

# **Motioner: Ekonomi, Jobb och företag, Infrastruktur och transporter**

Slutprotokoll, partistämma 2021



# Ekonomi, Jobb och företag, Infrastruktur och transporter

## Innehåll

<b>Ekonomi</b>	<b>3</b>
6.1, 6.2, 6.3: Offentlig upphandling	3
6.4: Automatiskt avslut av autogiro vid dödsfall	5
6.5: Finansiering på landsbygden	5
6.6, 6.7: Kontanternas användning i Sverige	6
6.8: Investeringsinstrument för landsbygdsföretag	7
6.9: Ekonomiska styrmedel för hållbarhet	7
6.10: Skatteavdrag för gåvor	8
6.11: Ideella föreningars moms för reparationer och underhåll	8
6.12: Friskvårdsbidrag	9
6.13: Allmän löneavgift	10
6.14: Fastighetsskatt på naturresurser	10
6.15: Beskattning av intrångsersättning till markägare	11
6.16, 6.17: Skattskrivning	12
6.18: Främja startups	13
6.19, 6.20, 6.21: Skatt på sockerprodukter	14
6.22: Myndigheters IT-drift	15
6.23: Digitalt utanförskap	16
6.24: Etisk Artificiell Intelligens (AI)	17
6.25: Kassettskatt	17
1.39: En bred skattereform	18
1.40, 1.41: Statlig inkomstskatt	19
1.42: Enhetlig moms	19
1.43, 1.44, 1.45: Fordonsbeskattning	20
1.46: Ett enklare och effektivare skattesystem	22
1.47: Skatter och regelverk för kunskapsintensiva branscher och företag	23
1.48: En ekonomisk politik för framtiden	24
3.35: Privata sektorns deltagande i digitaliseringen av offentlig sektor	27
3.36: Standardiserad offentlig digital infrastruktur	27
<b>Jobb och företag</b>	<b>28</b>
6.26: Distansstudier för arbetssökande	28
6.27, 6.28: Regionalisera resurser och arbetsförmedlingens funktion i glesbygd	29
6.29: Stärk utrikesfödda kvinnors möjligheter till försörjning	31
6.30: Gemensam och obligatorisk A-kassa	32
6.31: Arbetsplatskvot på 1.0	32
6.32, 6.33: Bättre förutsättningar för distansarbete	33
2.16: Där ingen är arbetslös	34
6.34: Effektivitet i näringspolitiska insatser	37
6.35: Kommersialisering i Sveriges forsknings- och innovationssystem	37
6.36: Taxiverksamhet	38
6.37: Ungdomars praktik	39

1.53, 1.54, 1.55, 1.56: Regelförenklning	39
1.57: Fler kvinnliga företagare	42
1.58: Miljö- och konsekvensbeskrivning (MKB) vid prospektering av mineraler	43
<b>Infrastruktur och transporter</b>	<b>44</b>
1.26: Vindkraft och lokal utveckling	44
1.27, 1.28: Intrångsersättning för elnätsinfrastruktur	45
3.1, 3.2, 3.3, 3.4: Bredbandsutbyggnad	46
3.5: Samarbete om mobilmaster	48
6.38, 6.39, 6.40, 6.41, 6.42: Cyklar	49
6.43, 6.44, 6.45, 6.46, 6.47: Vägar	51
6.48, 6.49: Ostkustbanan	54
6.50, 6.51, 6.52, 6.53, 6.54, 6.55 6.56, 6.57, 6.58, 6.59: Nya stambanor och höghastighetståg	54
6.60, 6.61, 6.62, 6.63, 6.64: Hastighetssänkningar	59
6.65, 6.66: Sjöfart	61
6.67: Upprustning av inlandsbanan	62
6.68: Tunnlar Helsingborg - Helsingör (HH-förbindelsen)	62
6.69: Infrastruktursatsningar i Skåne	63
6.70: Taxidrönare	64
6.71: Omstrukturering av Trafikverket	64
6.72: Sveriges framtida infrastrukturstrategi	65
6.73: Anonyma mobiltelefonkort	65
6.74, 6.75, 6.76: Hållbara städer, Bromma flygplats och icke-statliga flygplatser	66
6.77: Konvertering av "Epa" till el ger hastighetsbonus	73
6.78: Fordonsrelaterade skulder	73
6.79: Öka gränsen för när körkort för tungt släp behövs för personbilar	74
6.80: Behovsanpassad hinderbelysning av vindkraftverk	75
6.81: Ökade kommunala sanktionsmöjligheter	76
6.82: Fungerande postutdelning i hela landet	76
6.83: Ändrade körkortskrav för långsamkörande fordon och yngre förare	77
6.84: Dubbelspår Norra Stambanan	77
6.85: Flyginfrastruktur i hela landet	78

## Ekonomi

### 6.1, 6.2, 6.3: Offentlig upphandling

6.1.1 att verka för att strategiskt utveckla offentlig upphandling som ett effektivare verktyg för hållbar utveckling och hållbar tillväxt.

6.1.2 att verka för att offentlig upphandling utvecklas till ett strategiskt styrmedel för näringspolitiken.

6.1.3 att offentlig upphandling av innovation, teknik samt socialt och miljömässigt hållbara värdeerbjudanden stärks nationellt.

6.2.1 att Centerpartiet tar initiativ till att lagen ändras så att företag kan få ekonomisk ersättning när man påvisar att lagen om offentlig upphandling inte efterlevs av en kommun eller annan offentlig organisation.

6.2.2 att Centerpartiets kommunala sektion får i uppdrag att tillsätta en arbetsgrupp med uppdrag att ta fram positiva exempel inom kommuner och regioner där offentlig upphandling fungerar föredömligt.

6.2.3 att förtroendevalda inom Centerpartiet uppmanas att öka fokus på offentlig upphandling i sina respektive kommuner och regioner för att göra bättre affärer och i praktiken gynna seriösa företag som leverantörer.

6.3.1 att Centerpartiet ska arbeta för att begränsa tolkningsutrymmet i följande lagstiftning med mål om att tydligt driva på utvecklingen till ett ekologiskt- såväl som socialt hållbart samhälle: 4 kapitlet 3 § LOU "En upphandlande myndighet bör beakta miljöhänsyn, sociala och arbetsrättsliga hänsyn vid offentlig upphandling om upphandlingens art motiverar detta".

#### Partistyrelsens yttrande:

Motionärerna lyfter flera förslag för förändrade regelverk samt på hur verktyget offentlig upphandling kan användas. Bland annat potentialen som offentlig upphandling har för hållbar utveckling och tillväxt och som ett verktyg och styrmedel för näringspolitiken. Att offentlig upphandling kan vara ett viktigt verktyg för att påskynda omställningstakten men att det är tveksamt om den nationella strategin på området tillämpas och är effektiv i praktiken. Krav lyfts på att formuleringarna kring miljö- och klimatkraven inom offentlig upphandling ska vara bindande. Dessutom föreslås att lagstiftningsförändring så att företag kan få ersättning bland annat när denne i strid mot regelverk förlorar anbudsörfarande.

Centerpartiet har vid flera tidigare stämmor fattat beslut om behovet av att offentlig upphandling som verktyg i högre utsträckning bör användas för bland annat stärka miljö- och klimatarbetet. Redan idag finns en nationell upphandlingsstrategi med sju mål, där innovation, miljö och ett socialt hållbart samhälle är del av målen. Denna riktar sig dock främst till de statliga myndigheterna och Upphandlingsmyndigheten har ett uppdrag att verka för att strategin får genomslag.

Partistyrelsen instämmer i behovet av att offentlig upphandling behöver utvecklas som ett strategiskt verktyg. Likaså att upphandling av innovation, teknik samt socialt och miljömässigt hållbara värdeerbjudanden behöver stärkas nationellt. Partistyrelsen konstaterar dock att det motionären efterfrågar redan är en del av den befintliga strategin, men att det finns behov av att säkerställa att intentionerna i strategin uppfylls. Centerpartiet har i riksdagen exempelvis krävt att den nya upphandlingslagstiftningen utvärderas för att utvärdera dess effekter, inte minst med bäring på effekter för småföretagen. För att dra nytta av den tekniska utvecklingen är det viktigt att myndigheter och politiken kontinuerligt ser över aktuella regelverk för att garantera att dessa inte hindrar utvecklingen. Inom ramarna för offentlig upphandling finns redan idag möjligheter för bredare kravställning för att stimulera nytänkande, exempelvis genom innovationsupphandling. Nya smarta lösningar växer fram när företagare och innovatörer ges frihet att tänka och arbeta fritt, utan detaljreglerade kravspecifikationer från politiken. Offentlig upphandling bör utvecklas till ett strategiskt verktyg för näringspolitiken och partistyrelsen anser att offentlig upphandling bör genomsyra alla samhällsområden och politikområden. Det är därför viktigt att offentlig upphandling som strategiskt verktyg inte bara nyttjas inom ramen för näringspolitiken.

Redan idag finns lagstiftning som innebär att företag kan få skadestånd och ersättning för kostnader i samband med att förbereda anbud och i övrigt delta i en upphandling. Motionären vill se att företag kan få någon procent av den förväntade omsättningen av en vara eller tjänst i ersättning. Att det förekommer otillåtna

direktupphandlingar och att upphandlade avtal övergår i någon form av tillsvidareavtal trots att det står i strid med lagen är tyvärr ett faktum. Kring detta finns det dock lagstiftning, där bland annat Konkurrensverket riktar tillsynsbeslut. Det finns givetvis anledning att kontinuerligt bevaka att lagstiftningen uppfyller sitt syfte.

Partistyrelsen anser att den nuvarande lagstiftningen inte behöver ändras. Lagstiftningen kring offentlig upphandling har ändrats avsevärt de senaste åren, bland annat till följd av EU-direktiv. Centerpartiet har i riksdagen krävt att lagstiftningen utvärderas, bland annat med hänsyn till små företags möjlighet att delta i upphandlingar. Fokus bör istället för att utöka rätten till skadestånd ligga på att förenkla processen och göra det enklare för fler att delta.

Partistyrelsen anser att det är viktigt att vi ökar kunskapen om LOU och hur vi kan utveckla arbetet med att skapa upphandlingar som är gynnsamma för kommunens långsiktiga hållbarhet. Centerpartiets kommunala sektion arbetar redan idag med att sprida kunskaper och erfarenheter i aktuella frågor både genom seminarier, kommundagar och träffar för förtroendevalda samt via förslag på motioner och initiativ via Centerpartiets intranät connect.

Det är viktigt med inspel och initiativ för att lyfta aktuella frågor. Goda erfarenheter som kan spridas inom Centerpartiets organisation är viktiga. Genom kunskap och samverkan så kan vi få upphandlingar som gynnar både miljö, företag, innovationer, utveckling och ekonomi. Sveriges kommuner och Regioner (SKR) har viktiga verktyg på området. Bland annat checklistor och information om hur en kommun eller en region kan utveckla och samverka med andra kring upphandling. Partistyrelsen instämmer med motionären om att offentlig upphandling kan och bör bli ett mer kraftfullt verktyg för att snabba på omställningen. Det är stora värden som omfattas, närmare fem procent av Sveriges BNP (2018). Centerpartiet anser att de miljö- och klimatmål som det offentliga är med och formulerar också rimligtvis ska implementeras i den egna verksamheten. Upphandlingsmyndigheten har tagit fram olika krav som det offentliga kan använda sig av för att ställa tuffare miljökrav. Det finns olika ambitionsnivåer och som motionären påtalar är dessa frivilliga att använda. Centerpartiet anser att det är lämpligt att ett lägsta golv i form av de baskrav som kan ställas också ställs.

Positiva tendenser går att se, men utvecklingen går inte tillräckligt snabbt. Naturvårdsverket konstaterade år 2019 att andelen miljökrav i de offentliga upphandlingarna ökar. Genom att införa en lägstanivå skulle utsläppsminskningstaken kunna gå ännu snabbare. Utöver baskravet anser Centerpartiet att andelen avancerade- och spjutspetskrav ska öka, som kan hjälpa till att driva fram ny grön teknik. Centerpartiet är också drivande är att statsflyget ska upphandla biojet till statsflygets resor. Det handlar dels om att ta ansvar för statsflygets egna resor, men också om att bidra till att minska kostnaden för biojet i förhållande till konventionellt flygbränsle. Slutligen anser vi att de fordon som staten, regionerna och kommunerna upphandlar, köper in eller leasar ska vara miljöbilar eller framdrivas av förnybara bränslen.

Partistyrelsen delar bedömningen om att miljö- och klimatkraven ska vara bindande och anser att det bör införas en lägsta nivå i form av Upphandlingsmyndighetens baskrav, vilket Centerpartiet redan aktivt driver. Mot denna bakgrund instämmer partistyrelsen i motionärens intentioner.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

- 6.1.1
- 6.1.2
- 6.1.3
- 6.2.2
- 6.2.3
- 6.3.1

Partistämman avlog följande motioner:

- 6.2.1

## 6.4: Automatiskt avslut av autogiro vid dödsfall

6.4.1 att banken automatiskt även kan avsluta autogiro.

6.4.2 att motionen lämnas till Partiets stämma.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionen behandlar frågan om fortsatta autogiroutbetalningar vid dödsfall och att det kan vara en omständlig process för dödsboet att avsluta dessa. Motionären vill därför att autogiro ska kunna avslutas automatiskt i samband med dödsfallet, på samma sätt som banken tar bort möjligheten att göra uttag med exempelvis bankomatkort.

För en dödsbodelägare eller dödsborepresentant kan det självklart vara en omtumlande process att under ett sorgearbete omgående behöva ägna sig åt omfattande administration samt hänge sig åt en mängd kontakter där man inte sällan har svårt att veta var man ska börja.

Vissa tjänster, som den avlidne hade, avslutas automatiskt av banken. Det gäller till exempel kort, internetbank, telefonbank, betalservicetjänster, e-fakturor, e-legitimation och kontokrediter. Vilka tjänster som spärras kan variera mellan olika banker. Som motionären anför så brukar autogiron och stående överföringar fortsätta att gälla tills de återkallas av dödsbodelägarna.

Den avlidne kan ha en stor mängd automatiska överföringar som avser högst varierande saker. Det kan självklart kännas problematiskt att som dödsbo inte ha full kontroll över utbetalningar och att betalning fortsätter att utgå för exempelvis ett gymkort, en tidningsprenumeration eller ett telefonabonnemang som inte längre används eller kommer till nytta. Att automatiskt avsluta autogiro kan dock vara problematiskt. Autogirobetalningar förekommer vanligen vid löpande avtal. Att ensidigt säga upp ett avtal genom att bara upphöra att betala är inte avtalsrättsligt gångbart. Dödsboet kan då göra sig skyldig till ett avtalsbrott med risk för exempelvis skadestånd m.m.

Det kan också få stora negativa konsekvenser för dödsboet om den vara eller tjänst som avtalet avser plötsligt upphör, exempelvis om elen plötsligt stängs av eller hyran slutar betalas och detta sker utan att dödsboet är införstått.

Partistyrelsen är därför av uppfattningen att det även fortsättningsvis bör vara en aktiv handling från dödsbodelägarna att återkalla autogiron och stående överföringar och föreslår därför avslag på motionen.

Partistämman avslog följande motioner:

6.4.1

## 6.5: Finansiering på landsbygden

6.5.1 att Centerpartiet ska arbeta för att möjliggöra fler fristående mindre banker i hela landet för att förbättra lokalkännedomen och finansieringsmöjligheterna på landsbygden.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter vikten av lokala banker för att stärka kreditförsörjningen på landsbygden.

Partistyrelsen instämmer i den problembeskrivning motionären anför. Kreditförsörjningen, oavsett om det är för företag eller privatpersoner, behöver stärkas på landsbygden. Av denna anledning, och med en motivering som ligger i linje med motionärens, fattade stämman år 2019 beslutet att tillgången på kapital i landsbygder behöver stärkas genom att sparbankslagen moderniseras så att lokala banker kan utveckla sin verksamhet. Partistyrelsen instämmer mot denna bakgrund med motionärens förslag.

Partistämman beslutade:

att ytterligare möjligheter till finansiering på landsbygden tas fram.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.5.1

## 6.6, 6.7: Kontanternas användning i Sverige

6.6.1 att alla banker ska hantera kontanter.

6.6.2 att kontantbetalning inte kan nekas för belopp upp till 5000.

6.6.3 att den som nekar kontantbetalning ska erbjuda kostnadsfri faktura.

6.7.1 att Centerpartiet verkar för att såväl offentliga som privata aktörer och näringsidkare som huvudregel ska ha skyldighet att acceptera betalning med kontanter från privatpersoner.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionärerna lyfter behovet av en fungerande kontanthantering i hela landet bland annat för att undvika potentiell diskriminering i ett kontantlöst samhälle, riskerna förknippade med IT-haveri och att individers rörelseutrymme begränsas.

För Centerpartiet har frågan om en fungerande kontanthantering i hela landet under lång tid varit en viktig fråga. På initiativ av Centerpartiet utreddes 2020 hur tillgången på kontanter i samhället kan öka, och från och med 1 januari 2021 finns en ny lag som innebär att sex banker i Sverige måste erbjuda hantering av kontanter inom rimligt avstånd.

Att införa en lagstiftning som skulle innebära att varje bankkontor och varje butik eller restaurang i landet att ta emot kontanter skulle, enligt partistyrelsens mening, vara problematisk ur flera perspektiv. Skulle varje bankkontor tvingas handha kontanter finns en risk att kontor läggs ner. Att exempelvis tvinga enskilda butiker att ta emot kontanter, takbelopp eller ej, skulle innebära ett omfattande ingrepp i avtals- och näringsfriheten. Likaså skulle en utformning där kostnadsfri faktura erbjuds få ytterligare konsekvenser. Bland annat skulle affärsidkaren tvingas ta kreditkontroll vilket medför både kostnader och administration för denne. Partistyrelsen bedömer att med större skyldighet att erbjuda kontanter från bankernas sida, och att hantera kontantkassor från affärerna, så blir det mer naturligt för en butik att kunna erbjuda kontant betalning. När det gäller offentlig sektor så har offentlig verksamhet en skyldighet att ta emot kontanter eftersom det är ett legalt betalmedel. Detta slog Högsta förvaltningsdomstolen fast i ett avgörande 2015.

Den nya lagstiftningen har ännu inte varit i kraft ett år och dess tillkomst har föregåtts av ett omfattande lagstiftningsarbete. Partistyrelsen förutser dock att den nya lagen måste följas upp så att dess syfte uppfylls. Inte minst är det viktigt att säkerställa att kontanthanteringen för näringsidkare fungerar, dagskassorna framför allt. Det här är den stora hämskon för att våga och fram för allt ha råd med kontanter ur ett affärsidkarperspektiv.

Partistämman beslutade:

att den nya lagen om kontanthantering ska följas upp för att säkerställa att kontanthanteringen för näringsidkare fungerar, framförallt dagskassorna.

Partistämman avslög följande motioner:

6.6.1

6.6.2

6.6.3

6.7.1

## 6.8: Investeringsinstrument för landsbygdsföretag

6.8.1 att Sverige inrättar ett garantiinstrument för företag som är verksamma i regioner och kommuner som är föremål för låga värderingar av företagens säkerheter beroende på företagens lokalisering.

6.8.2 att Anpassningar i statsstödsförordningen och DeMinimisstödsordningen görs enligt med målet att offentliga resurser skall kunna medverka i funktionen och bidra till kapitalförsörjningen i områden påverkas av låga värderingar av företagens säkerheter.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter problemet med att företagens tillgångar i form av order, produktportföljer i form av varor och tjänster värderas lägre för företag verksamma på avstånd från stora arbetsmarknader. Det påverkar förutsättningarna för investeringar, jobbskapande och välfärdssamhällets förmåga till likvärdighet i hela landet.

Centerpartiet har under lång tid pekat på att det finns strukturella problem när det gäller kapitalförsörjning för företag i hela landet. Det finns helt enkelt ett marknadsmisslyckande i delar av landet. Vi vet exempelvis att även goda affärsidéer kan bedömas som för riskfyllda för att banken ska bevilja lån, eftersom fastighetsvärdet som företagaren har som tillgång inte utgör tillräcklig säkerhet för lånet.

