om den odlingsbara marken på sina håll är mycket stor. När det gäller lösningen för livsmedelsproduktionen anser partistyrelsen att det är fel att gå regleringsvägen. Jordbrukssektorns stora problem är att den är överreglerad och genomsubventionerad i de flesta länder i världen, inte minst i EU. Både miljön, de näringar som brukar jorden och konsumenterna som efterfrågar produkterna skulle vara behjälpta mer av avreglering än ytterligare reglering, ökad marknadsorientering och rivande av handelshinder. **Partistyrelsen föreslår med detta att motion K47 avslås.**

Partistyrelsens yrkanden

Partistyrelsen yrkar:

1. **att** motion K41 anses besvarad
2. **att** motion K42 anses besvarad
3. **att** motion K43 anses besvarad
4. **att** motion K2 yrkande 4 anses besvarat
5. **att** motion K44 avslås
6. **att** motion K45 avslås
7. **att** motion K46 avslås
8. **att** motion K47 avslås

Infrastruktur

Motionerna K48–K76

I **motion K48** vill motionären att partistyrelsen tillsätter en arbetsgrupp med uppdrag att se över principer för infrastrukturens finansiering, inklusive systemet med nationella planer och länsplaner, och särskilt belysa statens ansvar samt omfattningen av, förutsättningarna för och konsekvenserna av ökad regional medfinansiering. Man vill att uppdraget redovisas i god tid före nästa landsmöte eller partiråd och att slutsatser och förslag behandlas av landsmöte eller partiråd.

Partistyrelsen anser att staten mycket riktigt ska ha huvudansvaret och att tydliga riktlinjer för medfinansiering ska gälla. Detta är redan i dag något som Folkpartiet agerar efter och som vi på ett bra sätt fick in i regeringens infrastrukturproposition år 2009.

Dock förekommer det otydligheter i myndigheternas agerande när det gäller åtgärdsplaneringen efter infrastrukturpropositionen. Medfinansiering kan vara ett bra sätt för regioner och kommuner att vara med och bestämma utformning och takt. Innan någon grupp eller fördjupad omprövning görs bör ytterligare erfarenheter vinnas av Alliansregeringens infrastruktursatsningar och regelverk. Partistyrelsen anser att **motion K48 därmed ska anses besvarad.**

I **motion K49** vill motionären att Folkpartiet verkar för att tågförbindelserna till norra Sverige förbättras, att vägstandarden förbättras samt att flygförbindelserna förbättras. I **motion K50** vill motionären att Folkpartiet ska driva på för att göra snabba tågförbindelser på sträckan Oslo–Köpenhamn och vidare söderut till en del av EU:s TEN-T-nätverk. Motionären föreslår vidare att Folkpartiet ska driva på för att förutsättningarna för länken mellan Oslo–Göteborg–Köpenhamn genomlysas när ett framtida nät av höghastighetsbanor i Sverige planeras.

Partistyrelsen är överens med motionärerna att god infrastruktur är en – men inte den enda – viktig förutsättning för regioner att utvecklas. Folkpartiet verkar redan i dag för att det ska finnas god tillgänglighet i hela Sverige till allmänna kommunikationer. Förutsättningarna – t.ex. befolknings- och näringsstruktur – är dock mycket olika beroende på var i landet vi valt att bo och arbeta. Folkpartiet driver sedan flera år frågan om höghastighetståg i Sverige. Höghastighetståg är mycket välmotiverade av flera olika anledningar – inklusive klimatskäl. Exakt vilka sträckningar som ska byggas, i vilken ordning och i vilken takt det sker måste dock bli en fråga för närmare utredningar. Partistyrelsen föreslår att **motion K49 och K50 anses besvarade.**

I **motion K51** vill motionären att landsmötet beslutar att ge partistyrelsen i uppdrag att tydliggöra att miljöstyrande skatter och avgifter ska motiveras av miljöskäl och inte utgöra finansieringskälla, för olika projekt eller som budgetregulator.