Centerpartiet driver sedan tidigare behovet av att regelverket kring kapitalförsörjning behöver stärka förutsättningarna för privat och offentligt kapital att samverka, och att behovet av riskvilligt kapital i hela landet motiverar en moderniserad lagstiftning. Därutöver att det måste vara möjligt för lokala sparbanker att ta in externt kapital.

Partistyrelsen anser att statsstödsreglerna har en viktig funktion. Såväl när det gäller förhållande mellan EU:s medlemsstater och dess företag, liksom för att säkerställa rättvis konkurrens mellan företag i enskilda länder. De så kallade de-minimis reglerna har en viktig funktion som ventil vilket gör det möjligt att, utan statsstödsgodkännande från EU-kommissionen, genomföra riktade åtgärder av enklare slag.

Partistyrelsen anser inte att fokus ska ligga på riktade stöd till landsbygdsföretag. Det handlar främst om att säkerställa goda generella villkor för företagande och moderniserade regelverk som inte hämmar kapitalanskaffningen på landsbygden. Centerpartiet har exempelvis varit drivande i att tillföra resurs- och kapitaltillskott för Almi Företagspartner i syfte att öka utlåningen till små och medelstora företag i hela landet och därmed underlätta finansieringen för företagen.

Partistämman avslog följande motioner:

6.8.1

6.8.2

## 6.9: Ekonomiska styrmedel för hållbarhet



6.9.1 att ekonomiska styrmedel tas fram som premierar de som lever hållbart istället för att bestraffa dem.

**Partistyrelsens yttrande:**

Motionären anför att de som lever så att ekosystemen klarar av att försörja dem, som många på den svenska landsbygden gör, drabbas hårdast av de ekonomiska styrmedel vi som samhälle tar till för att lösa klimatutmaningarna.

Centerpartiet anser att hela Sveriges omställning till ett förnybart energisystem är prioriterat och politikens roll är att möjliggöra denna omställning genom effektiva styrmedelssystem och budgeterade satsningar.

I praktiken har vi under en längre tid i Sverige haft ett system där förorenaren betalar och det förnybara undantas från, eller får lägre, beskattning. Partistyrelsen anser att detta är en viktig principiell utgångspunkt i utformningen av ekonomiska styrmedel inom miljö- och klimatpolitiken. Det handlar inte om att bestraffa den som inte lever hållbart utan om att miljöstyrande skatter ska tas ut på ett sätt så att de externa effekterna av utsläppen internaliseras. Ett exempel på detta är det stämmobeslut Centerpartiet fattade på stämman 2019 om att verka för en skatteväxling inom transportsektorn. Skatter och avgifter i transportsektorn behöver ses över i en bred översyn för att möjliggöra omställningen till hållbara transporter och möjligheten att leva och verka i hela landet. Utgångspunkter i denna översyn bör vara att skattesystemet differentieras efter klimatnytta och de olika geografiska förutsättningarna som råder i Sverige. Mot denna bakgrund föreslår partistyrelsen avslag på motionen.

Partistämman avslag följande motioner:

6.9.1

## 6.10: Skatteavdrag för gåvor

6.10.1 att Centerpartiet verkar för att reglerna avseende skattereduktion för gåva ändras till att inkludera fler mottagande organisationer och högre belopp.

**Partistyrelsens yttrande:**

Motionären vill bredda och utöka rätten till skatteavdrag för gåvor till forskning och ideell verksamhet. Detta är något som Alliansen införde i regeringsställning men som sedan togs bort 2016 för att den 1 juli 2019 återinföras igen.

Centerpartiet är positivt till skatteavdraget för gåvor till social hjälpverksamhet och forskning. Motsvarande generösa regler finns i såväl Norge som Finland. Partistyrelsen instämmer med motionären i att privata aktörer bidrar till forskning i en kunskapsintensiv nation och menar att skattereglerna för detta bör göras mer gynnsamma. Partistyrelsen konstaterar att frågan återkommande aktualiserats, bland annat med ett stämmobeslut 2015. I första hand är det viktigt att se över hur fler mottagande organisationer kan inkluderas.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.10.1

## 6.11: Ideella föreningars moms för reparationer och underhåll

6.11.1 att dessa ideella föreningar undantas skyldigheten att betala moms för reparationer och underhåll för sina byggnadsbestånd.

**Partistyrelsens yttrande:**

Motionären föreslår undantag för ideella föreningar avseende moms för reparationer och underhåll av kulturbyggnader och hembygdsgårdar eftersom det är en onödig kostnad och stor belastning ekonomiskt då föreningarna drivs ideellt.

Ideella föreningar som är allmännyttiga behöver i regel inte registrera sig för eller betala moms. Undantaget är om föreningen bedriver ekonomisk verksamhet, då kan den vara tvungen att redovisa moms för den delen av verksamheten som avser ekonomisk verksamhet. En förening som äger exempelvis en fastighet kan välja att bli frivilligt skattskyldig för moms om den hyr ut lokaler till en hyresgäst med momspliktig verksamhet. Föreningen kan även bli frivilligt skattskyldig även om den inte ska betala inkomstskatt i övrigt.

Ideella föreningar runtom i landet gör en stor samhällsinsats inte minst som kultur och byggnadsvårdare precis som motionären beskriver. Centerpartiet har på tidigare stämmor, i kontrast till vad motionären efterfrågar, fattat beslut om att systemet med moms behöver förändras mer i riktning mot en enhetlig moms. I dagsläget finns flera undantag och gränsdragningsproblematik, vilket snedvrider konkurrens och fördyrar för näringsliv och företagare. Flera av de undantag från en enhetlig moms som idag finns är dock väl motiverade även om en enhetlig moms bör vara utgångspunkten. Dels eftersom den är enklare att administrera, dels för att skatt på konsumtion i regel är mindre skadlig än skatt på inkomst. I Sverige omfattas nästan alla varor av moms, men det finns ett fåtal undantag, i huvudsak gällande tjänster. Partistyrelsen anser att en bedömning av huruvida en moms sats bör förändras generellt ska baseras på andra faktorer än enbart priset. Partistyrelsen anser att inriktningen på förändringar av momsen ska ligga på att bredda momsen till att gälla fler transaktioner, vilket också är något som efterfrågas av näringslivet i syfte att förenkla skattesystemet.

Den insats som ideella föreningar runtom i landet gör för att upprätthålla ett kulturarv är oerhört viktig men ekonomiska stöd för denna typ av verksamhet bör inte underlättas genom utökade undantag i skattelagstiftningen anser partistyrelsen. I första hand bör stöden för ideellt kulturarvsarbete stärkas. Detta är också något som Centerpartiet aktivt arbetar för. Partistyrelsen föreslår mot denna bakgrund att motionen avslås.

Partistämman avslög följande motioner:

6.11.1

## 6.12: Friskvårdsbidrag

6.12.1 att Friskvårdspengen ersätts med skattereduktion.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären vill att det friskvårdsbidrag som vissa arbetsgivare erbjuder anställda istället ska utgå från individen genom en skattereduktion.

Det är viktigt att understryka vad den så kallade friskvårdspengen i grunden är. Det är lagtekniskt inget enskilt bidrag som arbetsgivaren gör avdrag för utan är en av flera möjliga så kallade personalvårdsförmåner. Detta är förmåner av mindre värde som syftar till att skapa trivsel i arbetet. Det kan vara friskvårdsbidrag, motionsaktiviteter och enklare förfriskningar som kaffe eller frukt på arbetsplatsen. Friskvård, oavsett form, fyller givetvis en oerhört viktig funktion för den enskilde men i grunden är det något arbetsgivaren kan erbjuda som en del i att skapa trivsel på arbetsplatsen. Arbetsgivare kan såklart välja en mängd olika former för att skapa trivsel och partistyrelsen anser inte att lagstiftningen ska styra hur detta val sker. Det måste vara upp till arbetsgivaren. Vidare anser partistyrelsen att skattereduktioner ska användas varsamt för att inte skapa ett skattesystem där undantag på undantag läggs till. Mot denna bakgrund föreslår partistyrelsen avslag på motionen.

Partistämman avslög följande motioner:

6.12.1

## 6.13: Allmän löneavgift

6.13.1 att Centerpartiet verkar för att avskaffa den allmänna löneavgiften.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären föreslår att den allmänna löneavgiften avskaffas eftersom det är en dold skatt på arbete som skadar skattesystemets legitimitet och som rimmar illa med viljan att göra det enklare och billigare för landets företagare att skapa fler jobb.

Allmän löneavgift är en skatt på lön som arbetsgivare i Sverige betalar till staten och räknas som del av arbetsgivaravgiften. Skatten kallas avgift, men tillfaller staten och är inte kopplad till några förmåner i socialförsäkringssystemet.

Partistyrelsens principiella ståndpunkt att den på sikt bör avskaffas och instämmer därför i motionärens beskrivning. Stämman har tidigare fattat beslut om detta. Inbetalda socialavgifter bör i högre grad motsvaras av erhållna förmåner. Löneavgiften bör därför gradvis sänkas när de offentliga finanserna så medger. Det finns dock andra kostnadsminskningar som kommer att vara mer prioriterade i närtid.

Partistämman beslutade:

att den allmänna löneavgiften tas bort från arbetsgivaravgiften och görs till en egen skattesats för att tydliggöra vilka skatter som företagen betalar.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.13.1

## 6.14: Fastighetsskatt på naturresurser

6.14.1 att detta beslut som nämns i första stycket framhävs, kommuniceras och verkställs av Centerpartiets ledning före nästa val.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter Centerpartiets tidigare stämmobeslut om att verka för att fastighetsskatten på elproducerande- och industrifastigheter ska regionaliseras, samt att det går för långsamt att genomföra detta.

Precis som motionären skriver verkar Centerpartiet för denna skattereform. Ett av målen denna mandatperiod är att genomföra en skattereform och flera omfattande skatteförändringar har också genomförts och påbörjats under mandatperioden.

Vissa skatteförändringar är, sett till sin konstruktion, enkla rent lagtekniskt att genomföra och kan utan någon utredning genomföras efter en kortare beredning. Exempel på detta är den regionala skattereduktion Centerpartiet drivit igenom som innebär sänkta inkomstskatter för boende på landsbygd.

Andra skatter är till sin konstruktion komplexa och påverkar liksom påverkas av andra lagstiftningsområden. Den aktuella frågan om fastighetsskatt är ett exempel på detta eftersom regionaliserad fastighetsskatt kan komma att beröra bland annat skatteutjämningen. Mot denna bakgrund anser partistyrelsen inte att det är lämpligt att sätta ett sista datum när denna reform bör vara genomförd, och menar därför att motionen bör avslås. Partistyrelsen vill dock understryka att Centerpartiet fortsatt ska driva på för att fastighetsskatten på industrifastigheter och fastighetsskatten på elproducerande fastigheter ska regionaliseras.

Partistämman avlog följande motioner:

6.14.1

## 6.15: Beskattning av intrångsersättning till markägare

6.15.1 att öka flexibiliteten för markägare i den ekonomiska hanteringen av ersättningar för markintrång och andra inskränkningar i äganderätten.

6.15.2 att ersättningar för markintrång och andra inskränkningar i äganderätten i högre grad ska kunna beskattas som inkomst av näring.

6.15.3 att engångsersättningar för markintrång och andra inskränkningar i äganderätten ska kunna sättas av för skattemässig fördelning över flera inkomstår på liknande vis som dagens skogskonto.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter de fall där en markägare, privatperson eller näringsidkare, upplåter nyttjanderätten till en viss del av fastigheten för all framtid men behåller ägandet. Typexempel är upplåtelse av mark för framdragande av kraftledning och vägrätt för allmän väg. Markägaren äger fortfarande den upplåtna marken, men nyttjandet disponeras av annan. Detta kallas allframtidsupplåtelse.

Den lagstiftning motionären lyfter syftar till att hantera en bredd av markupplåtelser där effekterna varierar beroende på om det är en privatperson eller en näringsidkare som äger marken.

För Centerpartiet är äganderätten inte bara en grundläggande rättighet när det kommer till demokratifrågor, det ska också vara en vägledande princip när det kommer till frågor som rör markanvändning. Partistyrelsen anser inte att det generellt bör gå att öka flexibiliteten enligt vad motionären föreslår. Till att börja med är det viktigt att markintrång och ersättningar fortsatt hålls separerat i skattelagstiftningen när det kommer till ägarform; privatperson eller näringsidkare. Partistyrelsen anser därför inte att ersättningar för markintrång och andra inskränkningar i äganderätten i högre grad ska kunna beskattas som inkomst av näring av den anledningen att om marken ägs av en privatperson ska beskattningen ske för privatpersonen. Antingen ägs marken av en näringsidkare eller en privatperson.

Däremot instämmer Partistyrelsen i att det finns anledning att se över hur större belopp vid allframtidsupplåtelser kan fördelas över flera år. Detta är dock omfattande skattelagstiftning där en enskild ändring kan få följdkonsekvenser. Partistyrelsen vill därför se att frågan om fördelning av intäkter vid allframtidsupplåtelser kan ändras i syfte att undvika beskattning vid en enskild tidpunkt. Exakt hur detta kan och bör genomföras måste dock vara föremål för en utredning.

Lagstiftningen på området är, som motionären skriver, generell i behov av mer flexibla regelverk och uppdateringar. Partistyrelsen ser positivt på att ersättning för markintrång behöver ses över. Ett exempel på detta är den så kallade *Skatteförenklingsutredningens* förslag om att kapitalvinst vid allframtidsupplåtelse bara ska tas upp om engångsersättningen överstiger 10 000 kronor, istället för som idag 5 000 kronor. Det är en av flera förenklingsåtgärder som vore värdefullt för mindre allframtidsupplåtelser.

Partistämman beslutade:

att se över möjligheten till att engångsersättningar för markintrång, så kallade allframtidsupplåtelse, ska kunna sättas av för skattemässig fördelning över flera inkomstår.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.15.3

Partistämman avslag följande motioner:

6.15.1

6.15.2

## 6.16, 6.17: Skattskrivning

6.16.1 att ge kommuner beskattningsrätt löpande under året istället för att hela beskattningsrätten ska tillkomma den kommun där medborgaren var skriven den 1 november föregående år.

6.17.1 att Centerpartiet verkar för att ge kommuner beskattningsrätt löpande under året istället för att hela beskattningsrätten ska tillkomma den kommun där medborgaren var skriven den 1 november föregående år.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter det faktum att i vilken kommun man betalar skatt får stora effekter på den enskilda kommunen beroende på var man är folkbokförd den 1 november eftersom detta datum är då man som individ räknas in i skatteunderlaget. En lösning på detta menar motionären är löpande beskattningsrätt under året.

För många kommuner är det en stor utmaning med en relativt sett hög andel deltidsboende under delar av året. Såväl en hög andel säsongsanställda som övriga deltidsboende under året innebär ett tryck på såväl infrastruktur som välfärdstjänster som är högre än vad det permanentboende skatteuttaget kan bära. För kommunen kan det innebära en annan allokering av skatteresurser till verksamheter och tjänster än vad som skulle ha varit fallet om skatteuttaget hade motsvarat antalet invånare under helåret, exempelvis vad gäller investeringar i vägar, VA och vård.

Partistyrelsen instämmer i motionärernas problembeskrivning men anser inte att en proportionellt fördelad kommunalskatt är en lösning. Ett system med delade skattesatser skulle inte vara möjligt utan att dels reformera hur hela det svenska välfärdssystemet fungerar i grunden. Dels utan att skatteutjämningsystemet skulle behöva förändras i grunden. Partistyrelsen anser att dessa tre frågor måste vägas mot varandra: skatteutjämnings, välfärdens finansiering och proportionell kommunalskatt. I en sådan avvägning anser partistyrelsen att skatteutjämningsystemet och dess reformering enligt tidigare stämmobeslut tillsammans med hur den svenska välfärden finansieras tungt väger över de i sammanhanget relativt små fördelar en proportionellt fördelad kommunalskatt kan få.

Den pågående Corona-pandemin har i vissa delar av landet inneburit en stor ökning av deltidsboende. Bland annat då en del på grund av hemarbete har haft möjligheten att ta med sig arbetet till fritidshuset. Trots att pandemin med dess restriktioner fortfarande pågår finns tecken på vad vissa kallar en ruralisering eller rurbanisering och frågan är vilken inverkan erfarenheter som gjorts under Corona-krisen kommer ha på företag och affärsmodeller, livsval av arbete och bostadsort har ännu inget färdigt svar. Krisen kan komma att påverka nya trender och i övergången till ett mer digitalt samhälle ökar möjligheter för nya ortval för etableringar av företag och val av boende. Detta ökar behovet av att se över vilka utmaningar ett ökat antal deltidsboende kan få för kommuner.

Utmaningen som vissa kommuner möter med bland annat en hög andel säsongsanställda, eller för den delen hög andel deltidsboende överlag, som inte betalar inkomstskatt i kommunen är givetvis reell och måste tas på allvar. Centerpartiet har tidigare presenterat ett flertal förslag för att möta dessa utmaningar. I grunden handlar det om att säkerställa ett skatteutjämningsystem som på riktigt ger likvärdiga förutsättningar. Därutöver att verka för regionala skattebaser samt möjligheter för kommuner att i högre utsträckning påverka sina intäkter via avgifter. Det finns många exempel på hur andra länder valt att utforma skatter och avgifter för att möta bl.a. utmaningarna med en periodvis hög andel deltidsboende. I vissa länder har så kallade bäddskatter införts för att beskatta en viss brukargrupp, i det fallet turister. Ett annat exempel är Finland där kommunfullmäktige inom vissa intervall kan särskilja fastighetsskatten och där stadigvarande bostad har tak på fastighetsskatteprocent på en (1) procent, och fritidsbostad två (2) procent. I förarbetena till den finska lagstiftningen är det uttalat att skattesatsen för fastigheter med hus för permanentboende skall vara lägre än för övriga fastigheter.

Att införa ett jämförbart system i Sverige, med hänsyn tagen till skatteutjämningsystemet, skulle innebära en genomgripande förändring och är inget som partistyrelsen i nuläget förordar. Däremot finns det anledning att se över hur de utmaningar som kommuner med en hög andel deltidsboende har kan mötas.

Att skattskrivningen utgår från folkbokföringen den 1 november varje år är, som motionären skriver inte någon modern bestämmelse. Det är inte uppenbart varför en sådan ordning ska upprätthållas med särskilt beaktande av att inkomstskatter principiellt ska vara synkroniserade med beskattningsår. Partistyrelsen instämmer i denna del att det finns anledning att se över datumet den 1 november. Det är viktigt i sammanhanget att understryka att folkbokföringslagen är tydlig med var en individ ska vara folkbokförd. Därför är det också viktigt att löpande följa upp att folkbokföringslagen efterlevs.

Partistämman beslutade:

att Centerpartiet verkar för att se över om datum för fastställande av skattesats från den 1 november året före folkbokföring kan ändras till den 1 januari året för folkbokföring.

att Centerpartiet verkar för att se över hur de utmaningar som kommuner med en stor andel icke-folkbokförda deltidsboende kan mötas.

Partistämman avslag följande motioner:

6.16.1

6.17.1

## 6.18: Främja startups

6.18.1 att verka för att företag som har verksamhet som erbjuder startup-stöd, mentorskap, och campusplatser för startups ska kunna ansöka om skattelättnader för att täcka del av verksamheten.

6.18.2 att verka för att den med högskoleexamen som vill starta företag räntefritt ska kunna pausa återbetalningar av studielån under en period.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter behovet av reformer som kan stärka nyutexaminerade studenters möjligheter att starta företag liksom klusterbildningar.

Centerpartiets grundinställning är att Sverige kontinuerligt måste flytta fram positionerna i en intensiv global konkurrens. Skatter och regler måste premiera en långsiktigt hållbar tillväxt. Nya jobb skapas när startups växer och blir större varför politiken måste fokusera på att underlätta denna resa för nya företag.

Statens roll i främjande av start-ups, anser partistyrelsen, bör främst utgå från att trygga kompetensförsörjning, ett lägre skattetryck på företag och jobb samt att säkerställa att det finns tillgång till kapital i hela landet. I första hand handlar det om, anser partistyrelsen, att sätta goda ramvillkor. Personaloptioner, ett system som Centerpartiet länge drivit på för att utvidga, är ett sätt att stärka kompetensförsörjningen. Det finns också goda argument för att det behöver bli billigare för just nya småföretag att börja anställa och skapa jobb. Kostnaderna att anställa är helt enkelt för höga idag.

Att genomföra skattelättnader för den som säljer tjänster till startups vore, anser partistyrelsen, att rikta resurserna fel och skulle bidra till ett fragmenterat skattesystem. Ett företag bör inte kunna få skattelättnader enbart för att de säljer en tjänst som bedöms vara till fördel för nyföretagandet. Istället bör resurser användas för att säkerställa kompetens- och kapitalförsörjning. Centerpartiet driver sedan tidigare förslaget om CFN-stöd i form av lån, riktat till alla nya företagare oavsett ålder. CFN-lånet ska kunna utgå som ett lån med samma ränte- och återbetalningsregler som för studielånet.

Partistyrelsen anser inte att det bör vara möjligt att pausa återbetalning av studielån för personer med högskoleexamen vid start av företag. Utgångspunkten ska vara att studielån betalas tillbaka. Idag är det möjligt att ansöka om nedsättning, något som är rimligt. Att sätta en examen som rekvisit för paus skulle slå orättvist

mot andra som saknar just en högskoleexamen men har studielån. Det uppstår dessutom en risk att personer startar företag utan verksamhet enkom för att pausa studielån. Motionen bör mot denna bakgrund avslås.

Partistämman avlog följande motioner:

6.18.1

6.18.2

## 6.19, 6.20, 6.21: Skatt på sockerprodukter

6.19.1 att Centerpartiet verkar för att införa en särskild skatt på sockersötade drycker så att producenter självmant minskar mängden socker i läsk och saft för att bromsa utvecklingen av övervikt och fetma i samhället.

6.20.1 att Centerpartiet ska yrka för en punktskatt på socker likt den som finns i Danmark och Storbritannien.

6.21.1 att ta bort momsens på livsmedel som inte innehåller tillsatt socker eller sötningsmedel.

6.21.2 att höja momsens till 25% på livsmedel som innehåller tillsatt socker eller sötningsmedel.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionärerna föreslår en särskild skatt på sockerprodukter, drycker specifikt, punktskatt på varor innehållande socker generellt, samt höjd moms på sockerprodukter och borttagen moms på sockerfria livsmedel.

Partistyrelsen instämmer med motionärernas problembeskrivning. Överkonsumtion av socker är ett problem, både ur ett individperspektiv vad gäller hälsa, och ur ett sjukvårdsperspektiv vad gäller ökade kostnader för vård. Fetma är i hög grad kopplat till sockerkonsumtion och vi vet att fetma som barn ökar dödligheten vid 30 års ålder med tre gånger vilket är betydligt högre än exempelvis diabetes.

Partistyrelsen anser dock att motionerna ska avslås. I forskningen finns inget belägg för att en skatt på osund mat skulle förbättra folkhälsan generellt. Dessutom har en sockerskatt, där den införts, fått tveksam effekt fördelningspolitiskt och lett till ökade klyftor vilket i sig påverkar folkhälsan negativt. Sockerskatten har, där den införts, dessutom haft låg effekt eller tappat effekt över tid. Den kan också få negativa effekter för hälsan. Danmark avskaffade sin fett- och sockerskatt sedan det visat sig att skatten inte ledde till minskad konsumtion utan till konsumtion av billigare och sämre produkter. Det fanns också tecken på att danskarna drog ner på inköp av frukt och grönsaker för att fortsatt ha råd att köpa sötsaker. En olycklig kombination som riskerar sämre hälsa. Partistyrelsen avslår förslaget om att helt momsbefria livsmedel som inte innehåller socker eller sötningsmedel.

På ett principiellt plan ska undantag i moms lagstiftningen nyttjas varsamt. Momsfri verksamhet som inte behöver lägga någon moms på priset, får heller inte lyfta någon moms på det som köps in till verksamheten. Det gör att kostnaderna blir högre för sådana företag. Detta talar snarare för att momsbasen långsiktig behöver breddas. Partistyrelsen kan dock konstatera att ohälsa relaterat till överkonsumtion av socker är ett problem som måste tas på allvar. För att komma till rätta med ohälsa anser partistyrelsen att det bland annat krävs utbildning, upplysning och konsumentmakt, i kombination med ansvarstagande producenter och återförsäljare. Att lägga en skatt som hamnar på individen är inte rätt väg att gå.

Det finns dock andra vägar att utforska för att minska sockerhalten i konsumentprodukter. I exempelvis Storbritannien finns en skatt på producenten som denne får betala där läsk innehåller mer än 5 gram socker per liter. Något som fått till följd att läsk i Storbritannien har betydligt lägre halt av socker än den svenska. Mot denna bakgrund anser partistyrelsen att Centerpartiet bör verka för incitament som sänker gränsvärden av socker i konsumentprodukter som exempelvis läsk.

Partistämman beslutade:

att verka för ett producentinriktat avgiftssystem som stärker incitamenten för låga gränsvärden av tillsatt socker på sockersötad dryck.

Partistämman avlog följande motioner:

6.19.1

6.20.1

6.21.1

6.21.2

## 6.22: Myndigheters IT-drift

6.22.1 att Centerpartiet ska verka för att molnlösningar i någon form ska tillåtas av offentliga myndigheter.

6.22.2 att Centerpartiet verka för att Staten ska säkerställa en leverans av molnlösningar till offentliga myndigheter inom rikets gränser.

6.22.3 att Centerpartiet ska verka för att leveransen av molnlösningar inte nödvändigtvis behöver utföras av staten, men av upphandlade parter.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter behovet av att säkerställa att offentliga aktörer kan använda molntjänster, eller drift i molnet.

Partistyrelsen instämmer i motionärens problembeskrivning. När allt mer information om medborgarna finns digitalt är det också viktigt att säkra att obehöriga förvägras tillgång till, eller obehörig användning av, denna data. Det gäller både i förhållande till enskilda obehöriga intrång och i relation till för exempel andra stater samt vid utbyte av data mellan organisationer.

Den svenska offentlighets- och sekretesslagstiftningen ska vara en garant för individens integritet men man måste samtidigt ta höjd för vad data får användas till. Åtkomst måste begränsas inte bara gällande vem som kommer åt den utan även vad den ska användas till. Samtidigt finns offentliga data om svenska medborgare i stor utsträckning placerat på servrar som andra länders regeringar enligt lag har tillgång till. Ett sådant exempel är amerikanska Cloud Act som kan ge USA:s regering och myndigheter tillgång till data på servrar ägda av amerikanska bolag eller dotterbolag till samma.

Sverige ska säkra att känslig information om landets medborgare inte kan tillgås av andra länder. Tillgång till molntjänster måste säkras för myndigheter och andra offentliga samtidigt som medborgarnas integritet säkras.

Frågan om upphandling av molntjänster har tidigare setts över i olika sammanhang. Bland annat har Statens inköpscentral utrett möjligheterna att genomföra en upphandling av en helt webbaserad arbetsplats som svarar upp mot dagens alla juridiska krav. Denna utredning resulterade i att ramavtal för molnbaserat kontorsstöd i offentlig sektor inte är möjligt. Detta exempel visar på komplexiteten i frågan och partistyrelsen anser att Centerpartiet innan en utredning är genomförd inte kan verka för upphandling av molntjänster.

EU-domstolens dom i det så kallade Schrems II-målet innebär att det är EU domstolen som hindrar att det är möjligt med de flesta molntjänster. Sverige kan inte fortsatt vara passiva kring Gaia-X, som är ett EU-lett initiativ för nya molntjänster som lever upp till europeisk lagstiftning.

Partistyrelsen instämmer således i behovet av molnlösningar där dagens situation är till hinder för både statliga och privata aktörer men bedömer att de processer som pågår på EU-nivå först behöver gå i mål och att det inte finns något egenvärde av att Sverige tar fram nationella regelverk.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.22.1

6.22.2



Partistämman avslag följande motioner:

6.22.3

## 6.23: Digitalt utanförskap

6.23.1 att säkerställa att alla myndighet ger möjlighet för invånare att lämna kontaktuppgifter som telefonnummer eller mailadress tydligt högst upp på sin webbplats för dator och telefon, så de kan bli kontaktade och få hjälp.

6.23.2 att erbjuda utbildning och stöd på kommunala servicecenter eller bibliotek för invånare som har svårt att hitta myndighetsinformation på digitala portaler.

6.23.3 att utöka telefonrådgivning och service från myndigheterna så att invånare kan lämna sitt telefonnummer och bli uppringda och inte vänta i telefonkö.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären pekar på problematiken med att det finns en risk att invånare inte söker den hjälp och de ersättningar de har rätt att få när man inte är van att söka information på dator, iPad eller telefon. Att digitala portaler till myndigheter är bra men behöver kompletteras med telefonrådgivning och personliga möten.

Precis som motionären ser partistyrelsen allvarligt på problemet med det digitala utanförskapet. Att vi inte kan luta oss tillbaka och vara nöjda för att nästan alla i Sverige har tillgång till internet. Det finns fortfarande grupper som inte är en del av det digitala samhället och det är viktigt att börja prata om vilka kompetenser som krävs för att kunna ta del av de samhällstjänster som erbjuds digitalt.

Partistyrelsen anser att utgångspunkten för alla offentliga tjänster ska vara att de kan hanteras digitalt. Det öppnar även för nya lösningar som ökar medborgarnas insyn och möjlighet att interagera med offentliga myndigheter. Nya tjänster behöver utvecklas myndighetsövergripande med medborgaren i fokus. Medborgaren ska inte behöva ta reda på vilken offentlig instans som sköter vilken fråga, något som idag ofta krävs för att kunna välja rätt tjänst. Det finns redan lösningar som kan hantera detta och det är därför viktigt att fortsätta arbetet med "en väg in" till det offentliga Sverige. Individen ska inte behöva skjutas runt mellan myndigheter.

För att minska det digitala utanförskapet arbetar Centerpartiet även för att t.ex. digital legitimering ska fungera för personer med funktionsnedsättning eller god man.

Partistyrelsen instämmer med motionären om att det måste vara möjligt att via telefon eller rådgivning komma i kontakt med myndigheter. Exakt var på en websida kontaktuppgifter ska kunna lämnas måste dock vara en fråga för våra myndigheter. Likaså instämmer partistyrelsen i behovet av att utveckla servicekontoren så att det blir lättare i hela landet att kunna få viss grundläggande hjälp med myndighetsservice. Centerpartiet driver sedan tidigare behovet av att få fler servicekontor på plats liksom att dessa ska kunna erbjuda utvidgad service. Exakt vilken omfattning av telefonrådgivning som är rimlig varierar stort mellan myndigheter. Partistyrelsen anser inte att utgångspunkten ska vara att generellt utöka myndigheternas telefonrådgivning. Däremot instämmer partistyrelsen i intentionen, och menar att det är viktigt att säkerställa att myndigheterna har tillräckligt med resurser för denna typ av tjänster.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.23.1

6.23.2

6.23.3

## 6.24: Etisk Artificiell Intelligens (AI)

6.24.1 att verka för att Sverige tar fram en nationell etisk färdplan för ansvarsfull digital teknik och AI, i form av en överenskommelse mellan näringslivet, offentliga aktörer och fackförbund.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter, vid sidan av de positiva effekterna av AI, de utmaningar som följer av hur AI exempelvis tränas och konsekvenserna av detta vid beslutsfattande.

Partistyrelsen instämmer i motionärens problembeskrivning. Att en mångfald av personer med olika bakgrund, oavsett kön, ålder och etnicitet, deltar fullt ut i samhällets digitalisering innebär att allas bakgrund expertis och erfarenhet tas tillvara på. Det är både en rättvise- och en kvalitetsfråga. Detta gäller inte minst AI eftersom det är en helt igenom samhällsomdanande kraft. Utan mångfald riskerar vi exempelvis att gamla fördomar programmeras in och permanentas i AI-systemens algoritmer.

Digitalisering känner inga nationsgränser. Partistyrelsen anser därför att exempelvis etiska riktlinjer för AI i första hand bör fastställas med internationella standards som utgångspunkt. Detta sker också redan inom ramen för EU-samarbetet. Exempelvis presenterade EU-kommissionen i april 2019 "Etiska riktlinjer för tillförlitlig AI". Dessa tar sin utgångspunkt i att AI ska vara laglig och följa alla gällande lagar och förordningar. Den bör vara etisk och säkerställa att etiska principer och värden upprätthålls, och den bör vara robust ur både teknisk och samhällelig synvinkel.

Det är viktigt och angeläget att Centerpartiet, där möjlighet ges, är en konstruktiv bidragande part i den fortsatta utvecklingen av internationella riktlinjer och lagstiftning som berör AI. Det är viktigt att internationella riktlinjer kan översättas till en svensk kontext och där olika aktörer i samhället kan delta i dess utformning. Att isolerat ta fram en svensk överenskommelse riskerar dock att inte fånga de internationella perspektiven på digitaliseringen.

Sverige och svenska aktörer har varit mycket aktiva i arbetet med etik för AI i EU. Både inom AI4EU samt Ethics Guidelines. Partistyrelsen ser i dagsläget ingen anledning att ta fram egna svenska riktlinjer. Däremot är det viktigt att riktlinjerna inte bara blir pappersprodukter varför Centerpartiet som tidigare bör fortsätta driva på för att säkra både lagstiftning kring AI och implementering av AI som är i överensstämmelse EU:s guidelines och inte minst säkrar individers integritet.

Partistämman avslog följande motioner:

6.24.1

## 6.25: Kassettskatt

6.25.1 att verka för ett borttagande av privatkopieringsersättningen.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionären föreslår att den så kallade kassettskatten tas bort. Kassettskatten fyller nästa år 40 år. När en person köper en vara med någon slags lagringsutrymme tillkommer en extra avgift, som brukar kallas "kassettskatt" eller "kassettersättning" eftersom den skapades på kassetbandens tid. Tanken var att upphovsmännen skulle kompenseras för att försäljningen minskade när vi spelade in grammofonskivor på kasset. Då, för 40 år sedan, fanns det någon slags logik i systemet eftersom kassetbanden nästan bara användes för just musikkopiering.

Sedan dess har kassetbanden ersatts av andra lagringsmedier, men avgiften har blivit kvar – nu under namnet privatkopieringsersättning. Det är uppenbart att det är hög tid att ändra modellerna kring upphovsrätten, det gäller bland annat privatkopieringsersättningen som Centerpartiet i riksdagen sedan tidigare tagit ställning emot. Upphovsrätten är viktig, man ska kunna få betalt för sitt arbete, men systemet måste vara anpassat efter de förutsättningar som råder idag och vara hållbart över tid.

Partistyrelsen anser att subventionering och avgifter inom den digitala sektorn idag i flera fall slår snett. Elektronik beläggs med avgifter utifrån en förlegad syn på hur elektroniskt minne används. För närvarande pågår en utredning som ser över ersättningen till rättighetsinnehavare, "Ersättning till rättighetshavare vid privatkopiering". När utredningen är presenterad måste målet vara att säkra en konkurrensneutral och tidsenlig lagstiftning. Partistyrelsen anser att Centerpartiet ska fortsätta verka för att dagens kassettskatt eller privatkopieringsersättning upphör.

Partistämman beslutade:

att verka för ett nytt system för skatter och avgifter relaterat till upphovsrätt.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.25.1

### 1.39: En bred skattereform

1.39.1 att Centerpartiet ska verka för en bred skattereform som stimulerar jobb och företagande, stärkt välfärd, klimat, och minskade klyftor.

1.39.2 att i huvudsak ställa sig bakom innehållet i denna motion när en ny skattereform ska genomföras.

#### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter i sin motion ett antal inriktningar som en kommande skattereform bör ha, bland annat att grundläggande livsvillkor bör vara ett statligt ansvar om inte kommunerna klarar det; vi behöver justering av skatterna, men innan vi gör det ska vi se om de pengar vi har används på ett förnuftigt och effektivt sätt; en rimlig och rättmätig del av naturresursernas värden måste få stanna i de bygder och regioner där rikedomarna hämtas, som vatten,- och vindkraft; ökad klimativänlig tillväxt; svensk skogsråvara kan ställa om transportsektorn med biobränslen; det bör prövas att göra kommunalskatten progressiv så att högre inkomster också procentuellt betalar något mer skatt; för att få mer jämlika livsinkomster bör pensionerna ligga kring 70 procent av slutlönen med pensionshöjningar, bostadstillägg och kanske höjda pensionsavgifter. Partistyrelsen instämmer i delar av motionärens beskrivning av vad den övergripande inriktningen på en kommande skattereform bör ha. Att minska skatten på arbete, minska klyftan mellan stad och land samt att öka konkurrenskraften och därigenom trygga välfärdens framtida finansiering bör utgöra några centrala beståndsdelar. Samtidigt anser inte partistyrelsen, exempelvis, att kommunalskatten ska vara progressiv.

Inom skattepolitiken har Centerpartiet under lång tid drivit på för en bred skattereform. För Centerpartiet är det självklart centralt att den bidrar till att göra Sverige bättre, mer miljövänligt och att skatten på arbete och företagande sänks. Det är också förutsättningar för att en skattereform ska kunna genomföras. Partistyrelsen anser att det är viktigt att gå in i eventuella förhandlingar kring en skattereform med en generell inriktning, som att skattetrycket på jobb och företagande ska gå ner. Motionären ger exempel på några områden som en skattereform behöver fokusera på men merparten av de förslag som motionären lyfter berör inte skattesystemet och bör därför heller inte ingå i en ny skattereform. Exempel på förslag som inte bör ingå i en skattereform är nivå på pensioner relativt slutlön, AP-fondernas investeringsstrategier, en nationell utsläppshandel för fossila drivmedel samt att grundläggande livsvillkor bör vara ett statligt ansvar om inte kommunerna klarar det. Partistyrelsen anser därför inte att det i huvudsak går att ställa sig bakom förslagen i motionen och föreslår avslag i den delen.

Partistämman avslag följande motioner:

1.39.1

1.39.2

## 1.40, 1.41: Statlig inkomstskatt

1.40.1 att på sikt avskaffa den statliga inkomstskatten.

1.41.1 att på sikt avskaffa den statliga inkomstskatten.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionärerna anför att Sveriges progressiva skattesystem inte bara hämmar tillväxt utan också innebär en straffbeskattning av människor som utbildar och specialiserar sig i sina yrkesval. Inkomstskatten bör därför avskaffas vilket motionärerna anför skulle vara självfinansierande.

Centerpartiet har inom ramen för samarbeten i regering och riksdag under flera mandatperioder bidragit till att sänka den statliga inkomstskatten; detta genom att höja taket för när skatten ska betalas samt avskaffat värnskatten. Men Sveriges marginalskatter är fortsatt höga ur ett internationellt perspektiv.

Det behöver löna sig mer att utbilda och anstränga sig, samt att sträva efter att få det bättre. Det behöver bli mer attraktivt för företag att lägga huvudkontor i Sverige och forskare, företagsledare och internationell rörlig spetskompetens behöver lockas hit för att stärka näringslivet konkurrenskraft.

Partistyrelsen anser att Centerpartiets långsiktiga målsättning ska vara att inkomstskatteskalan ska bli betydligt mindre brant. Färre ska behöva betala statlig inkomstskatt och skatten de betalar måste bli lägre. Oavsett vilka dynamiska effekter som kan uppstå när skattenivåer förändras så står Centerpartiet bakom det finanspolitiska ramverket. Det innebär att ett slopande av den statliga inkomstskatten dels skulle kräva ett historiskt stort reformutrymme, dels tränga undan andra viktiga satsningar. Detta om skatten slopas vid ett tillfälle, oavsett när i tiden det sker. Partistyrelsen föreslår därför att motionen ska avslås.