Partistyrelsen instämmer med motionärens ambition och önskan om klarhet. I vilket syfte en skatt eller avgift införs ska tydligt framgå. Tanken med en miljö- och klimatavgift är att den ska försvinna som intäktskälla. Såväl avgift för finansiering – fiskala skäl – som miljöstyrande skatter – klimat och miljöskäl – är naturligtvis acceptabla motiv, men att genomgående i alla skatte- och avgiftssammanhang exakt definiera en sådan komponentuppdelning ter sig för Partistyrelsen opraktiskt och kanske även politiskt ogörligt. Partistyrelsen föreslår därmed att **motion K51 anses besvarad.**

I **motion K52** vill motionären att Folkpartiet ska arbeta för att Arvidsjauras flygplats ska ingå i det nationella basutbudet av flygplatser.

Arvidsjauras flygplats är en viktig punkt i Sveriges transportsystem. Skattefinansierade insatser för olika flygplatser ska – precis som alla andra angelägna delar av infrastruktur-systemet – vägas och viktas mot varandra. En eventuell prioritering av flygplatsen framför annan viktig infrastruktur bör – enligt Partistyrelsens mening – med fördel ske regionalt. Av det skälet har också medel förts över till länsstyrelserna för att kunna göra denna typ av prioriteringar på länsnivå. Partistyrelsen föreslår därmed att **motion K52 ska anses besvarad**.

I **motion K53** vill motionären att landsmötet beslutar om att Folkpartiet ska verka för att det genomförs förändringar i de offentliga handläggningsprocesserna t.ex. Plan och Bygglag m.fl. lagstiftningar så att infrastrukturprojekt exempelvis järnvägsprojekt snabbare ska kunna genomföras.

Partistyrelsen instämmer med motionärens önskan om snabbare handläggning. Denna ambition ska dock vägas mot t.ex. miljökrav och krav på fortsatt – och gärna mer – rätts-säker handläggning. En pågående utredning, där riksdagsledamot Lars Tysklind sitter som Folkpartiets representant, kommer förhoppningsvis bringa mer klarhet i dessa målkonflikter, och verka för enklare – och därmed snabbare – planprocesser framöver. Var och en bör dock vara medveten om att priset för en sådan effektivisering av planprocessen i vissa fall kan betyda mindre inflytande jämfört med i dag för t.ex. lokala opinioner. Partistyrelsen föreslår därmed att **motion K53 ska anses besvarad**.

I **motion K54** vill motionären att landsmötet beslutar om att Folkpartiet ska verka för att nya former för finansiering av strategiska infrastrukturprojekt möjliggörs och utvecklas och att finansieringsproblematiken för lönsamma infrastrukturprojekt löses.

Partistyrelsen instämmer med motionären. Folkpartiet har verkat för det som motionären önskar, bland annat genom att i regeringens infrastrukturproposition möjliggöra lånefinansiering för avgiftsfinansierade objekt. Partistyrelsen delar synen att olika finansieringsformer behöver utvecklas. Partistyrelsen anser därmed att **motion K54 ska anses besvarad**.

I **motion K55** vill motionären att partistyrelsen får i uppdrag att inom regeringen verka för att regelbunden satsningar görs på såväl motorvägar som järnvägar med sikte på bättre miljö, att Sveriges tre största städer och Oslo kopplas samman med fullvärdiga motorvägar, att vägtullar införs för lastfordon och bussar på alla motorvägar, samt att järnvägens spårkapacitet byggs ut och organiseras så att strategiska omlastningsställen etableras.