Partistämman avlog följande motioner:

1.40.1

1.41.1

## 1.42: Enhetlig moms

1.42.1 att enhetlig moms ska tas ut på samtliga varor och tjänster.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären anför att det är svårt att göra gränsdragningar för vilken momssats som ska gälla. Och att är orättvist när olika momssatser tas ut för liknande varor eller tjänster men där de tillhandahålls av olika aktörer. Förslaget är därför införande av enhetlig moms.

Idag har alla EU-länder samma grundläggande momsregler även om till exempel skattesatserna skiljer sig åt. Centerpartiets stämma har tidigare fattat beslut om att momsen bör ingå i en bredare skattereform och påtalat att momsregelverket utgör en komplex del av skattesystemet med flertalet undantag och en omfattande gränsdragningsproblematik. Detta i sin tur får snedvridande effekter på konkurrens och fördyrar för företagen.

Partistyrelsen delar motionärens problembeskrivning men ser behov av andra lösningar. Partistyrelsen anser att möjligheterna för en breddning av momsbasen behöver ses över för att skapa ett mer lättförståeligt och enhetligare system. Syftet med detta är inte att höja momsen utan att momsregelverket breddas till fler transaktioner. Momsbasen har under åren stegvis breddats och anpassningar till EU-rätten har behövts göras. Flera av de undantag som införts är väl motiverade. Vilken skatt vi ålägger vissa varor och tjänster måste i första hand ställas i relation till skattesatsen på de varor och tjänster som utgör substitut. På så sätt minimerar vi

gränsdragningsproblematik och snedvridningar. Ett exempel är kollektivtrafik där konsumenten främst väljer mellan att åka kollektivt och att ta egen bil. Mot denna bakgrund föreslår partistyrelsen att motionen ska avslås.

Partistämman avslog följande motioner:

1.42.1

### 1.43, 1.44, 1.45: Fordonsbeskattning

1.43.1 att bensin- och dieslbilar som körs på biodrivmedel ska premieras i bonus-malussystemet.

1.44.1 att ompröva nuvarande fordonsbeskattning utifrån en verklig klimatnytta.

1.45.1 att malus-förhöjd fordonsskatt inte ska omfatta fordon i branscher där behov föreligger av fordon som kan bära last och dra tunga släp kopplat till yrkesutövning.

1.45.2 att Undantaget ska gälla även för enskild firma där näringsidkare äger fordon privat som används i verksamheten.

1.45.3 att Riksdagsgruppen får i uppdrag att skyndsamt lyfta frågan till behandling med regeringen.

#### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionärerna anför att det behövs en ny rejäl översyn av fordonsbeskattningen eftersom det råder en ojämn beskattning för de som bor i städer och på landsbygd, företagare och privatpersoner. Därutöver lyfter motionärerna att nuvarande bonus-malus premierar el- och hybridfordon, och skulle även vilja se att bensin och dieslbilar som kan köra på förnybara drivmedel ska inkluderas i bonus-delen av systemet. Behovet av att stärka förutsättningarna för fler att köra på förnybara drivmedel som HVO lyfts specifikt. Förslag lyfts även att det behövs undantag i bonus-malus systemet för vissa branscher och företagsformer.

Centerpartiets politik utgår från att människor ska kunna leva och verka i hela landet. Det finns idag flera förslag från Centerpartiet på åtgärder som ska kompensera människor i Sveriges glesbefolkade delar, som är beroende av bilen i större utsträckning än människor boende i städer med hög tillgänglighet till kollektivtrafik. Vid utformandet av nya styrmedel, skatter och avgifter, är det viktigt att ta hänsyn till landsbygd och glesbygd. En fördelningspolitisk aspekt måste ingå vid utformandet av transportsystemet och dess styrmedel, som helhet.

Det finns idag tre skäl för att beskatta vägtrafik: finansiering av väginfrastrukturen, externa effekter (buller, utsläpp, olyckor och trängsel) och fiskala skäl (vägtrafik som stabil skattebas). Det är troligt att det inom en inte alltför avlägsen framtid behövs en rejäl översyn av beskattningen av transporter. En anledning till detta är att det råder en ojämn beskattning av vägtrafik i städer och på landsbygd.

Centerpartiets stämma fattade 2019 mot denna bakgrund ett beslut om att se över det nuvarande skattesystemet i transportsektorn. Detta för att internaliseringsgraden av de miljöeffekter transporterna medför tydligare ska återspegla de faktiska problemen och de geografiska förutsättningarna i landet. Detta kan vara ytterligare ett sätt att väga in glesbygdens skilda förutsättningar i transportsektorns skattesystem.

Partistyrelsen anser att Centerpartiet bör verka för en skatteväxling inom transportsektorn. Skatter och avgifter i transportsektorn behöver ses över i en bred översyn för att möjliggöra omställningen till hållbara transporter och möjligheten att leva och verka i hela landet. Utgångspunkter i denna översyn bör vara att skattesystemet differentieras efter klimatnytta samt de olika geografiska förutsättningarna som råder i Sverige. Att ompröva enbart fordonsbeskattningen utifrån klimatnytta skulle innebära att exempelvis geografiska förutsättningar och beskattningen av bränsle lämnas utanför vilket inte vore önskvärt för att åstadkomma en långsiktig och robust beskattning av vägtrafik, men partistyrelsen instämmer i intentionen.

Partistyrelsen instämmer att det är ett problem inom ramen för det nuvarande systemet för fordonsbeskattning att en dieslbil kan köras på exempelvis 100 procent förnybart HVO men ändå beskattas utifrån det fossila. För exempelvis hybrider eller biogasfordon finns det tydliga incitament att tanka förnybart eftersom kostnaden är

betydligt lägre. Statistiken kring faktisk användning är också tydlig med att så sker. HVO är redan idag skattebefriat, det finns därför inte möjlighet att skapa samma incitament även för dieselbilar.

Bonus-malus systemet är ett av flera styrmedel som syftar till att genomföra målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Andra viktiga styrmedel är reduktionsplikten och koldioxidskatten, som riktas mot utsläppen från fossila drivmedel. Centerpartiet har nyligen varit med och skärpt bonus-malus systemet. Partistyrelsen inser att alla inte kommer vilja äga en elbil framöver, därför är exempelvis reduktionsplikten ett viktigt verktyg, som bidrar med minskade utsläpp från konventionella fordon genom en ökad inblandning av biodrivmedel.

Anledningen till att vissa bilar med förbränningsmotor som kan tanka förnybart därför inte inkluderas i systemet idag är för att det inte finns praktiska förutsättningar för att se till att fordonen faktiskt framdrivs av förnybara drivmedel. Det finns inget system som inte skulle innebära en oerhört betungande administrativ process och som inte skulle kunna vara föremål för omfattande kryphål. Det skulle därför i praktiken kunna innebära subventioner till fossil framdrift, vilket skulle motverka genomförandet av transportsektorns mål. För att kunna utvidga typen av fordon som kan inkluderas i bonus-systemet behövs en översyn som kan leda till att verkliga utsläpp och verklig användning utifrån ett livscykelperspektiv kan beräknas.

Med det sagt anser partistyrelsen att ett automatiserat system som ger möjlighet att inkludera de fordon som kan framdrivas med förnybara bränslen är ett eftersträvarsvärt mål. Partistyrelsen ser stora praktiska problem med förslaget i dagsläget, men instämmer i motionens intentioner.

I Sverige finns en rad styrmedel som syftar till att minska transporterens utsläpp och styra mot mer utsläppsnål teknik. Vi har såväl bränsleskatter, reduktionsplikten, miljöbilsbonusar och miljölastbilspremie. Bonus-malus systemet gör det billigare för konsumenter att välja bilar med låga koldioxidutsläpp. Det är i första hand ett stöd till teknikskifte i fordonsparken. Bonusen och den avgift som finansierar den bara gäller nya bilar. Den som kör en äldre bil eller köper en begagnad som är ett par år gammal påverkas inte alls.

Centerpartiet vill förbättra och förstärka nuvarande system. Det är exempelvis rimligt att även etanolbilar får en bonus och att vi kan stärka förutsättningarna för fler att köra på el eller förnybara drivmedel som etanol, gas eller HVO. Däremot behöver vi praktiska verktyg som kan garantera att det är klimatsmarta drivmedel som används, vilket det inte finns förutsättningar för i nuläget. I den senaste översynen av bonus-malus systemet hade vi bland annat också velat se andra regler vad gäller de tyngre lätta lastbilarna, där vi är medvetna om att få alternativ finns.

En viktig princip bakom bonus-malus är att rikta skatter mot utsläppen och inte bilisten; att inte beskatta avstånd. Alternativet till bonus-malus, kraftigt höjda bensinskatter, är inte något Centerpartiet vill se. Motionärens förslag, att bonus-malus inte ska omfatta tunga fordon i vissa utpekade branscher skulle leda till stora gränsdragningsproblem och orättvisor. Partistyrelsen anser inte att det är politikens uppgift att avgöra vilka tunga fordon som är nödvändiga för en viss yrkesutövning. Därutöver, vad gäller enskild näringsverksamhet (enskild firma), så är fordonsskatt för en bil som ingår i näringsverksamheten avdragsgill. Därmed tar skattesystemet redan hänsyn till de kostnader fordonsskatten medför. Ett undantag för enskilda näringsidkare som använder privat bil i verksamheten skulle innebära att ny praxis utformas i det svenska skattesystemet. Nämligen att privata verktyg som används i företaget får en ny form av beskattning. Därutöver finns en uppenbar risk att så kallat skattearbitrage kan uppstå genom att personer registrerar enskild firma enkom för att inte behöva betala fordonsskatt enligt bonus-malus. Det är inte en utveckling partistyrelsen vill se. Partistyrelsen anser mot denna bakgrund att motionen bör avslås.

Partistämman beslutade:

att Centerpartiet ska arbeta för ett system där fordonens verkliga utsläpp utifrån ett livscykelperspektiv beräknas.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

1.43.1

1.44.1

Partistämman avslag följande motioner:

1.45.1

1.45.2

## 1.46: Ett enklare och effektivare skattesystem

1.46.1 att Centerpartiet arbetar för en större skattereform med bland annat enhetlig moms och avskaffande av RUT och ROT-avdrag.

1.46.2 att arbetet med skattereformen sker skyndsamt.

1.46.3 att Finanspolitiska rådets rapport ligger till grund för förslaget till skattereform.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter behovet av ett enklare och effektivare skattesystem där undantag såsom ROT och RUT-avdragen avskaffas och där enhetlig moms införs.

Centerpartiet har vid flera stämmor pekat på behovet av en bred skattereform. Stämman i Malmö 2017 fattade beslut om ett antal vägledande principer för en kommande skattereform där sänkt skattetryck liksom ett mer transparent, enklare och enhetligare system är centralt.

Partistyrelsen instämmer i motionärens problembeskrivning vad gäller behovet av ett mer enhetligt och effektivt skattesystem men anser inte att genomförandet av en skattereform bör tidsättas. Skatter ska tas ut på ett sätt som minimerar administration och onödiga kostnader för såväl företagare som arbetstagare.

Partistyrelsen utesluter inte att momsförändringar blir en följd av en skattereform. Helt enhetlig moms kan inte föreslås isolerat från övriga skatteförändringar i en reform. I momsfrågan liksom för övriga skatter handlar det i slutändan om hur vi på bästa sätt når målet med sänkt skattetryck och ett enklare och mer effektivt skattesystem.

Vad gäller RUT- och ROT-avdragen är det viktigt att påminna sig om vad syftet var med dessa reformer. Det handlade inte primärt eller enbart om att sänka skatten utan om att göra svarta jobb vita och att bidra till att stimulera företagande och sysselsättning, särskilt i grupper som står längre från arbetsmarknaden. De ekonomiska argumenten för RUT och ROT är att minska den skattekil som uppstår när vi väljer att anlita någon att utföra en tjänst privat i jämförelse med om vi hade gjort det själva. RUT-avdraget är särskilt viktigt för kvinnors nyföretagande. Partistyrelsen anser att de argument som fanns när avdragen infördes fortfarande är giltiga och anser därmed inte att RUT- och ROT-avdragen ska avskaffas.

En kommande skattereform kommer med nödvändighet föregås av förslag som tas fram av experter inom ett antal olika områden. Så har även varit fallet vid tidigare omfattande skatteomläggningar. Det är avgörande att en bredd av experter kan komma med förslag. Partistyrelsen anser inte att det är lämpligt att enbart en enskild myndighets förslag ska utgöra grund för en skattereform.

Partistämman avslag följande motioner:

1.46.1

1.46.2

1.46.3

## 1.47: Skatter och regelverk för kunskapsintensiva branscher och företag

1.47.1 att Centerpartiet verkar för att talangvisum införs i kunskapsintensiva branscher där det råder stor kompetensbrist i Sverige.

1.47.2 att Centerpartiet verkar för att införa kvalificerade personaloptioner för fler branscher.

1.47.3 att Centerpartiet verkar för att utreda hur startups skulle kunna ge aktier istället för lön till sina första nyckelpersoner utan skattemässiga snedvridningar.

1.47.4 att Centerpartiet verkar för att den statliga inkomstskatten avskaffas på sikt och att Sveriges bolagsskatt ska vara lägst i EU.

1.47.5 att Centerpartiet verkar för att införa regulatoriska sandlådor i nya innovativa branscher för att förstå och efter hand kunna reglera dessa bolag på ett lämpligt sätt.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter behovet av ett utvidgat system med personaloptioner, särskilda regler för innovativa företag samt sänkta skatter.

Centerpartiet har varit pådrivande för införandet av ett talangvisum, att en ny grund för uppehållstillstånd införs för att underlätta för högkvalificerade att komma till Sverige för att skaffa jobb eller starta företag. Partistyrelsen anser dock att ett talangvisum inte, såsom motionären föreslår, nödvändigtvis behöver vara begränsat till kunskapsintensiva branscher eller branscher där det råder stor kompetensbrist utan att fokus bör ligga på högkvalificerade.

Det har i Sverige länge diskuterats att införa ett system för så kallade kvalificerade personaloptioner. Anledningen till detta har varit att mindre företag som inte kan konkurrera med de större etablerade företagen vad gäller lön och andra förmåner ska kunna införa ett förmånligt incitamentsprogram för att locka nyckelpersoner. Frågan är en del av Januariavtalet och ett förslag om ett utvidgat system med personaloptioner remitterades i november 2020. Partistyrelsen anser att det remitterade förslaget är en viktig utvidgning med ett tydligare regelverk men att systemet kontinuerligt måste ses över för att säkerställa att det är ändamålsenligt. Politiken ska sätta ramvillkoren, inte definiera exakta företagsformer eller exakt vilka i ett företag som ska kunna nyttja personaloptionssystem. Därför anser inte partistyrelsen att det är lämpligt att utreda hur just startups ska kunna få ge aktier istället för lön till just nyckelpersoner. Det måste vara upp till företagen att bedöma vilka de vill ska delta i incitamentsprogram.

Det behöver löna sig mer att utbilda och anstränga sig, samt att sträva efter att få det bättre. Det behöver bli mer attraktivt för företag att lägga huvudkontor i Sverige och forskare, företagsledare och internationell rörlig spetskompetens behöver lockas hit för att stärka näringslivet konkurrenskraft. Partistyrelsen anser att Centerpartiets långsiktiga målsättning ska vara att inkomskatteskalan blir mindre brant. Färre ska behöva betala statlig inkomstskatt och skatten de betalar måste bli lägre. Oavsett vilka dynamiska effekter som kan uppstå när skattenivåer förändras så står Centerpartiet bakom det finanspolitiska ramverket. Det innebär att ett slopande av den statliga inkomstskatten skulle kräva ett historiskt stort reformutrymme, dels tränga undan andra viktiga satsningar. Detta om skatten slopas vid ett tillfälle, oavsett när i tiden det sker. Motionen kan därför inte bifallas.

Internationellt konkurrenskraftiga skatter behöver vara en ledstjärna i skattepolitiken. Sänkta bolagsskatter har länge varit en internationell trend som Sverige följt. Men minst lika viktig som själva skattesatsen är hur avdragsmöjligheterna ser ut. Att sätta en viss given nivå på bolagsskatten som mål riskerar därmed att missa syftet med sänkta företagsskatter. För företagen är det totala skattetrycket som är av vikt. Partistyrelsen ser i dagsläget inte att sänkta bolagsskatter bör vara prioriterat. De små växande företagen betalar sällan bolagsskatt utan för dessa är andra skatter mer prioriterade, exempelvis lägre kostnader för att anställa. Detta ser partistyrelsen behöver vara en prioriterad målsättning.

Lagstiftningen måste följa med i den snabba föränderliga värld som globalisering och digitalisering innebär. Ett sätt är att införa det motionären kallar "regulatoriska sandlådor", internationellt kallat "sandboxing", för nya branscher som växer fram.

En sandbox gör det möjligt för bolag att vara fri från lagstiftning men att vara under bevakning av myndigheter för att sedan på bästa möjliga vis kunna lagstifta på ett hållbart och effektivt sätt för branschen.

Partistyrelsen ser med intresse på förslag kring sandboxing och tror att detta är ett alternativ för att hjälpa nya branscher att växa fram. Innan ett sådant system skulle kunna införas i Sverige skulle det behöva föregås av



utredning och partistyrelsen instämmer därmed i motionens intention. Partistyrelsen syn är att det behövs generellt bättre förutsättningar för företagare inom alla branscher och att politiken måste agera snabbare när lagstiftningen brister. Politiken ska inte definiera vilka innovativa branscher som är under framväxt.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

1.47.1

1.47.2

1.47.5

Partistämman avslag följande motioner:

1.47.3

1.47.4

## 1.48: En ekonomisk politik för framtiden

1.48.1 att momsen ska vara enhetlig på samtliga varor och tjänster.

1.48.2 att RUT-avdraget avskaffas.

1.48.3 att 3:12 reglerna avskaffas i syfte att hindra inkomstomvandling i små och stora företag.

1.48.4 att ROT-avdraget avskaffas.

1.48.5 att det införs en markskatt baserad på markens marknadsvärde.

1.48.6 att det kommunala utjämningsystemet reformeras så att kommunerna får behålla en större del av sina lokala resurser.

1.48.7 att barnbidraget och flerbarnstillägget reformeras till ett behovsprövat bidrag som med fördel kan användas inom ramarna för bostadsbidraget.

1.48.8 att den statliga inkomstskatten avskaffas.

1.48.9 att ränteavdragen för privatpersoner sänks.

1.48.10 att en sänkning av reavinstskatten ska motsättas.

1.48.11 att skattesystemet ska vara likformigt skattesystem.

1.48.12 att punktskatter ska undvikas där de inte tydligt internaliserar en negativ externalitet.

1.48.13 att det införs en negativ inkomstskatt.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionärerna lyfter ett antal utgångspunkter för hur den ekonomiska politiken övergripande bör utformas samt till detta ett antal konkreta förslag som berör skatter på företagande, bostäder, inkomst, punktskatter och bidrag från välfärdssystemet.

Inom skattepolitiken har Centerpartiet under lång tid drivit på för en bred skattereform. För Centerpartiet är det självklart centralt att den bidrar till att göra Sverige bättre, mer miljövänligt och att skatten på arbete och företagande sänks. Det är också förutsättningar för att en skattereform ska kunna genomföras. Sveriges höga

skatter på jobb och företagande hämmar konkurrenskraften och gör det dyrt att anställa. Centerpartiets stämma har tidigare beslutat att inkomskatteskalen ska bli betydligt mindre brant. Färre ska behöva betala statlig inkomstskatt och skatten de betalar måste bli lägre. Att i ett slag slopa den statliga inkomstskatten skulle kräva ett historiskt stort reformutrymme och tränga undan andra viktiga satsningar. Motionärernas förslag i denna del bör därför avslås.

På stämman 2017 fattades beslut om att moms bör ingå i en bredare skattereform inom vilken en ytterligare breddning av momsunderlaget bör ses över. Redan i samband med skattereformen 1991 breddades momsunderlaget så att fler transaktioner blev momspliktiga.