Partistyrelsen delar motionärens syn att verka för att stärka de stråk som utgör de viktigaste transportlederna i Sverige och Norden. Stråk inom den nordiska triangeln Köpenhamn–Stockholm–Oslo bör därmed prioriteras. Dock är inte motorväg den standard som nödvändigtvis skulle vara rimlig i hela detta infrastrukturnät. Fokus bör i första hand vara att säkra att mötesfri väg byggs, exempelvis genom s.k. 2+1 väg. Därefter bör utbyggnad mot motorväg ske successivt. Partistyrelsen föreslår landsmötet att besluta att **motion K55, yrkande 1, 3, 4 ska anses besvarade, samt att yrkande 2 avslås**.

I **motionerna K56 och K57** berör motionärerna Norrbott-niabanen.

Partistyrelsen håller med motionärerna om att Norrbott-niabanen skulle kunna vara en viktig länk för Sveriges framtida

godstransporter och skulle kunna stärka regionerna längs den nordligaste kusten i Östersjön. Folkpartiet följer den åtgärdsplanering som pågår och de finansieringskrav som olika infrastrukturalternativ innebär. Partistyrelsen delar motionärens strävan att verka för att stärka bland annat näringslivet men avvisar att landsmötet ska ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. Partistyrelsen anser därmed att **motionerna K56 och K57 ska anses besvarade**.

I **motion K58** vill motionären att landsmötet uttalar att det bör satsas på att knyta Sverige och då i första hand Stockholm, Oslo, Göteborg och Jönköping till det europeiska nätet för höghastighetståg.

Partistyrelsen hänvisar till svaret på motion K50, och vill därutöver anföra att Folkpartiet redan är positivt inställt till höghastighetståg, och redan i dag verkar för att höghastighetståg ska bli verklighet. Partistyrelsen anser därutöver – som framgår av svaret på motion K56 och K57 – att beslut om specifika sträckningar inte bör avgöras av landsmötet, särskilt inte på grundval av ännu ekonomiskt och rättsligt mycket preliminära underlag som finns i frågan om ett nät av höghastighetståg. Partistyrelsen föreslår att **motion K58 anses besvarad**.

I **motion K59** vill motionären att Folkpartiet ska verka för att en särskild statlig investeringsbudget för infrastruktur skapas samt att lånefinansiering för sådana satsningar tas i anspråk. I motionens andra yrkande föreslås vidare att modellen med kommunal och regional förskottering och medfinansiering till infrastrukturförbättringar därmed ska vara överspelad.

Frågan om staten ska ha en särskild årlig kapital- eller investeringsbudget skild från en årlig driftbudget är ett gammalt stridsäpple i både svensk och andra länders politik. En anledning till att vi i Sverige sammanslog dessa två typer av utgifter i en enda budget för cirka 50 år sedan var att det redan då – med en betydligt mindre offentlig sektor än i dag – gav stora och växande problem att göra uppdelningen på två olika typer av utgifter. (Utbildningssatsningar kan t.ex. delvis räknas som investeringar – särskilt för yngre – och vilket är motivet med undantaget med statliga studielån). Staten är i frågan om budgetering av investeringar och konsumtion (drift) alltså inte jämförbar med t.ex. ett företag eller mindre kommun. Staten har en ständigt och kontinuerligt rullande investeringsverksamhet till skillnad mot t.ex. de flesta företag eller mindre kommuner, och har sålunda inget behov – eller möjlighet om man så vill – att sprida ut investeringskostnaden över tiden.

Att inte lånefinansiera huvuddelen av statens infrastruktursatsningar underlättar dessutom riksdagens uppgift att hålla den statliga budgeten i balans. Den statliga budgeten är – märk väl – betydligt konjunkturkänsligare än kommuners och landstings dito, och måste förses med ett robust ramverk, som bland annat ska motverka att det växer fram utgiftsgräddfiler för olika områden.