Partistyrelsen instämmer i att dagens momsregler inte är fullt ut förenliga med skattens grundläggande principer, syften och ändamål att vara en enkel, generell konsumtionskatt med få undantag och som är konkurrensneutral och samhällsekonomiskt effektiv. En helt enhetlig momssats menar partistyrelsen inte kan vara ett strikt mål eftersom syftet och utformningen av momsen behöver ses ur flera perspektiv. En direkt likformighet kan få konsekvenser på den samhällsekonomiska effektiviteten liksom fördelningspolitiska effekter. Exempelvis fanns goda skäl att sänka momsen på restaurang- och cateringtjänster eftersom det var uppenbart att viss livsmedelsförsäljning var i mer eller mindre direkt konkurrens med de serveringstjänster som erbjuds av restauranger av olika slag. Därför var det ur gränsdragningssynpunkt önskvärt att samma skattesats tillämpas för omsättning av livsmedel, restaurangtjänster och hotelltjänster. Det är viktigt att understryka att momsen är så kallat regressiv, d.v.s., den med lägre inkomster betalar relativt mer. Därför behöver en reformerad moms åtföljas av en bred fördelningspolitisk analys. Höjd moms, vilket skulle vara en direkt effekt om differentierade momssatser slopas vid ett tillfälle skulle innebära likviditetspåfrestningar på såväl företag som individer. Det rimliga är att dessa utmaningar hanteras inom ramen för en bredare skattereform.

Punktskatter tas ut i syfte att styra konsumtionen i en viss önskad riktning och för att konsumtionen ska bära sina egna kostnader, det som kallas internalisering av externa kostnader. Exempel på detta är skatten på alkohol, energi och tobak. Partistyrelsen instämmer med motionärerna i att punktskatten inte ska vara en generell skatt på en vara eller tjänst utan den ska ha ett tydligt syfte som styrmedel. Däremot anser partistyrelsen att vad som skulle kunna definieras som att punktskatten "tydligt" internaliserar en externalitet kan vara svårbedömt. Forskningen visar att det är svårt att avgöra vid vilka punktskattenivåer som beteenden förändras och hur mycket de förändras. Detta beror också på vilken typ av vara som beskattas och om det finns substitut eller ej.

Motionärerna föreslår att ekonomisk grundersättning införs som garanteras alla, oavsett tidigare inkomst och ålder, exempelvis genom införande av en negativ inkomstskatt. Därutöver föreslås ett system där den som så önskar kan betala in mer till personliga välfärdskonton för att få tillgång till mer välfärd. På ett principiellt plan anser partistyrelsen att trygghetssystemen ska vara generella och lika för alla och menar därför att det inte bör införas ett system där den som så önskar kan göra extra skattebetalningar för att få tillgång till större del av trygghetssystemen. Socialförsäkringssystemet behöver dock reformeras för att bli mer rättvist och med större drivkrafter till arbete. Ett sätt att åstadkomma detta är genom att kvalificeringsperioden för att nå taket i trygghetssystem behöver bli längre. I stämmoprogrammet Välfärd föreslås att det införs ett obligatoriskt system av förebyggande hälsovård finansierat genom premier istället för skatt. Alla människor ska få större möjligheter att förbättra sin hälsa, bibehålla den längre och välfärden ska få en kompletterande finansiering som inte leder till färre arbetade timmar i ekonomin och nedläggningar av företag. I sammanhanget är det viktigt att understryka att det redan idag är möjligt att teckna tilläggsförsäkringar privat.

En ekonomisk grundersättning som garanteras alla, oavsett tidigare inkomst och ålder, ofta kallat "basinkomst", anser partistyrelsen inte är ett eftersträvärt system och att motionen i denna del bör avslås. En reform så omfattande som universell basinkomst skulle innebära en grundläggande förändring av vårt samhälls- och välfärdssystem som det ser ut idag. Vissa försök har gjorts i exempelvis Finland men i liten skala riktat mot arbetslösa. Partistyrelsens menar att en grundersättning skulle få konsekvenser för jobben, skatteuttaget och i förlängningen möjligheten att finansiera välfärdstjänsterna. Sveriges problem är inte att det skapas för många nya jobb utan att nya skatter, byråkrati och regleringar hotar att göra jobben färre. En basinkomst skulle, bedömer partistyrelsen, innebära att centrala välfärdsfunktioner inom skola och vård förlorar sin finansiering samtidigt som skatterna skulle behöva höjas på de som är kvar i arbete.

Utformningen av 3:12-reglerna ska bygga på principen att företagsamhet ska uppmuntras och reglerna ska därför inte ha en striktare utformning än nödvändigt. Regelverket finns till för att förhindra skatteplanering och inkomstomvandling. Incitamenten att skatteplanera uppstår till följd av, internationellt sett, stor skillnad i skatt på arbete och kapital i Sverige. Därför har regelverket en viktig roll i skattesystemet och partistyrelsen anser inte att systemet ska avskaffas. Centerpartiets målsättning är att på sikt minska skillnaden mellan skatt på arbete och kapital och framförallt måste detta ske genom sänkt skatt på arbete. När det inte längre finns någon skatteskillnad som skapar behov av ett 3:12 regelverk kommer systemet vara onödigt och kan då fasas ut av sig självt.

När en skatt förändras är det viktigt att konsekvenserna för den enskilde inte blir för stora. Motionärernas förslag om en markskatt skulle, anser partistyrelsen, få stora och i delar oöverblickbara konsekvenser. En markskatt innebär att skatten och därmed värdet på enskilda fastigheter skulle riskera förändras kraftigt och över en natt. Att överväga att införa en sådan skatt långsamt för att förhindra att enskilda hamnar i kläm förändrar heller inte skattens grundläggande problem. För att få in samma intäkter som för en fastighetsavgift skulle skattesatsen behöva vara flera gånger högre. Dessutom har vanlig tomtmark i grunden inget större värde i sig, jämfört med t.ex. skogsmark. Markvärde beror till stor del på omkringliggande kapitalvärden som exempelvis närhet till stad, kollektivtrafik etc. Om fastigheten ökar markvärdet den är nära så kommer skatten fortfarande att vara snedvridande. Partistyrelsen anser inte det önskvärt att överväga en markskatt. Det är svårt att se hur en sådan skatt på ett rättvist och effektivt sätt skulle vara möjlig utan att i grunden förändra hela systemet för svensk beskattning av fastigheter och innebära en enorm omfördelning av resurser. Partistyrelsen föreslår därför avslag.

När det gäller motionärernas förslag om ett nytt skatteutjämningsystem där kommunerna får behålla mer lokala resurser så fattade stämman 2019 beslut om en omfattande reform av systemet. Ett nytt system behöver vila på ett antal grundläggande principer och utgå från en garanterad servicenivå i hela landet. Systemet behöver vara utformat så att det skapar incitament för företagande, jobb och tillväxt, snarare än att frånta kommuner deras ansvar för sin ekonomiska politik. Strukturella förutsättningar i många av landets glest befolkade kommuner gör det svårt att klara behovet av kommunal service utan ett system för skatteutjämnning. Därför bör gleshet i högre grad beaktas inom ramen för utjämningsystemet. Partistyrelsen anser att eftersom motionärerna enbart vill att systemet reformeras så att kommuner får behålla mer av sina resurser är förslaget snävare än tidigare stämmobeslut och motionen bör därför avslås.

Motionärerna föreslår att i väntan på en grundtrygghetsreform behöver barnbidragets utformning till förmån för de allra mest ekonomiskt utsatta ses över. Detta genom en behovsprövning exempelvis likt bostadsbidraget. När det gäller barnbidraget så är det ett konsumtionsstöd som underlättar tillvaron för barnfamiljerna. Att behovspröva barnbidraget skulle vara kostsamt och leda till kraftfulla och oönskade marginaeffekter samt en ökad byråkrati. Något som i förlängningen kan få negativa effekter för tilltron till välfärdssystemet. Partistyrelsen anser att Centerpartiet ska stå fast vid principen om att barnbidraget ska vara lika för alla och alltså inte vara behovsprövat.

Skatter relaterade till bostadsmarknaden behöver ses över och Centerpartiet har på tidigare stämmor fattat beslut att dessa behöver ingå i en bredare skattereform. Två centrala skatter på området är reavinsten och ränteavdraget. Reavinstskatten är ett exempel på en skatt som i hög utsträckning påverkar hur väl bostadsmarknaden fungerar och ränteavdraget är en skatt som bostadsköpare har räknat med i sitt bostadsköp. Partistyrelsen anser inte att det ensidigt går att verka varken för oförändrad reavinstskatt eller sänkta ränteavdrag enskilt och motionen bör därför i dessa delar avslås.

Motionärerna vill avskaffa RUT- och ROT-avdragen. Partistyrelsen anser att undantag ska användas sparsamt i skattesystemet men kan vara motiverade av flera skäl. Syftet med att införa dessa två avdrag var inte främst att genomföra en skattesänkning utan att göra svarta jobb vita, att sänka trösklarna till enkla jobb och att öppna upp för nya marknader. Utvärderingar visar att avdragen är motiverade och partistyrelsen anser att de ska finnas kvar.

Likformighet är en viktig målsättning för ett skattesystem och partistyrelsen instämmer med motionärerna att det är en eftersträvarvärd inriktning men inget strikt mål. Det kan finnas flera skäl till att göra undantag. Ett exempel är det ovan nämnda syftena bakom RUT och ROT. Ett annat skäl kan vara skatter som justerar negativa externaliteter, exempelvis gröna skatter. Ytterligare ett skäl är att de skatter svenska företag möter måste vara jämförbara med övriga EU-länders av konkurrenskraftsskäl. En princip om likformighet måste ta hänsyn till den rådande skattesituationen inte minst bland EU:s medlemsländer.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

1.48.11

1.48.12

Partistämman avslög följande motioner:

1.48.1

1.48.2

1.48.3  
1.48.4  
1.48.5  
1.48.6  
1.48.7  
1.48.8  
1.48.9  
1.48.10  
1.48.13

### 3.35: Privata sektorns deltagande i digitaliseringen av offentlig sektor

3.35.1 att Centerpartiet ska verka för att offentliga myndigheters data bör, där tillämpligt under sekretesslagstiftning och annan relevant lagstiftning, tillämpa principen om Öppna API: er för IT-plattformar.

#### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären föreslår bättre tillgång till offentliga data med principen om att öppna data ska vara standard för att enklare kunna integrera offentliga data med externa applikationer.

Centerpartiet fattade vid partistämman i Falun 2015 beslutet att Sverige ska satsa på öppna data och att den svenska offentliga statistiken ska vara tillgänglig kostnadsfritt, med undantag för uppgifter under sekretess eller som är känsliga för den personliga integriteten.

I Sverige finns en exceptionell tillgång till stora offentliga dataserier. Här finns också stor kunskap i både offentlig verksamhet och i det privata näringslivet om hur sådana data kan användas för att förbättra och förfina tjänster. Öppna data ska vara utgångspunkten. Mindre företag ska kunna utmana de stora digitala jättarna. Samtliga myndigheter ska arbeta konsekvent med publicering av öppna data. Så skapar vi fler jobb och en samhällsvinst. Partistyrelsen instämmer med motionären.

Den så kallade Öppna data-utredningens betänkande Innovation genom information som presenterades i september 2020 syftar till att genomföra EU-direktiv 2019/1024 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn (öppna datadirektivet). Ett direktiv som i sin tur syftar till att stärka EU:s konkurrenskraft genom att öka datamängden och gränsöverskridande innovation som bygger på digital information. Partistyrelsen anser att Centerpartiet, i implementeringen av nämnda direktiv, ska arbeta för en så öppen tillgång som möjligt i enlighet med tidigare stämmobeslut.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

3.35.1

### 3.36: Standardiserad offentlig digital infrastruktur

3.36.1 att Centerpartiet verkar för att Sveriges offentliga digitala infrastruktur standardiseras och att ansvaret för dess förvaltning och utveckling läggs på en specifik myndighet.

3.36.2 att Centerpartiet verkar för att man från centralt håll skapar incitament till kommunala och regionala digitala innovationer och att man främjar ett inre omvandlingstryck i lokala förvaltningar.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter problematiken i att myndigheter, kommuner och regioner i stuprör utvecklar och upphandlar egna digitala lösningar för verksamheten. Något som inte är kostnadseffektivt och som riskerar att leda till sämre effektivitet.

Partistyrelsen instämmer i problembeskrivningen och Centerpartiet driver redan i riksdagen det motionären i huvudsak föreslår. Inom många områden finns det ingen struktur över offentliga data samtidigt som det saknas struktur på den statliga IT-infrastrukturen. Ingen tydlig differentiering av säkerhetsnivå för olika data. Ingen tydlig standard. Inga API: er som gör att det blir lätt att koppla ihop system. Det gör kommunikation mellan system långsam, ökar risken för felrapportering och gör att system byggs på nytt till varje region och kommun i stället för att bygga på standarder som ger effektivare kommunikation och billigare system genom återanvändning av redan utvecklade moduler. Förslag om dessa delar finns i Centerpartiets riksdagsmotion "Hållbar digitalisering".

Digitalisering inom offentlig sektor släpar efter, det är ofta lättare att boka jorden-runt-resa än en läkartid på nätet. Offentlig sektor måste bli bättre på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. Grundläggande för detta är Once Only Policy vilket inkluderar såväl katalog över API: er och data men också möjlighet att utbyta information mellan olika delar av offentlig sektor.

Partistyrelsen anser att staten ska ta en ledarroll i arbetet för standarder och skapandet av strukturerade data och API: er i svensk offentlig sektor. Detta bör givetvis ske i samarbete med berörda aktörer, exempelvis Sveriges Kommuner och Regioner. Ett exempel på detta arbetet är det uppdrag som Skolverket har fått för att skapa just standarder för skolområdet i samverkan med SKR. Det kommunala självstyret är centralt och är en förutsättning för förändringar. Vilken som är den bäst lämpade myndigheten vill partistyrelsen inte föregripa utan bör vara föremål för en utredning. En sådan omfattande förvaltningsreform anser partistyrelsen även skapar bättre förutsättningar för digital innovation i kommuner och regioner.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

3.36.1

3.36.2

## **Jobb och företag**

### **6.26: Distanstudier för arbetssökande**

6.26.1 att Centerpartiet ska arbeta för den arbetssökandes rättighet att få studera på distans och halvfart på fritiden.

6.26.2 att Centerpartiet ska arbeta för att ta bort "20-veckors" regeln för studier på halvfart (50%) i arbetslöshetsförsäkringen.

6.26.3 att Centerpartiet ska arbeta för att den arbetssökande får fortsätta studera när hen får ersättning från Försäkringskassan vid deltagande i ett program hos Arbetsförmedlingen.

6.26.4 att Centerpartiet i arbetet med det nya regelverk för arbetslöshetsförsäkringen, även tar med barnperspektivet med hänsyn till FN:s barnkonvention (SoU25), som trädde i kraft 1 januari 2020.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären tar upp frågan om möjligheten att studera på halvfart med bibehållen ersättning från arbetslöshetsförsäkringen (a-kassan), respektive, i särskilda fall, vid ersättning från Försäkringskassan. Motionären lyfter fram teknikutvecklingen, behovet av att möjliggöra kompetenshöjning eller kunskapsväxling på fritiden för arbetssökande, för anställningsbarheten men också ur barnperspektivet. Att visa att den vuxne kan komma vidare och närmare ett nytt arbete. Motionären framhåller även att det idag finns flera utbildningar som bygger på möjligheten att arbeta heltid och studera deltid på distans.

Centerpartiet har länge drivit på för möjligheten till kompetensutveckling och att studera längre fram i livet och i Januariavtalet ingick såväl höjd åldersgräns för CSN som ökade möjligheter till kompetensutveckling i samband med moderniseringen av arbetsrätten. Även att arbetslöshetsförsäkringen skulle reformeras i linje med en flexicuritymodell och öppnas för fler som arbetat, baseras på inkomster och trappas ned samt fasas ut i takt med arbetslöshetens längd fanns med i Januariavtalet och var en del i en utredning som presenterades juni 2020 i enlighet med detta.

För Centerpartiet är det viktigt att a-kassan är en försäkring som fokuserar på omställning, som uppmuntrar till rörlighet och underlättar för människor att snabbt byta arbete. Då är det samtidigt viktigt att den som är arbetssökande kan ta ett nytt arbete på heltid/utifrån arbetsförmåga. En a-kassa som öppnar för deltidsstudier behöver med andra ord kunna säkerställa att den arbetssökande därmed inte hindras från att ta arbete. Vi ser att detta skulle kunna vara möjligt i de fall studierna sedan tidigare bedrivs vid sidan av arbete men a-kassan är i grunden en omställningsförsäkring för att söka och få arbete, och möjligheten att studera med a-kassa på deltid är och behöver vara ett undantag och inte en regel. För studier finns specifikt studiemedel och studielån, vars mål är att garantera försörjning under studier, och som redan tillhör världens mest generösa system. Motionen kan därmed inte bifallas, även om partistyrelsen anser att Centerpartiet bör verka för att en arbetssökande ska kunna fortsätta sedan tidigare påbörjade deltidsstudier som inte begränsar vederbörandes möjligheter att ta ett nytt arbete.

Vad gäller Barnkonventionen som införlivades i svensk lag den 1 januari 2020 har flera utredningar, rapporter och granskningar visat att annan svensk lagstiftning kan behöva ses över för att harmoniera med åtagandet enligt Barnkonventionen. Centerpartiet har drivit på för detta och anser givetvis att även nya regelverk ska harmoniera. Barnkonventionens huvudsakliga fokus handlar dock om att värna barns grundläggande och universella rättigheter. Det är därmed inte givet att Barnkonventionen har så stor inverkan på regelverket för arbetslöshetsförsäkring. Partistyrelsen föreslår mot denna bakgrund partistämman att instämna i motionens intention.

Partistämman beslutade:

att Centerpartiet bör verka för att en arbetssökande ska kunna fortsätta sedan tidigare påbörjade deltidsstudier som inte begränsar vederbörandes möjligheter att ta ett nytt arbete.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.26.4

Partistämman avsåg följande motioner:

6.26.1

6.26.2

6.26.3

## 6.27, 6.28: Regionalisera resurser och arbetsförmedlingens funktion i glesbygd

6.27.1 att arbetssökande bör erbjudas praktikplats för att komma in i arbetslivet så fort som möjligt.

6.27.2 att lokalkontor för arbetsförmedlingen ska finnas i alla kommuner.

6.28.1 att resurser för arbetsmarknadspolitiska insatser överförs från staten till regionerna.

6.28.2 att resurser för viss utbildning (exempelvis Yrkeshögskolans finansiering) överförs från staten till den regionala nivån.

6.28.3 att - Europeiska Socialfondens tillämpningar genomförs med stöd av regionala program, som kan arbeta i nära samverkan med lokala och regionala arbetsmarknader.

#### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionerna tar upp vikten av regional och lokal förankring inom arbetsmarknadspolitiken i stort samt Arbetsförmedlingens arbete. Dessutom att arbetssökande bör erbjudas praktikplats.

Praktikplats är en möjlig insats för att arbetssökande ska få förankring på arbetsmarknaden och en viktig beståndsdel exempelvis i det så kallade intensivåret som Centerpartiets verkat för och som införts i enlighet med Januariavtalet. Partistyrelsen instämmer i intentionerna i motionen, samtidigt som det behöver vara den enskildes behov utifrån bakgrund såsom utbildning och tidigare arbetslivserfarenhet i relation till hur arbetsmarknaden ser ut som avgör vilken insats som är lämplig i det enskilda fallet.

Vad gäller vikten av regional förankring och lokal förankring i Arbetsförmedlingens arbete är skillnaderna i förutsättningar mellan storstadsregionerna och landsbygdsregionerna betydande. Den lokala politiken har ofta bättre förutsättningar att samarbeta med det lokala näringslivet för att hitta gemensamma lösningar som får fler människor i arbete än vad politiken på riksplan har.

Centerpartiet är drivande för genomförandet av en omfattande reform av Arbetsförmedlingen, med målet att minska byråkratin och öka effektiviteten med fristående resultatbaserade privata och ideella aktörer som ska vara närvarande lokalt i alla kommuner, vilket även innebär att Arbetsförmedlingen som myndighet ska vara närvarande.