I allt väsentligt bör sålunda det som bör klassas som nationell infrastruktur även fortsättningsvis anslagsfinansieras över statsbudgeten. Dock kan det finnas enstaka undantag som för lånefinansiering, även om det blir mera riskfyllt för skattebetalarna, som alltid står risken att i sista hand få plocka upp notan. Viktiga exempel är sålunda större objekt som i slutändan ska avgiftsfinansieras av användarna, som Öresundsbron och Arlandabanen. Medfinansiering är en möjlighet men inget tvång och kan inte ses som en väg till lägre kostnader

med mindre investeringen med högre effektivitet genomförs i medfinansieringsregi än i offentligfinansieringsregi. Partistyrelsen föreslår med detta att **motion K59 anses besvarad**.

I **motion K60** vill motionären att landsmötet beslutar att Folkpartiet ska verka för tillgång till operatörsneutral ICT-infrastruktur i alla kommuner.

I dag sköter marknaden det mesta vad gäller tillgång till bredbandsnät. Dock anser partistyrelsen att vissa bidrag under en övergångstid ska kunna finnas. Förra året beslutade regeringen att stimulera samordnad kanalisation för IT-infrastruktur vid utbyggnad eller ombyggnad av annan infrastruktur. Riksdagen har fattat beslut om ett stöd på totalt 75 miljoner kronor per år. Partistyrelsen är positiv till den sortens bidrag. Med dessa motiv anser partistyrelsen att **motion K60 ska anses besvarad**.

I **motion K61** vill motionären att Folkpartiet ska verka för att aktivt driva frågan om lagstiftning på användande av reflexer i mörker. Partistyrelsen instämmer i andemeningen men anser inte att lagstiftning är det bästa sättet att nå fram i frågor som rör användande av reflex i mörker. Partistyrelsen är av uppfattningen att olika former av kampanjer och informationsspridning är mera ändamålsenliga i detta sammanhang. Partistyrelsen föreslår med detta att **motionen K61 ska anses besvarad**.

I **motion K62** vill motionären att landsmötet ger partistyrelsen i uppdrag att verka för att Sverige i trafiklagstiftningen inför en regel som gör det möjligt för bilar och andra fordon att göra högersväng när det inte hindrar gångtrafik eller utgör fara för andra trafikanter.

En regel som tillåter att ett fordon svänger höger vid rött ljus medför både försämrad framkomlighet och försämrad säkerhet för de oskyddade trafikanterna. Vid stora flöden av oskyddade trafikanter måste bland annat av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl framkomligheten för motorfordons- trafiken ges lägre prioritet. Även om en sådan regel finns i vissa länder är det helt klart att den står i strid med Wienkonventionen om vägtrafikregler, som Sverige ingått, vilket ytterligare talar mot att den införs i Sverige. I de fall stora fordonsflöden ställer krav på större framkomlighet för högersvängande trafik kan högersvängen tillåtas utanför signalregleringen, så kallade fri högersväng, om det kan ske på ett trafiksäkert sätt. Detta kräver dock större utrymmen för extra och stora refuger. Mot denna bakgrund yrkar partistyrelsen att **motionen K62 avslås**.

I **motion K63** vill motionären att landsmötet ger partistyrelsen i uppdrag att verka för att Vägverkets fordonsregistreringsskyltar också innefattar uppgiften om registreringsår. Motionären vill med attitydskapande incitament förnya bilparken. Partistyrelsen delar motionärens ambition men anser att det är en för detaljerad fråga för landsmötet. Partistyrelsen yrkar att **motion K63 avslås**.

I **motion K64** vill motionären att landsmötet uttalar att en kronskatt på drivmedel kan bli aktuellt, samt att landsmötet uppdrar åt partistyrelsen att ta fram en utredning eller rapport om kronskatt på drivmedel. Vidare vill motionären att Folkpartiet liberalerna ska verka för stabila drivmedelspriser.

I dag råder det redan en fast skattesats i kronor och ören på drivmedel. Den totala energi- och koldioxidskatten på bensin är 5,52 kronor/liter för miljöklass 1. Skatten på dieselolja är 4,339 kronor/liter för samma miljöklass.