En central del i arbetet med reformeringen av Arbetsförmedlingen har varit att arbetsmarknadspolitiken ska finnas närvarande i hela landet, efter många år av reträtt från mindre orter på landsbygden. I utformandet av reformeringen av Arbetsförmedlingen har därför Arbetsförmedlingen i regleringsbrev givits uppdrag att återupprätta närvaro i alla landets kommuner, och fått motsvarande resurser för att uppfylla detta. Detta arbete inleddes men har ännu inte nått fram på ett tillfredställande sätt efter de många åren av neddragningar på mindre orter och arbetet behöver följas noga. Dessutom har Arbetsförmedlingen fått i uppdrag att på ett bättre sätt kommunicera med kommuner och regioner. Centerpartiet kommer fortsätta arbeta för en reformering av Arbetsförmedlingen där samordningen med den lokala och den regionala nivån stärks. I det arbete som varit har det särskilt understrukits vikten av att finansiera framgångsrika samverkansprojekt mellan kommuner och Arbetsförmedlingen.

Det är också, som motionären lyfter fram, centralt att medel från Europeiska Socialfonden, i högre grad genomförs med stöd av regionala program, som kan arbeta i nära samverkan med lokala och regionala arbetsmarknader.

För att Arbetsförmedlingen ska nå bättre resultat krävs vidare enligt Centerpartiet att arbetet där fristående resultatbaserade idéburna aktörer släpps in och betalas efter resultat fortsätter. På så vis kan resultat uppnås för de arbetslösa och kommuner och regioner kan slippa den stora börda som de idag axlar på grund av att Arbetsförmedlingen inte levererar resultat. I ljuset av detta instämmer Partistyrelsen i att det regionala perspektivet på arbetsmarknadspolitiken är helt centralt inom en reformering av Arbetsförmedlingen. Resurser bör alltså i högre grad rikta sig på den regionala och lokala nivån, men däremot kan inte alla resurser från Arbetsförmedlingen överföras från staten till regionerna.

Yrkeshögskolan är idag en av Sveriges mest framgångsrika utbildningsformer, som med närhet till arbetsmarknaden och dess behov av kvalificerad arbetskraft, utbildar många personer till viktiga bristyrken. Därför har Centerpartiet drivit igenom en kraftfull utbyggnad av platserna på Yrkeshögskolan. Yrkeshögskolan arbetar redan idag tydlig för att anpassa utbildningar till lokala och regionala behov, vilket är en del av framgången. Däremot vore det olyckligt att i grunden omorganisera en verksamhet som är idag är mycket framgångsrik och effektivt fyller viktiga lokala och regionala behov.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.27.1

6.27.2

6.28.1

6.28.3

Partistämman avslag följande motioner:

6.28.2

## 6.29: Stärk utrikesfödda kvinnors möjligheter till försörjning

6.29.1 att arbetsgivare som anställer en nyanländ kvinna i exempelvis nystarts- eller instegsjobb, ska ges en högre subvention än nuvarande nivå.

6.29.2 att fler satsningar på yrkessvenska och kompletteringsutbildningar för kvinnor med erfarenhet från alla typer av bristyrken genomförs.

6.29.3 att en arbetsförmedlarpeng, motsvarande skolpengen, som den arbetssökande kan nyttja gentemot en förmedlare som bistår i etableringen på arbetsmarknaden.

6.29.4 att SFI förbättras genom hårdare krav och högre tempo.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionärerna lyfter vikten av att minska klyvningen och stärka utrikesfödda kvinnors etablering och ställning på arbetsmarknaden, vilket är viktigt såväl ur ett jämställdhets- som integrationsperspektiv, samt bl.a de brister Arbetsförmedlingen visat i undersökningar av bemötandet av utrikesfödda kvinnor.

Centerpartiet ser allvarligt på klyvningen på arbetsmarknaden och har länge verkat för att minska tudelningen - särskilt med beaktande av att stärka utrikesfödda kvinnors ställning på arbetsmarknaden. Detta framgår bland annat av det program som antogs av partistämman 2019 och kommittémotion till riksdagen 2020.

I Januariavtalet kom detta till uttryck (bland annat) genom uttrycklig skrivning om att både kvinnor och män från samhällets sida skulle mötas av samma förväntningar och ges rätt förutsättningar för att kunna försörja sig själva och stå på egna ben genom inträde på arbetsmarknaden, och att det behövs ett tydligt jämställdhetsperspektiv i alla etableringsåtgärder.

Vidare angavs att SFI-undervisningen skulle förbättras bland annat genom att möjligheterna att lära sig yrkessvenska på jobbet samt att möjligheterna att kombinera SFI och yrkesvux ska förstärkas. I detta kvalitetslyft för SFI ingick SFI-pengsutredningen, som handlar om hur en ersättning till utbildningsanordnare kan utformas som baseras på uppnådda språkresultat, vars arbete alltså pågår, och arbetet med KLIVA-utredningen (SOU 2020:66 Samverkande krafter – för stärkt kvalitet och likvärdighet inom komvux för elever med svenska som andraspråk).

Arbetet med en reformering av Arbetsförmedlingen innebar vidare att fristående aktörer skulle matcha och rusta arbetssökande för de lediga jobben. Centerpartiet har också drivit på för att 10 000 nya undersköterskor och vårdbiträden ska kunna fastanställas och kompetensutvecklas under 2020 och 2021 och att personer som jobbar inom äldreomsorgen får sin undersköterskeutbildning på betald arbetstid och erbjuds samtidigt tillsvidareanställning. Partistyrelsen anser att detta i allt väsentligt överensstämmer med intentionerna i motionen på dessa punkter.

Redan idag är status som nyanländ grund för högre subvention inom nystartsjobb och de utvidgade Etableringsjobben som ska öppna arbetsmarknaden för fler. Båda dessa är rättighetsbaserade, men när det gäller de stöd som Arbetsförmedlingen beslutar över är det viktigt att dessa delas ut på ett jämställt sätt. Subventionen ska grunda sig på den sökandes arbetsmarknadssituation, inte på kön.

Partistyrelsen uppfattar yrkandet om att arbetsgivare som anställer en nyanländ kvinna i exempelvis nystarts- eller instegsjobb, ska ges en högre subvention än nuvarande nivå, innebär att subventionsnivåerna skulle vara olika för nyanlända kvinnor och män. Det kan inte anses vara förenliga med Sveriges grundläggande regler mot diskriminering, därmed föreslås avslag på den att-satsen.



Partistämman beslutade:

att aktivt verka för invandrade kvinnors och mäns lika möjligheter att ta sig in på arbetsmarknaden.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.29.2

6.29.3

6.29.4

Partistämman avslag följande motioner:

6.29.1

## 6.30: Gemensam och obligatorisk A-kassa

6.30.1 att reformera arbetslöshetsförsäkringen så att den blir obligatoriskt och administreras av Försäkringskassan.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären vill, i likhet med sjuk- och föräldraförsäkringen, se en obligatorisk arbetslöshetsförsäkring, utan olika avgifter, som administreras av Försäkringskassan.

Centerpartiet vill på lång sikt verka för en allmän arbetslöshetsförsäkring som omfattar alla som kvalificerat sig. I dagens läge, där denna ambition saknar majoritet, verkar Centerpartiet för att fler ska omfattas av arbetslöshetsförsäkringen och har arbetat med den utredning som presenterades i juni 2020 där arbetslöshetsförsäkringen ska öppnas för fler som arbetat och reformeras i linje med en flexicuritymodell. I parternas överenskommelse om en modern arbetsrätt, med bakgrund i Januariavtalet, ingår även att det ska utredas förutsättningarna för en ny kollektivavtalad arbetslöshetsförsäkring. Partistyrelsen anser inte att det nu är möjligt att ta nästa steg till en obligatorisk a-kassa, även om vi instämmer i intentionens riktning om en arbetslöshetsförsäkring som omfattar alla.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.30.1

## 6.31: Arbetsplatskvot på 1.0

6.31.1 att Centerpartiet verkar för att utredningar görs om hur mycket klimatutsläpp skulle minska om arbetsplatskvoten var mer jämn.

6.31.2 att Centerpartiet verkar för att minska skillnaden i arbetsplatskvoten mellan områden som utgör belastningar på klimat och pendlingstid för invånare.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären vill verka för att jämna ut fördelningen av arbetsplatser mellan olika områden för att minska klimatpåverkan, höja luftkvaliteten och göra livspusslet lättare.

Som Centerpartiet skriver i kommittémotion till riksdagen, 2020/2021:2922, Ledarskap för klimat och grön omställning, så är det centralt i dagens samhälle att människor kan resa och att företag kan transportera varor. Behovet av effektiv logistik och snabba transporter kommer fortsätta öka när digitalisering och e-handel växer. Att kunna transportera sig snabbt mellan olika delar av landet gör att arbetsmarknadsregionerna växer och jobb och företagande kan växa i hela landet. Centerpartiet arbetar för att transporter ska bli mer effektiva och för transportsystem där utsläppen och miljöpåverkan från transporterna minskar. Vi ser också att den snabba teknikutvecklingen skapar stora möjligheter för att minska utsläppen – men inte mobiliteten.

Vi lyfter också, bland annat, att vi behöver fortsätta arbetet bland annat med ökad biodrivmedelsanvändning, fordon med nollutsläpp som drivs med grön el eller vätgas och bränsleceller, men också praktiska lösningar med bilpooler och smarta digitala mobilitets- och delningstjänster. Partistyrelsen anser vi ska hålla fast vid att jaga utsläppen men inte transporterna, och föreslår därför avslag på motionen.

Partistämman avslög följande motioner:

6.31.1

6.31.2

## 6.32, 6.33: Bättre förutsättningar för distansarbete

6.32.1 att se över regler kring skatteavdrag och arbetsmiljö för att premiera hem-/distansarbete.

6.33.1 att Centerpartiet ska arbeta för att arbetsgivare ska normalisera distansarbete såsom en egen anställningsform.

6.33.2 att Centerpartiet ska arbeta för att normalisera distansarbete genom att införa åtagande för statliga arbetsgivare att öppna fler möjligheter att tillsammans med arbetstagaren avtala om distansarbete.

6.33.3 att Centerpartiet ska verka för att statliga arbetsgivare i anställningsannonser som standard ska ange om distansarbete för en viss tjänst är möjlig, relevant och rimlig samt i vilken omfattning.

6.33.4 att Centerpartiet ska uppmuntra arbetsgivare att införa tjänster som anger distansarbete som "arbetsort" med ev. platsbunden uppdragsgivare.

### Partistyrelsens yttrande:

Med Coronapandemin har arbete hemifrån, på distans, prövats i betydande omfattning. Motionärerna lyfter fram fördelarna med distansarbete och tar, sammantaget, bland annat upp minskade behov av transporter, mindre tid som går åt till att arbetspendla – vilket underlättar livspusslet och ger barnen större tillgång till sina föräldrar (vilket även lyfter fram frågan ur ett jämställdhets- och barnperspektiv), minskade kostnader för kontor, breddad rekryteringsbas för arbetsgivare – som också innebär att stad och land binds samman.

Partistyrelsen tolkar det övergripande syftet i båda motionerna som att partiet ska verka för bättre förutsättningar för distansarbete. I enlighet med hur motionärerna argumenterat anser partistyrelsen att utvecklingen av förutsättningarna för distansarbete ligger i tiden, som en del i utveckling av digitaliseringen, ett ytterligare steg mot att göra arbetssituationen mer flexibel för fler arbetstagare och för att skapa bättre förutsättningar för boende på annan ort som får hela Sverige att växa. Men alla kan inte och kommer inte heller kunna utföra arbete på distans.

Möjligheten är fortfarande i stort begränsad till vissa branscher, kontorsarbetande tjänstemän och akademiker. Att se över skatteavdragsreglerna generellt för att premiera distansarbete blir därmed en form av riktad skattelättnad som gynnar en viss grupp vilket partistyrelsen inte kan ställa sig bakom.

Att se över skattereglerna vad avser förmånsbeskattning, exempelvis i samband med köp av kontorsutrustning för hemmabruk av arbetsgivaren, ligger däremot i linje med Centerpartiets politik och det arbete som partiet driver.

Partistyrelsen instämmer i intentionen men anser därför att motionen om att se över regler kring skatteavdrag och arbetsmiljö för att premiera hem-/distansarbete behöver justeras men också breddas för att fånga in ett bredare beslut utifrån det övergripande syftet i båda motionerna.

Vad gäller övriga yrkanden är detta åtgärder som bör beslutas nära den verksamhet som berörs och av respektive företag/arbetsgivare utifrån hur verksamheten ser ut, vilka krav som ställs och vilka möjligheter som finns. Här finns även möjligheter till reglering genom kollektivavtal och utifrån samverkansprocesser i enlighet med den svenska arbetsmarknadsmodellen som även statliga arbetsgivare omfattas av.

Partistyrelsen menar att det inte är lämpligt att partistämman fattar så detaljerade beslut som föreslås. Partistyrelsen ser inte heller skäl till att vid sidan av tillsvidare och tidsbegränsad anställning införa distansarbete som en egen anställningsform.

Partistämman beslutade:

att verka för bättre förutsättningar för distansarbete och att i detta syfte se över regler kring förmånsbeskattning och arbetsmiljö.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.32.1

Partistämman avslog följande motioner:

6.33.1

6.33.2

6.33.3

6.33.4

## 2.16: Där ingen är arbetslös

2.16.1 att Centerpartiet verkar för att principen om ömsesidigt erkännande tillämpas fullt ut på tjänstesektorn inom europeiska unionen och att fler begränsningar av yrkestjänster därigenom avskaffas.

2.16.2 att Centerpartiet verkar för att utreda införandet av anonyma CV i offentlig sektor.

2.16.3 att Centerpartiet verkar för att arbetsmarknadens parter, istället för lagstiftaren, fastställer den så kallade LAS-åldern.

2.16.4 att Centerpartiet verkar för att arbetsgivaravgiften inkluderas och synliggörs på alla lönebesked.

2.16.5 att Centerpartiet verkar för att avskaffa löneavgiften i arbetsgivaravgiften för alla.

2.16.6 att Centerpartiet verkar för att avskaffa de allmänna helgdagarna i förmån för att tolv nya lagstadgade semesterdagar läggs till i semesterledigheten, vilket låter människor ansöka om ledighet de dagar om året som de anser vara viktiga att vara ledig på.

2.16.7 att Centerpartiet verkar för att fribeloppet för studiebidraget dubblas.

2.16.8 att Centerpartiet verkar för att fribeloppet för studielånet slopas.

2.16.9 att Centerpartiet verkar för att införa en entreprenörskapskurs som ger meritpoäng i gymnasieskolan.

2.16.10 att Centerpartiet tar ställning för den växande gig-ekonomin som skapar nya, enkla jobb.

2.16.11 att Centerpartiet verkar för att underlätta administrationen för personer som arbetar i gig-ekonomin genom att införa "Gig-lötsning", som likt företagslötsning hjälper enskilda individer att göra rätt för sig.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionen syftar till att lägga fram förslag som motionärerna menar kommer göra den svenska arbetsmarknaden mer flexibel och anpassad efter den enskilda individens förutsättningar.

Motionen lägger fram förslag som berör såväl förbättrade förutsättningar för att lära sig driva eget under gymnasiet, att deltidsarbeta under studietid, att arbeta utomlands, att namnet inte ska vara avgörande i anställningsprocesser, att det ska vara enklare att arbeta och göra rätt för sig och kräva sin rätt inom gig-ekonomin, att synliggöra vart skattepengarna går, att staten inte ska avgöra semesterns förläggning i form av helgdagar och inte heller när du går i pension.

Sverige är ett litet land som är beroende av att kunna sälja våra varor och tjänster utomlands. EU är vårt viktigaste samarbete. Centerpartiet tycker att EU behöver utvecklas. Dels för att bättre hantera nya utmaningar som kommer med en ökad globalisering, där människor och handel rör sig allt mer över nationsgränserna. Vi tycker att det är den inre marknaden och den fria rörligheten som är EU:s viktigaste styrkor. Det finns enorm potential i att öppna tjänstemarknaden. Partistyrelsen ställer sig därför bakom förslaget om att verka för att principen om ömsesidigt erkännande tillämpas fullt ut på tjänstesektorn inom EU och att fler begränsningar av yrkestjänster därigenom avskaffas.

Centerpartiet är emot all form av diskriminering och som en del i arbetet mot detta lyfter vi i stämmoprogrammet, En starkare liberal demokrati, att vi vill att statliga myndigheter förbättrar sitt arbete mot diskriminering, inte minst vid rekrytering. Vi vill därför också att statliga myndigheter på prov ska införa så kallad anonym eller blind rekrytering och, om testperioden är framgångsrik, att metoden införs vid alla myndigheter där det är praktiskt möjligt. Detta stämmer överens med intentionerna i motionen om att verka för att utreda införandet av anonyma CV i offentlig sektor.

Centerpartiet arbetar för att vi ska införa en riktålder för pensionen som följer medellivslängden i Sverige. Vi är friska och lever allt längre, då vill och kan de flesta också jobba längre. Vi anser att trygghetsförsäkringarna ska följa med riktåldern. Vi vill även att tjänstepensionerna ska anpassas till en allt högre medellålder och vi vill höja LAS-åldern. LAS-åldern innebär att en arbetstagare inte har skyldighet att lämna sin anställning före en viss ålder, idag vid 68 år. Det finns dock inget som hindrar avtal om när en arbetstagare har rätt att lämna anställningen med pensionslösning. LAS-åldern har vidare kopplingar till det allmänna pensionssystemet och för att pensionsystemet ska fungera anser vi att det även fortsatt behöver vara så. Partistyrelsen föreslår därför avslag på förslaget om att parterna på svensk arbetsmarknad ska bestämma den s.k LAS-åldern. En annan sak är att främja det livslånga lärandet och möjligheten att byta arbete senare i livet, för att vi ska kunna arbeta längre. Detta är även en del av det arbete Centerpartiet driver på och som också ingår i utredningarna till följd av arbetet med en moderniserad arbetsrätt.

Centerpartiet arbetar för att det ska bli billigare för företag att anställa och skapa jobb. Skattesystemet behöver förenklas. Vi vill se lägre skatter på arbete och istället högre skatter på miljöutsläpp. Som motionärerna framhållit så går en stor del av arbetsgivarens kostnad för anställda åt till arbetsgivaravgiften, en kostnad som den anställda inte ser. Centerpartiet tycker det är viktigt att synliggöra de skatter som finns för att få en mer rättvisande bild över arbetsgivarens kostnader och partistyrelsen instämmer därför i yrkandet om att Centerpartiet ska verka för att arbetsgivaravgiften inkluderas och synliggörs på alla lönebesked.

Vad gäller den allmänna löneavgiften är det partistyrelsens principiella ståndpunkt, vilket även lyftes vid partistämman 2019, att den på sikt bör avskaffas. Inbetalda socialavgifter bör i högre grad motsvaras av erhållna förmåner. Löneavgiften bör därför gradvis sänkas när de offentliga finanserna så medger. Partistyrelsen anser dock fortfarande att det finns andra kostnadsminskningar som kommer att vara mer prioriterade i närtid, men instämmer i intentionen om att verka för att avskaffa löneavgiften i arbetsgivaravgiften för alla.

Centerpartiet står bakom helgdagarna som de ligger nu. Våra nationella helgdagar står för en del av vårt kulturarv. De gemensamma helgdagarna ger något för alla att hänga upp livet på, oavsett om man delar intresse för den historiska bakgrunden eller inte. Helgdagarna gör även att samhället i stort har lägre aktivitet dessa dagar och att det sannolikt skulle innebära stora svårigheter för företag och arbetsgivares planering om de gemensamma helgdagarna togs bort. Partistyrelsen anser därför inte att det är lämpligt att avskaffa de allmänna helgdagarna till förmån för att tolv nya lagstadgade semesterdagar.