Folkpartiet har nyligen ingått en energiuppgörelse. I dess skattedel har partiet haft framgång med bland annat klimat-

skatter/avgifter. Innan erfarenheter vunnits av dessa förändringar är det svårmotiverat att partiet skulle ta upp frågan om en ny princip.

Men, beträffande principen anser partistyrelsen att marknaden även i fortsättningen ska sätta priset på drivmedel och skatten ska – som i dag – vara utformad med tre syften: bättre klimat, bättre miljö och inkomster till staten. Statliga arrangemang för att stabilisera ett i grunden instabilt världsmarknadspris leder till samma problem som stabiliseringen av priserna på jordbruksprodukter, och i allmänhet över tiden växande subventioner. Partistyrelsen föreslår landsmötet besluta att **motion K64, yrkande 1 och 2 anses besvarade samt att yrkande 3 avslås**.

I **motion K65** vill motionären att landsmötet förtydligar vilka rättigheter och vilka skyldigheter eleverna har på trafikskolor. Partistyrelsen delar motionärens syn och ambition och bedömer att frågan bör lyftas in i ett större utbildningspolitiskt sammanhang, men motionärens yrkande är för detaljerat för landsmötet. Partistyrelsen yrkar att **motion K65 härmed ska anses besvarad**.

I **motion K66** vill motionären att landsmötet beslutar att Folkpartiet, inom regeringen verkar för att en utredning tillställs som tittar på förutsättningarna för att införa hastighetsbegränsning för båtar i inre skärgårdar samt att ge Sjöfartsverket i uppdrag att besluta om hastighetsbegränsning till t.ex. 15 knop i inre skärgårdar.

Partistyrelsen har stor förståelse för motionärens problem. Frågan är hur problemet bäst löses. Folkpartiet verkar redan för att införa båtkörkort för snabbare båtar och en alkoholgräns på sjön. Hastighetsgränser finns redan i skärgårdar på många håll, samt i farleder och hamnområden. Ett exempel är Sote kanal. Partistyrelsen anser därmed att **motion K66 ska anses besvarad**.

I **motion K67** vill motionären att landsmötet beslutar uppdrar åt partiledning, riksdagsgrupp och berörda departements- och områdesansvariga att verka för en grundlig och högprioriterad genomlysning av spårtaxiteknologins möjligheter att utgöra en viktig roll i ett uthålligt, effektivt och energisnålt persontransportsystem i Sverige.

Inledningsvis vill partistyrelsen betona att landsmötet inte kan binda riksdagsgrupp eller representanter inom regeringskansliet vid beslut. Folkpartiet verkar för att nya transportslag och innovationer ska belysas grundligt, men detta är inte i första hand en uppgift för politiska partier. Folkpartiet är positivt inställd till spårtaxi och hoppas det systemet kan spela en viktig roll för till exempel flygplatser eller universitet. Partistyrelsen anser dock inte att uppgiften att välja en teknik framför andra är en uppgift för politiker. Detta är för marknadens aktörer att agera så att kommuner och trafikverk erbjuds attraktiva kostandseffektiva alternativ. Partistyrelsen föreslår därmed att **motion K67 ska anses besvarad**.

I **motion K68** vill motionären att landsmötet beslutar att Folkpartiet ska verka för att de många kommunala förbuden mot tomgångskörning ersätts med statlig lagstiftning.

Partistyrelsen instämmer med motionären. Koldioxidutsläppen känner inga kommungränser och det vore dessutom praktiskt för bilförare om tomgångsförbuden görs generella för hela landet. Föraren ska inte behöva hålla sig informerad om besluten i den aktuella kommunen. Partistyrelsen föreslår därför att **motion K68 anses besvarad** med följande förslag till landsmötesbeslut:

Att Folkpartiet verkar för att de många kommunala förbu-

den mot tomgångskörning snarast ersätts med en nationell statlig lagstiftning.