Centerpartiet anser det är bra om studenter vill och kan arbeta under studietiden. Fribeloppet bestämmer hur mycket studenter får tjäna samtidigt som de får studiemedel. Vi tycker att fribeloppet ska höjas och på sikt tas bort helt på lånedelen. Vi tycker också att det är viktigt att göra det lättare för dem som vill bekosta sin

utbildningstid på annat sätt än med lån. Det är även bra att arbeta under studietiden, då det utöver extra inkomster ger både erfarenheter och kontakter på arbetsmarknaden. Det är värdefullt när man är klar med sina studier och ska söka jobb. Partistyrelsen instämmer så i intentionen om att Centerpartiet ska verka för att fribeloppet för studiebidrag ska dubleras och att Centerpartiet ska verka för att fribeloppet för studielån slopas.

Centerpartiet har framfört förslag om att införa ett krav att inom individuellt val erbjuda kursen entreprenörskap på både gymnasieskolan och gymnasiesärskolan för att möjliggöra för fler elever att läsa entreprenörskap på gymnasiet. Det skulle öppna upp möjligheten för fler att läsa entreprenörskap i skolan. Vad gäller att ge kursen meritpoäng så behöver det yrkandet dock ställas mot att meritpoängen begränsades i samband med införandet av Gy 2011. Den nya gymnasieskolan skulle i sig innebära en bättre förberedelse för högskolestudier än den tidigare gymnasieskolan och det valbara utrymmet skulle inte heller vara lika stort som tidigare. Därför togs meritpoäng för områdeskurserna bort och meritpoäng skulle endast kunna tillgodoräknas för kurser i matematik, engelska och moderna språk. Även för den här gruppen skulle maximalt antal meritpoäng vara 2,5, men fördelningen av poäng mellan matematik, engelska och moderna språk ändrades för den här gruppen.

Entreprenörskap är bra och viktigt men om vi ska verka för fler kurser med meritpoäng kan det vara fler kurser som vi anser ska omfattas och systemet med vad som ska ge meritpoäng kan behöva ses över i stort. Mot denna bakgrund instämmer Partistyrelsen sammantaget i motionens intention avseende yrkandet om att Centerpartiet ska verka för att införa en entreprenörskapskurs som ger meritpoäng i gymnasieskolan.

Centerpartiet ser möjligheterna med gig-ekonomin och de så kallade gig-jobben. Det kan vara ett viktigt steg in på arbetsmarknaden. För att förbättra möjligheterna för gig-jobben har Centerpartiet drivit på för tillsättandet av utredning inom ramen för Januariavtalet, vars arbete presenterades den 1 juli i år. Detta är dock bara början på ett viktigt och nödvändigt arbete på detta område. Partistyrelsen instämmer i motionens yrkande om att Centerpartiet tar ställning för den växande gig-ekonomin som skapar nya, enkla jobb.

Partistyrelsen ställer sig vidare positiv till att Centerpartiet verkar för att underlätta administrationen för personer som arbetar i gig-ekonomin genom att införa "Gig-lötsning", som likt företagslötsning hjälper enskilda individer att göra rätt för sig. Liksom vid företagslötsning kan detta dock vara en fråga som bäst hanteras lokalt av kommunerna.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

2.16.1 att Centerpartiet verkar för att principen om ömsesidigt erkännande tillämpas fullt ut på tjänstesektorn inom europeiska unionen och att fler begränsningar av yrkestjänster därigenom avskaffas.

2.16.10 att Centerpartiet tar ställning för den växande gig-ekonomin som skapar nya, enkla jobb.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

2.16.2

2.16.4

2.16.5

2.16.7

2.16.8

2.16.9

2.16.11

Partistämman avslög följande motioner:

2.16.3

2.16.6

## 6.34: Effektivitet i näringspolitiska insatser

6.34.1 att verka för minskande av bidrag som insatsform inom näringspolitiken till förmån för ökade inslag av finansieringsinstrument.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären efterlyser mindre bidrag till svenskt entreprenörskap till förmån för andra typer av finansiering. Hur och på vilka grunder och genom vilka instrument svenska företag ska få stöd är en viktig och omfattande fråga. Staten är involverad på många olika sätt med skattefinansierat kapital. Myndigheter likt Formas, RISE och Vinnova delar ut stora belopp för att främja innovativa unga företag, Almi är aktiv genom bidrag och stöd till företag i olika tillväxtfaser. Vi har statligt riskkapital i form av Saminvest och Norrlandsfonden. Exportföretag kan få rådgivning och stöd genom Exportkreditnämnden och Svensk Exportkredit. Vi har också Business Sweden som hjälper företag att marknadsföra sig utomlands. Svenska företag kan också få stöd från EU. Europeiska investeringsbanken (EIB) hanterar en del av EU:s företagsfinansiering. Företag har möjlighet att ansöka om lån direkt från Europeiska investeringsbanken som erbjuder en rad olika låneprodukter. Denna mångfald är av godo eftersom den svenska företagsfloran är diversifierad och har olika behov. En del behöver stöd i form av bidrag medan andra växer bäst med lånefinansiering och andra instrument.

Staten ska inte vara den huvudsakliga parten för finansiering till svenska företag. Det är i första hand marknadens uppgift att tillhandahålla finansiering. Staten kompletterar marknaden i detta avseende. Det finns en del regionalpolitiska stöd som tillgodoser behovet av goda förutsättningar för företagsamhet i hela landet. Partistyrelsen anser därför inte att det behövs några genomgripande reformer för statligt stöd till svenska företag.

Partistämman avslög följande motioner:

6.34.1

## 6.35: Kommersialisering i Sveriges forsknings- och innovationssystem

6.35.1 att verka för att öka prioriteringen och graden av kommersialisering inom Sveriges forsknings- och innovationssystem.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter fram behovet av en högre kommersialiseringsgrad från statligt finansierad grundforskning. Sverige har under flera år toppat EU-kommissionens Innovation Union Scoreboard. Sveriges höga ranking beror emellertid främst på att vi satsar stora resurser på forskning, inte att det egentligen resulterat i någon större output - något som brukar benämnas den svenska FoU-paradoxen. Denna blir särskilt tydlig vid en analys av delkategorin "ekonomiska effekter" i Innovation Union Scoreboard där Sverige ligger under EU-genomsnittet. Kategorin mäter bland annat hur stor del av företagets försäljning som består av nya innovationer, export av medel- och högteknologiska produkter och export av kunskapsintensiva tjänster.

För att stärka Sveriges position på den internationella marknaden behöver vi bättre nyttja de svenska näringarna och bättre positionera oss på områden där vi redan är starka och har spetskompetens. Genom ökat fokus på bland annat Life science, bioenergi, skog och produktprocesser inom stål och järn kan kvalitén på svensk forskning höjas ytterligare.

För Centerpartiet är det viktigt att resursfördelningen till forskningen är transparent och enkel att använda samt att den stimulerar och premierar vetenskaplig kvalitet, resultat i form av forskningsgenombrott, bolagsbildning och kommersialisering och samverkan med övriga samhället.

Partistyrelsen anser att grundforskning inte ska ha tvånget att leda till en kommersialisering. Bäst grundforskning görs utan inblandning på krav avseende avsättning eller marknadstillvändhet. Däremot ska en kunskapsnation som Sverige ligga högre upp i internationella mätningar när det gäller hur forskning och innovation till leda till kommersiella genombrott. Idag förser den statliga forskningspropositionen myndigheter som RISE, Vinnova och Formas med stora belopp för att de ska underlätta övergången från innovation till kommersialisering. I forskningsproppen för kommande åren har Centerpartiet även stärkt skrivningarna om kommersialisering och samverkan med näringslivet. Detta i kombination med att Centerpartiet kontinuerligt ser över förutsättningarna för att göra det enklare att driva företag tror vi är en bra väg framåt.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.35.1

## 6.36: Taxiverksamhet

6.36.1 att Taxiverksamhetens skråväsende avskaffas.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionären vill avskaffa taxibranschens "skråväsende" och göra det möjligt för privatperson att i sina fordon mot betalning bedriva taxiverksamhet. Med "skråverksamhet" avses här de tillstånd som krävs för att bedriva taxiverksamhet, det vill säga taxiförarlegitimation samt taxitrafiktillstånd. Dessa tillstånd säkerställer att fordonet är trafiksäkert och att öparen har en godtagbar handel ochandel, betalar skatter, tillser så att arbetsmiljön är god, med mera. Om taxibolaget missköter sig drar Transportstyrelsen in dessa legitimationer. Även den senaste generationer taxiutövare – till exempel Uber – uppfyller samma krav som de traditionella taxibolagen.

Taxiverksamheten idag har hälften av sin omsättning från samhällstransporter, det vill säga färdtjänst, sjukhustransporter, skolskjuts, med mera. Taxiverksamheten är även ett komplement till kollektivtrafiken. Det är därför till stor del skattemedel som finansierar dagens taxiverksamhet och enligt Kollektivtrafiklagen är det regionernas skyldighet att se till så att varje region har en fungerande samhällstransporter.

Det är ett faktum att digitaliseringen har medfört nya tjänster till gagn för samhället. Likaledes är det ett faktum att taxiverksamhet via digitala tjänster leder till stort skatteundandragande och skattebortfall. Det finns exempel på utbredd svart taxi-verksamhet som använder sociala medier som plattformar. Detta riskerar att slå undan benen på seriösa företag som därmed inte heller skulle kunna erbjuda sina samhällstransporttjänster till regionen.

Centerpartiet driver på för att säkra att plattformsekonomin inkluderas i den reguljära ekonomin så att det inte är möjligt att undvika skatter och avgifter bara för att man säljer sina tjänster via en plattform. Det är avgörande för rättvis konkurrens, för ökad trygghet och för att säkra att innovativa tjänster kan utvecklas och inkluderas i samhällsekonomin.

För Centerpartiet är det oerhört viktigt att vi kan ta fram system och strukturer som är anpassade för den digitala ekonomins tjänster samtidigt som vi med kraft kan säkerställa att rätt skatter betalas in.

I och med digitaliseringen har svart-taxi-verksamheten blivit mer utbredd, "professionell" och etablerad. Vanliga privatbilister lägger ut sina tjänster som "taxi-chaufförer" på särskilda Facebook-sidor och konkurrerar därmed i en omfattning med seriösa taxibolag mer än någonsin. Att samhället har tillgång till seriösa taxibolag som dels kör privatpersoner och dels utför samhällstransporter för det offentliga viktigt för samhället. Att släppa på de krav som ställts upp för en sådan viktig del som transporter av människor är inte rätt väg att gå. Det kommer att leda till att skattemedel undandras från statskassan och att trafiksäkerheten för privattransporten sätts ur spel samt att underlaget för samhällstransporter minskar.

Partistämman avslög följande motioner:

6.36.1

## 6.37: Ungdomars praktik

6.37.1 att hålla fram morötter som gör större skogsägare (även offentliga som kyrkan och kommuner) mer motiverade att ta ansvar för ungdomars praktik.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter fram vikten av att ungdomar skaffar sig en bild av skogsbruket och skogsnäringens betydelse genom att i större utsträckning engagera sig i skogsskötsel. Idag är i praktiken all skogsskötsel utlagd på entreprenad till utländsk arbetskraft, det gäller plantering likväl som röjning. Staten och dess myndigheter betraktar skogsägarnas skogsskötsel som ett sektorsansvar och har i praktiken inga styrmedel i denna del för att ändra detta.

Skogsstyrelsen har ett särskilt uppdrag att lära långtidsarbetslösa och nyanlända bedriva skogsskötsel, men det är mer ett arbetsmarknadsprojekt än ett sätt att få ungdomar att intressera sig för skogsbruk.

Sedan den nya skogslagstiftningen trädde i kraft den 1 januari år 1994 är präglas skogssektorn av frihet under ansvar. Det har inneburit att staten har hållit sig undan från styrning - bortsett från sektorsrelaterad lagstiftning, givetvis. Denna princip är värd att värna och det skulle vara problematiskt ur ett marknadsperspektiv om staten gick in med avdrag, bidrag eller andra finansiella styrmedel för att göra det attraktivare för branschen att anställa ungdomar. Alla sådana initiativ får i så fall komma från branschen själv och skulle kunna motiveras utifrån branschens eget behov av långsiktig rekrytering av ungdomar till skogsyrkena.

Partistämman avslog följande motioner:

6.37.1

## 1.53, 1.54, 1.55, 1.56: Regelförenkling

1.53.1 att utreda möjligheten och utföra konsekvensanalys för implementering gällande uppstart av företag på deltid, under en begränsad uppstartstid så som intentionen i motionen anför.

1.54.1 att lagstiftaren gör systematiska utvärderingar så att lagar och regler genomförs på ett för företagen enkelt och kostnadseffektivt sätt.

1.54.2 att i regeringens regleringsbrev till myndigheter ska det ges tydliga instruktioner om fortsatt regelförenkling.

1.54.3 att vid ny lagstiftning, som drabbar företag, skall följande gälla: 1 regel in - 2 regler ut.

1.54.4 att en företagarambudsman föreslås att tillsättas för att bevaka företagets intressen vid lagstiftning och regelverk som berör företag.

1.54.5 att Centerpartiet också verkar för att genomföra de 4 första uppsatserna, i denna motion, även på EU-nivå, där många av de lagar och regelverk som sedan drabbar företagen beslutas.

1.55.1 att en digital plats skapas där en företagare kan få en överblick över sitt företag, se vilka regler som gäller och vilka rapporteringar som krävs.

1.56.1 att en förenkling av företagets regelbörda sker utifrån principen om "en uppgift en gång".

1.56.2 att ett arbete för att effektivisera och korta handläggningstiderna påbörjas.

1.56.3 att efterfakturering införs hos statliga myndigheter av utförd tillsyn och kontroller.

### **Partistyrelsens yttrande:**



Sverige ska vara världens bästa land att starta och driva företag i. Det finns många vägar in i företaget. Att testa idéer, att ta över och driva ett företag, att investera och bli delägare eller att starta upp något parallellt med sin anställning. Framgångsrika företag försörjer både företagaren och hans anställda. Till detta kommer att företagande kan ha en viktig integrationsaspekt. Centerpartiet är övertygad om att enklare regler får många potentiella företagare att ta steget, testa en egen första verksamhet och i nästa steg utveckla den till ett större företag.

Arbetet med att stärka och förbättra villkoren för nyföretagande – och integration – pågår ständigt inom ramen för Centerpartiets politikutvecklingsarbete. För att göra företagande lika naturligt som anställning behöver vi också uppmuntra så kallade "kombinatorer" så att man kan vara både anställd och företagare på samma gång.

En motionär lyfter möjligheten att ta sig an företagande på deltid, till exempel medan man har arbetslöshetsersättning. Inom ramen för detta sätt att starta företag har Centerpartiet lanserat så kallade "CFN-lån för företagare" – en motsvarighet till CSN. Många nyföretagare har det mycket knapert ekonomiskt under företagets uppstartsfas innan intäkterna börjar flyta in. Det skapar en osäkerhet som kan leda till att särskilt unga människor avstår från att förverkliga sin företagsdröm. Det bör därför införas ett CFN-stöd i form av lån, riktat till alla nya företagare oavsett ålder. CFN-lånet ska kunna utgå som ett lån med samma ränte- och återbetalningsregler som för studielånet. Det bör under åtminstone ett år vara möjligt att ta ett företagandelån på samma nivå som totalbeloppet i studiemedelssystemet. Detta belopp bör dock till 100 procent utgöras av lån. En befintlig organisation på näringslivsområdet bör administrera CFN.

Vidare har Centerpartiet föreslagit en reform som kallas "ingångsföretag". Tanken är att man som enskild person ska kunna bedriva en verksamhet som omsätter maximalt 250 000 kronor per år. Hela företaget ska kunna hanteras via en app i telefonen. Vid varje transaktion dras automatiskt en schablonskatt på 25 procent som går till Skatteverket. Resterande 75 procent stannar hos företagaren. Det kapar bort administrativt regelkrångel och underlättar avsevärt för individen att själv skapa sin egen försörjning och bli mindre beroende av bidrag från samhället. Partistyrelsen menar dock att man inte ska kunna "fylla upp" tid man inte bedriver företag med a-kassa. Arbetslöshetsförsäkring får inte bli slags "starta eget bidrag" utan ska riktas till personer som söker arbete och ställer sig till arbetsmarknadens förfogande. Däremot ska man kunna ha hemsida och liknande marknadsföring så att man kan starta företaget, ungefär som att man söker arbete i form av anställning.

En motionär beskriver att företagare ska kunna fokusera på att få sin verksamhet att växa istället för att lägga tid på regelkrångel. Många regler är onödiga och tidskrävande. Detta kostar mycket pengar, både för företagaren och för samhället. Centerpartiet driver sedan länge aktivt frågan om regelförenklingar. Nya regler effekt på företagets kostnader bör alltid utredas grundligt. Det bör införas ett krav på "en regel in – en regel ut". Nya regler som innebär ökade kostnader bör kombineras med regelförenklingar som minst kompenserar dessa kostnadsökningar. Fler regler bör ges så kallade solnedgångsklausuler, som innebär att en regel ges ett slutdatum då det måste visas att dess fördelar fortsatt överstiger dess nackdelar för att regeln ifråga ska få vara kvar.

Centerpartiet la hösten år 2020 en motion i Riksdagen med namnet Regelförenkling för bättre styrning, service och ökat företagande med en rad förslag för att minska regelbördan för företag och myndigheter. Vi lyfter explicit fram just vikten av att i regleringsbrev till myndigheterna ger akt på att som en del av sin myndighetskultur – vi kallar det för hållbarhetsarbete – ständigt arbeta med regelförenkling. Vi vill också se en sammanställning av den flora av åtgärder och utredningar som gjorts det senaste decenniet för att utröna effektiviteten i detta arbete.

En ombudsman för att bevaka detta är en intressant idé, och vad vi på detta område föreslår är dels ökade anslag till regelrådet dels att Regeringskansliet får en central resurs som ska säkerställa och hålla samman det pågående regelförenklaringsarbetet. Vi menar att den funktion som motionären tänker sig med en ombudsman skulle kunna fångas upp med ytterligare resurser på Regeringskansliet, det vill säga en enhet och resurs som tar emot kritik och inspel från företagare och i de fall där det bedöms lämpligt även kan ge råd.

Avseende EU så vill Centerpartiet att Sverige bör övergå till direktimplementering av EU-direktiv med EU:s miniminivå som standard och vi föreslår också att jämföra Sverige med andra länder avseende regelförenklaringsarbetet i syfte att identifiera utvecklingsområden.

En motionär understryker vikten av möjligheten till överblick över sin verksamhet för att förenkla för företagsamheten i Sverige. Tillväxtverket släppte år 2020 rapporten Uppdrag att verka för digitalt först – för ett enklare företagande (N2017/0481.53/FF) där de listar en rad förslag för att kunna förenkla för företagare. Det handlar både om, precis som motionären skriver, att skapa en plattform för att skaffa en överblick och att genom det "digitala ekosystem" som efterfrågas kunna göra det enklare för myndigheter och företagare att dela uppgifter och därmed minska till exempel kraven för informationsinlämning av samma uppgifter flera gånger. Mycket av det Tillväxtverket förordar förefaller ännu ogjort, om man får tro de branschexperter som följer utvecklingen på området.

Idag finns två uppskattade plattformar som man skulle kunna utgå ifrån och bygga vidare på: verksamt.se och Serverat. Tillväxtverket skriver i sin rapport att "för att kunna realisera ett digitalt ekosystem visar erfarenheterna av Serverat att det är centralt att alla aktörer i alla branscher ingår i ekosystemet och arbetar mot samma mål." Centerpartiets bedömning är att det skulle vara en stor förenkling för företagare och spara både tid och pengar om detta blev verklighet. I dagsläget finns knappt resurser i budget för att underhålla och utveckla verksamt.se. Att öka samordningen mellan myndigheter i syfte att minska krånglet och arbetet för företagare att lämna in samma uppgifter till olika myndigheter är angeläget. Att därför arbeta för den vision som motionären föreslår ställer sig partistyrelsen bakom.