I **motion K69** vill motionären att landsmötet beslutar att Folkpartiet ska verka för avskaffande av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybart drivmedel (pumplagen).

Partistyrrelsen instämmer med motionären. Lagen leder till betydande kostnadsökningar för ägarna till bensinmackarna, som sällan kan räkna hem försäljningen av förnybart bränsle. Därmed medför lagen en utglesning av mackar på landsbygden, sämre service i andra avseenden där mackarna fungerar som knutpunkter samt en mer utarmad glesbygd. Folkpartiet verkar för att lagen ska avskaffas. Partistyrrelsen yrkar att **motion K69 anses besvarad** genom följande förslag till landsmötesbeslut:

Att Folkpartiet verkar för att den så kallade pumplagen (2005:1248) snarast avskaffas.

I **motion K70** vill motionären att Folkpartiet ska verka för att Sverige ersätter fordonsskatten med höjd drivmedelsskatt.

Partistyrrelsen vill påminna om att beskattningen i dag har blivit mer inriktad på minskade klimateffekter. Partistyrrelsen anser att det är fossilt bränsle snarare än fordonet som sådant som ger negativ klimatpåverkan. Dagens fordon bidrar dock till andra negativa externa effekter, som buller och partikelutsläpp. Fordonsskatten – som motionären vill avskaffa – kan skraddarsys för att främja klimatsmarta typer av fordon, som el- och miljöbilar. Så sker redan i dag, och det är önskvärt att påverka bilköparens inköpsbeslut i miljö- och klimatvänlig riktning. Partistyrrelsen yrkar därmed att **motion K70 ska anses besvarad**.

I **motion K71** vill motionären att möjligheten att finansiera den obligatoriska trafikförsäkringen via drivmedelsskatten utreds.

Trafikförsäkringen är kopplad till riskbeteende vilket motiverar att inte enbart drivmedelsskatten ska utgöra beräkningsgrund för trafikförsäkringsfinansieringen. Partistyrrelsen yrkar att **motion K71 därmed ska anses besvarad**.

I **motion K72** vill motionären att systemet med kontrollmärken på registreringsskyltar avskaffas. Vägverket har på regeringens uppdrag utrett frågan. Det som motionären önskar är på gång. Så snart samtliga polisbilar har utrustning för att kontrollera om fordonsägaren betalat skatt eller inte kommer skattemärket att skrotas. Partistyrrelsen yrkar att **motion K72 därmed ska anses besvarad**.

I **motion K73** vill motionären att Folkpartiet verkar för att regeringen återinför och permanentar skrotningspremierna. Skrotningspremierna berörs även i **motion K74 yrkande 1**.

Den typen av ekonomiska styrmedel som motionären i **motion K73** hänvisar till är underlägsen andra ekonomiska styrmedel som nu tillämpas – miljöbilspremierna – och som partistyrrelsen anser är bättre ur miljösynpunkt. Vad gäller **motion K74 yrkande 1** gäller samma resonemang i tillämpliga delar. Skrotningspremie är visserligen ett bra verktyg, dels för miljön, dels för att förnya bilparken. Det finns dock i dag en producentansvarslag som innebär att fordonsägare gratis får återlämna sina gamla bilar till skrotningsföretag. Tanken är att systemet ska sköta sig självt utan den stimulans som en premie innebär. Partistyrrelsen yrkar därmed på att **motion K73 och yrkande 1 i motion K74 anses besvarade**.

I **motion K74 yrkande 2** vill motionären att landsmötet beslutar att Folkpartiet ska verka för att det utgår en rejäl ekonomisk stimulans vid inköp av miljöbilar. Vad gäller motionens andra att-sats stödde Folkpartiet miljöbilspre-

mien, liksom den nuvarande skattereduktionen för miljöbil. Partistyrrelsen föreslår landsmötet besluta att **motion K74, yrkande 2 med detta ska anses besvarad**.

I **motion K75** vill motionären att landsmötet uppdrar åt partistyrrelsen att ta fram ett cykelprogram inför valet år 2010.

Partistyrrelsen instämmer med motionärens positiva syn på cykling. Cykeln är inte bara ett bra transportmedel för miljön, det är även bra för folkhälsan. Partistyrrelsen anser dock att uppgiften att underlätta cykling, i huvudsak ligger på de enskilda kommunerna som har ansvar för detaljplanering av markområden tillsammans med andra aktörer som t.ex. Vägverket och länsstyrelserna som har viktiga ansvarsområden inom trafikplaneringen. Det får därför enligt partistyrrelsens mening ankomma på Folkpartiet lokalt och regionalt att ta fram program med åtgärder för att främja cyklingen. Med detta föreslår partistyrrelsen att **motion K75 anses besvarad**.

I **motion K76** vill motionären att landsmötet ska ge partistyrrelsen i uppdrag att genom våra statsråd få till stånd säkerhetsorgan för i första hand Öresund och Södra Östersjön kring Sveriges kuster. Partistyrrelsen instämmer med motionären. Detta skulle innebära en investering i säkerhet som skulle betalas tillbaka flera gånger om i förebyggningen av olyckor och olagliga utsläpp. Partistyrrelsen föreslår att **motion K76 anses besvarad** genom att yrka på följande uttalande:

Att Folkpartiet ska verka för statliga och kommunala åtgärder för bättre säkerhet och bättre havsmiljöskydd i första hand i Öresund, södra Östersjön och farleder från söder till Finska Viken.

Partistyrrelsens yrkanden

Partistyrrelsen yrkar:

1. **att** motion K48 anses besvarad
2. **att** motion K49 anses besvarad
3. **att** motion K50 anses besvarad
4. **att** motion K51 anses besvarad
5. **att** motion K52 anses besvarad
6. **att** motion K53 anses besvarad
7. **att** motion K54 anses besvarad
8. **att** motion K55 yrkande 1 anses besvarat
9. **att** motion K55 yrkande 2 avslås
10. **att** motion K55 yrkande 3 anses besvarat
11. **att** motion K55 yrkande 4 anses besvarat
12. **att** motion K56 anses besvarad
13. **att** motion K57 anses besvarad
14. **att** motion K58 anses besvarad
15. **att** motion K59 anses besvarad
16. **att** motion K60 anses besvarad
17. **att** motion K61 anses besvarad
18. **att** motion K62 avslås
19. **att** motion K63 avslås
20. **att** motion K64 yrkande 1 anses besvarad
21. **att** motion K64 yrkande 2 anses besvarad
22. **att** motion K64 yrkande 3 avslås

23. **att** motion K65 anses besvarad
24. **att** motion K66 anses besvarad
25. **att** motion K67 anses besvarad
26. **att** landsmötet uttalar:
”Folkpartiet ska verka för att de många kommunala förbud mot tomgångskörning snarast ersätts med en nationell statlig lagstiftning.”
27. **att** motion K68 därmed anses besvarad
28. **att** landsmötet uttalar:
”Folkpartiet ska verka för att den så kallade pumplagen (2005:1248) snarast avskaffas.”
29. **att** motion K69 därmed anses besvarad
30. **att** motion K70 anses besvarad
31. **att** motion K71 anses besvarad
32. **att** motion K72 anses besvarad
33. **att** motion K73 anses besvarad
34. **att** motion K74 yrkande 1 anses besvarad
35. **att** motion K75 anses besvarad
36. **att** landsmötet uttalar:
” Folkpartiet ska verka för statliga och kommunala åtgärder för bättre säkerhet och bättre havsmiljöskydd i första hand i Öresund, södra Östersjön och farleder från söder till Finska viken.”
37. **att** motion K76 därmed anses besvarad
38. **att** motion K74 yrkande 2 anses besvarat