En motionär lyfter fram att det ska räcka att lämna in sina uppgifter en gång och att de ska kunna hämtas in av alla de myndigheter som så önskar, där detta skulle förenkla livet som företagare. Till exempel de uppgifter som man lämnar till myndighet i samband med bolagsbildning. Partistyrelsen instämmer i motionärens beskrivning att företagare ska kunna fokusera på att få sin verksamhet att växa istället för att lägga tid på regelkrångel. Många regler är onödiga och tidskrävande. Detta kostar mycket pengar, både för företagaren och för samhället. Centerpartiet driver sedan länge frågan om regelförenklingar. Nya reglers effekt på företagens kostnader bör alltid utredas grundligt. Att löpande utvärdera lagstiftningen på regelförenklingsområdet borde vara en självklart, men här kan mer göras. Kriterier som reglerar vad som ska utvärderas, en självständighet och autonomi för den som ska genomföra utvärderingen borde tas fram av regeringen och tillämpas som en del i regelförenklingsarbetet.

Centerpartiet drev i höstas igenom en del nya skrivningar i regleringsbrev till några myndigheter (Tillväxtverket, Jordbruksverket och Naturvårdsverket) på temat regelförenkling. Vi skrev att dessa myndigheter ska "arbeta för att förenkla och förkorta tillståndsprocesser genom att ta fram ett digitalt ansökningssystem tillsammans med en branschspecifik vägledning för djurhållande företag. Dessa åtgärder skulle förenkla administrationen för både myndigheter och företagare och frigöra tid och resurser till att förverkliga livsmedelsstrategins mål." Regeringen ska vara så tydliga så möjligt i regleringsbrev kring regelförenkling för att maximera styrningen av myndigheterna.

Motionären lyfter fram nyttan med efterfakturering, den så kallade Rättviksmodellen, en modell Centerpartiet sympatiserar med. Vi anser att huvudregeln bör vara att myndigheterna tar ut avgifter från berörda företag först när motprestationen – i detta fall tillsynen – faktiskt är utförd. Efterhandsbetalning av tillsynsavgifter bör göras till regel och införas av alla myndigheter i Sverige.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

1.54.1 att lagstiftaren gör systematiska utvärderingar så att lagar och regler genomförs på ett för företagen enkelt och kostnadseffektivt sätt.

1.54.2 att i regeringens regleringsbrev till myndigheter ska det ges tydliga instruktioner om fortsatt regelförenkling.

1.56.3 att efterfakturering införs hos statliga myndigheter av utförd tillsyn och kontroller.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

1.54.3

1.54.4

1.54.5

1.55.1

1.56.1

1.56.2

Partistämman avslag följande motioner:

1.53.1

## 1.57: Fler kvinnliga företagare

1.57.1 att det återstartas nätverk för företagarkvinnor.

1.57.2 att i samverkan med andra aktörer skapa och erbjuda relevanta aktiviteter för att inspirera företagare till tillväxt på en internationell marknad.

1.57.3 att bygga effektiva nätverk med syfte att göra affärer för att företag ska komma ett steg längre med sitt företagande.

### Partistyrelsens yttrande:

Centerpartiet värnar det jämställda företagandet. Alla – oavsett kön – ska ha möjlighet att starta och driva företag. Så är det inte idag. Markant fler män än kvinnor driver företag och kvinnor har svårare att få finansiering för sitt företagande. I ett internationellt perspektiv finns stora utmaningar. Trots att Sverige är en förebild för jämställdhet mellan män och kvinnor – vi ligger på tredje plats efter Island och Norge enligt World Economic Forum – så är vi bland EU-länder lägst rankade sett till kvinnors företagare tillsammans med Irland och Malta. En färsk undersökning från november år 2020 från Startpoint som Almi låtit beställa – Utredning av behov och efterfrågan av support och insatser till fokusgrupper - förstärker bilden. Andelen kvinnliga företagare är avtagande i Sverige. Under de senaste tre åren (2015 - 2019) har andelen kvinnliga företagare i Sverige sjunkit från cirka 29 procent till 27 procent. Sverige avviker således från EU:s positiva trend. Rapporten visar också att allt färre nationella satsningar riktade till fokusgrupperna har gjorts under senare år. De djupintervjuer och dokumentstudier som Startpoint genomfört visar att betydligt fler kvinnor än män upplever att företagandet är ensamt. Sex procent av kvinnorna upplevde detta som ett problem medan endast två procent av männen vittnade om detta. Detta talar för ett ökat behov av nätverk för kvinnors företagande.

Det är viktigt att den offentliga företagspolitiken i sig inte bidrar till att förstärka den manliga dominans som redan finns i näringslivet. Berörda myndigheter - såsom Vinnova, Almi och Tillväxtverket -, måste ges tydliga och mätbara mål. Målet ska vara att alla statliga medel för företagande ska fördelas jämställt.

Almi har sedan myndigheten etablerades år 1994 haft kvinnors företagande i fokus i sina ägardirektiv. Myndigheten har initierat olika satsningar för att främja kvinnors företagande. På samma sätt arbetar Tillväxtverket med olika initiativ att främja kvinnors företagande, men framför allt utifrån utrikesfödda kvinnors företagande. Tillväxtverket har både särskilda regeringsuppdrag men arbetar också med dessa frågor inom ramen för den löpande verksamheten. Tidigare ansvarade Tillväxtverket för ett särskilt "Ambassadörsnätverk" som riktade sig till kvinnors företagande, men detta existerar inte idag. Samma myndighet finansierade också organisationen Winnet Sverige, som bland annat arbetade med kvinnors entreprenörskap både nationellt, internationellt och lokalt. När stödet från myndigheten drogs in förra mandatperioden, fortsatte Winnet på ideell basis vilket, av naturliga skäl, begränsat verksamheten. Centerpartiet är positivt till att se över ökade stöd till Winnet via Tillväxtverkets finansiering men som ett första skede behöver verksamheten dock utvärderas och effektiviseras. Många av de nätverk som finns idag riktar sig till anställda chefer på företag, och det saknas, enligt representanter för Winnet, bra nätverk som stöttar företagare. Partistyrelsen ser därför gärna att frågan genomlysas för att möjliggöra förutsättningarna till nya nätverk för kvinnors företagande.

Partistämman beslutade:

att ge berörda myndigheterna i uppdrag att ta fram förslag på hur staten kan finansiera och upprätta fler nätverk för kvinnors företagande.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

1.57.1

1.57.2

1.57.3

## 1.58: Miljö- och konsekvensbeskrivning (MKB) vid prospektering av mineraler

1.58.1 att MKB (miljö- och konsekvensbeskrivning) alltid ska föregå en ev. prospektering av mineraler.

1.58.2 att MKB-lagstiftningen för prospektering ska kompletteras så att det motsvarar MKB-kraven för alla andra typer av verksamheter/förstudier.

1.58.3 att i samband med att MKB presentera kan krav på invallning ställas.

1.58.4 att krav på återställning av prospekteringsområdet ska ske efter avslutad provborrning.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter fram dels behovet av en genomlysning av miljökonsekvenserna vid prospektering, dels vikten av återställning av landskapet efter genomförd prospektering.

Tillvägagångssättet idag, när en aktör vill prospektera, är att denna inledningsvis hemställer om tillstånd hos Bergsstaten och därefter hos Länsstyrelsen. Länsstyrelsen gör då en prövning om behovet av en MKB utifrån vilken slags prospektering det handlar om.

Till saken hör vidare att även Naturvårdsverket har långtgående regelverk för att pröva om och när det behövs miljökonsekvensbeskrivningar vid prospektering. I Naturvårdsverkets allmänna råd sägs att "Vid bedömningen av om en miljökonsekvensbeskrivning behövs i ett ärende om anmälan för samråd enligt 12:6 MB, bör det särskilt beaktas, om verksamheten eller åtgärden är omfattande, svårbedömd, av stort allmänt intresse eller berör områden där naturmiljön är särskilt känslig."

I Naturvårdsverkets handbok sägs vidare att "Tillsynsmyndigheten avgör när en MKB behövs i ett ärende enligt 12:6 MB. Krav på MKB bör ställas med urskiljning och endast när det är motiverat från miljösynpunkt. De flesta ärenden enligt 12:6 har en så begränsad miljöpåverkan att MKB inte bör vara aktuell."

Det finns en rad olika metoder för att utröna om det finns fyndigheter och en del av dessa tillvägagångssätt innebär inte någon påverkan alls på jordskorpan. Det kan handla om att gå med en mätare ovan jord eller att till och med flyga över området med mätutrustning. I dessa fall avkrävs prospektören ingen MKB. Om det rör sig om en typ av prospektering som kräver MKB så utkrävs det av våra myndigheter.

Länsstyrelsen bedömer alltså varje ansökan om prospektering noga utifrån riktlinjer från Naturvårdsverket. Det kan då även handla om behov av invallning, som motionären efterfrågar.

Partistyrelsen ser idag inget behov av att avkräva MKB för varje slags prospektering, i synnerhet eftersom MKB är väldigt resursintensiva och kan försena processen. Värt att notera i sammanhanget är att MKB dock är obligatoriskt i ett senare skede, i samband med ansökan om miljödom för att bedriva gruvverksamhet.

I samband med att ansökan och MKB upprättas och färdigställs ska den som avser att bedriva gruvverksamhet samråda med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Sökanden även ska samråda med övriga statliga myndigheter, de kommuner, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Sökanden upprättar ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen med beaktande av vad som framkommit vid samrådet. Förutom MKB ska ansökan innehålla en teknisk beskrivning och en avfallshanteringsplan. Det finns idag regelverk som ska fånga upp just de fall av prospektering som kan få återverkningar på jordskorpan eller miljön i övrigt.

När det gäller återställning av prospekteringsområdet efter avslutad undersökning är det redan idag ett krav och en del i den process som prospekteringsbolag har att följa.

Partistämman avlog följande motioner:

1.58.1

1.58.2

1.58.3

1.58.4

## Infrastruktur och transporter

### 1.26: Vindkraft och lokal utveckling

1.26.1 att - Formerna för offentlig medverkan till kapitalförsörjning till företag i bygder som påverkas av vindkraftsetableringar utreds och att mekanismer för denna medverkan inrättas.

1.26.2 att - Anpassningar i statsstödsförordningen görs med målet att offentliga resurser skall kunna medverka i funktionen och bidra till kapitalförsörjningen i områden som påverkas av vindkraftsetableringar.

1.26.3 att - Statliga resurser, som kompletterar vindkraftsexploatörernas avsättningar, investeras i finansiella mekanismer som förstärker företagets säkerheter, vitaliserar lånemarknaden och förbättrar kapitalförsörjningen i de bygder som bidrar så påtagligt till energipolitikens genomförande.

#### Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att vindkraften är en viktig del av framtidens energisystem och att det är viktigt att vindkraftsetablering också kan bidra till regional utveckling.

För att nå målet om ett hundra procent förnybart energisystem kommer en fortsatt utbyggnad av vindkraft vara en viktig del. Centerpartiet uppmuntrar utbyggnaden av vindkraft och strävar därför mot att röja de hinder som idag sätter stopp för utvecklingen. För att maximera våra befintliga resurser är det viktigt att vindkraftverk kan byggas vid optimala vindlägen, där vindresursen nyttjas på bästa sätt med minsta möjliga miljöpåverkan. När vindkraften förpassas till sämre vindlägen krävs fler vindkraftverk, vilket leder till såväl större påverkan på landskapet som ökad kostnad för att nå samma produktion.

Det är därför viktigt att de människor som bor på platser med goda vindlägen också kan se också kan se fördelarna med densamma. Vindkraften bidrar till att stärka den lokala ekonomin under såväl byggfasen som under driftfasen. För markägaren kan vindkraftsetablering vara ett viktigt tillskott, men Centerpartiet anser att nyttan ska komma även de som inte är markägare till del. En viktig del är att underlätta andelsägande i vindkraft, vilket Centerpartiet arbetat länge för. Centerpartiet anser också att viss ersättning ska utgå till närboende, som kan påverkas av etableringen.

Idag är det inte ovanligt att lokalbefolkningen erbjuder ersättning för det intrång som vindkraftsetableringen innebär i form av en bygdepeng. Bygdepengen ska gå till projekt, investeringar och gemensamma anläggningar som kan bidra till områdets utveckling. Detta är i allra högsta grad välkomna initiativ, men strukturen för bygdepengen ska fortsatt vara en fråga för projektörer och markägare, och inte för politikerna. Därför föreslår partistyrelsen att avslå förslaget om att offentliga resurser ska bidra till kapitalförsörjningen i områden som påverkas av vindkraftsetableringar.

Motionären lyfter en annan form av stödssystem i form av avsättningar i en regional kreditgarantifond, som ämnar stärka kapitalförsörjningen i de regioner som är föremål för vindkraftsetableringen. Partistyrelsen instämmer i motionärens framställning om att det är viktigt att ytterligare stärka den lokala utvecklingen i samband med vindkraftsetableringar. Vindkraftsetableringar är och ska fortsatt vara till gagn för kommunerna.

Det är också därför som Centerpartiet sedan länge förespråkat att regionalisera fastighetsskatten för industri- och elproducerande fastigheter.

Detta skulle skapa långsiktiga ekonomiska morötter för kommunen och bidra till den lokala utvecklingen.

Att låta fastighetsskatten från vindkraften tillfalla kommunen istället för staten, är ett sätt att öka incitamenten för kommunen att medverka i omställningen till förnybart. Kommunen får på så vis del av vindkraftens värde,

utan att vindkraftens ekonomiska förutsättningar påverkas. Partistyrelsen anser att regionaliserade skattebaser är ett mer effektivt verktyg i sammanhanget än direkta statliga stöd och föreslår därför avslag i den delen.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

1.26.1

Partistämman avslag följande motioner:

1.26.2

1.26.3

## 1.27, 1.28: Intrångsersättning för elnätsinfrastruktur

1.27.1 att Centerpartiet tar på sig ledartröjan i att se och lyfta in helheten i landets fortsatta elektrifiering.

1.27.2 att Centerpartiet utreder hur en plan ska kunna se ut för att de elledningar som ska dras fram görs så på ett så marksnålt och markeffektivt sätt som möjligt, både vad gäller luft- alt markledning. Där statliga verken måste samordna sig och sina verksamheter för det samhällsekonomiskt bästa, så att den smartaste lösningen alltid blir den självklara lösningen. Utan att tillstyrka vattenfall friare tyglar enl deras förfrågan om åtgärdsåttnader.

1.27.3 att Centerpartiet fortsätter vara det parti som står upp för äganderätten, och den lilla människan när monopol och statliga verk drar på med sina maktmedel. För helheten med alla de mål vi har att uppfylla så som Agenda 2030, livsmedelsstrategin, ökad självförsörjningsgrad, kulturlandskap etc.

1.27.4 att Centerpartiet verkar för att den mark som blir i anspråkstagen blir skäligen ersatt, både för förlorade värden och för att få de stora och statliga bolagen att bli mer varsamma och marksnåla när de går fram med statlig gemensam infrastruktur på privatägd eller kommunal mark.

1.28.1 att ersättningsmodellen för intrångsersättning görs om i grunden för att mer efterlikna den arrendemodell som tillämpas vid vindkraftupplåtelse alltså att man som markägare får ta del av "värdet" som genereras och eller att arrendet följer den produktionsförlust som intrånget medför uppräknat med årligt index. Alltså att markägarna får betalt årligen för den mark som då "arrenderas" ut till Svenska kraftnät. Givetvis skall detta också gälla retroaktivt för befintliga ledningar.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionärerna lyfter det gällande behovet av ökad överföringskapacitet i Sverige och den pågående upprustningen och utbyggnaden av Sveriges elnät. I ljuset av detta framställer motionärerna denna utvecklings påverkan på markägare, och att stora arealer mark tas i anspråk. Motionärerna anser att intrångsersättningen inte motsvarar förlusten för markägaren, och att nätutbyggnaden kan ge upphov till målkonflikter inom svensk politik. Livsmedelsstrategin och genomförandet av Agenda 2030 lyfts bland andra som exempel på detta. Centerpartiet uppmanas att se till helheten när det kommer till markanvändningen. En viktig del i omställningen till fossilfrihet är den ökade elektrifieringen av transporter, industrin och andra verksamheter.

Elektrifieringen av samhället är ett effektivt sätt att minska utsläppen om elen som används har låga koldioxidutsläpp. Centerpartiet har tagit tydligt ledarskap i arbetet med att ta fram en nationell elektrifieringsstrategi, som initierades inom ramen för Januariarbetet. Vi avser vara drivande för att en sådan strategi tas fram, även fortsättningsvis.

För Centerpartiet är äganderätten inte bara en grundläggande rättighet när det kommer till demokratifrågor, det ska också bara en vägledande princip när det kommer till frågor som rör markanvändning. Partistyrelsen instämmer i att det är viktigt att markintrång överlag minimeras. Därför är det viktigt att den infrastruktur som stärker vårt elsystem och möjliggör elektrifieringen, om möjligt byggs med marksnål teknik.

Centerpartiet arbetar återkommande efter det stämmobeslut som togs 2015, om att människors frihet, förfoganderätt och äganderätt ska stärkas. För oss är det likaledes viktigt att det offentliga intrång i människors egendom ska begränsas och alltid ske i god dialog med berörda.

Ansvaret för att planera vår framtida nätutbyggnad faller på vår expertmyndighet Svenska kraftnät, och så tycker vi fortsatt att det ska vara. Det svenska transmissionsnätet är kraftigt eftersatt och investeringar kommer behöva göras för att stärka överföringskapaciteten. Samtidigt är inte en ökad nätutbyggnad lösningen på allt. Energieffektivisering, flexibel användning, energilagring och andra smarta lösningar minskar behovet av att bygga nät, som måste beaktas i planeringen. Dessutom anser vi att Svenska Kraftnäts planering över utbyggnaden av stamnätet i högre grad ska ta höjd för möjligheter till expansion istället för att enbart utgå ifrån prognoser.

Det är också Svenska kraftnät som beslutar om teknikvalet när det kommer till elnätsinfrastruktur i samråd med berörda parter såsom fastighetsägare, närboende och andra intressenter. Målet ska vara minimera påverkan på boenden, natur och samhället.

Samtidigt måste myndigheten förhålla sig till mål om stamnätets funktion och kostnadskalkyler. Därför balanseras ibland motstridiga intressen såsom markanspråk och investeringskostnad med elsystemnyttan. Partistyrelsen framhårdar däremot att det är regeringen som ytterst ansvarar för såväl samhällsnyttan som den potentiella skadan på medborgarnas egendom, och därför ska de som drabbas av det enskilda valet också bli skäligen ersatt om det innebär ett intrång på den egna marken.

Partistyrelsen anser att ersättningsmodeller och nationella riktlinjer för tvingande avsättning av jordbruks- och skogsmark kan förtydligas. Partistyrelsen instämmer med motionärens intentioner om att ersättningsmodellerna bör utvecklas, vilket föreslås i årets ekonomiskpolitiska stämmoprogram. Vilken modell som lämpar sig bäst för detta ändamål bör däremot lämnas öppet inför kommande översyner.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

1.27.1

1.27.3

1.27.4

1.28.1

Partistämman avslög följande motioner:

1.27.2

### 3.1, 3.2, 3.3, 3.4: Bredbandsutbyggnad

3.1.1 att staten tar det övergripande ansvaret att bygga bredband i hela Sverige (98 procent) och att utbyggnadstakten snabbas på.

3.1.2 att det blir tydligare att utbyggt bredband är ett allmänt intresse.

3.1.3 att medel från landsbygdsprogrammet fortfarande ska kunna användas för bredbandsutbyggnad när det är lämpligt.

3.1.4 att länsstyrelserna får ett tydligt uppdrag att stötta kommunerna i planeringssituationer, såsom vid översiktsplanering och mellankommunal samordning, så att bredbandsmål uppnås.

3.1.5 att förslaget om ett lagstadgat undantag från lokaliseringsprincipen för kommunal bredbandsverksamhet genomförs, alternativt att dispenser medges från nuvarande lagstiftning.

3.1.6 att det ska vara möjligt att få en bättre finansiering för enskilda, till exempel genom att dela upp betalningen för att ansluta.

3.1.7 att digitaliseringens fördelar tillfullo tas tillvara.

3.2.1 att Sveriges utbyggnad av bredband finansieras från något annat håll än landsbygdsprogrammet.

3.2.2 att avgiften för anslutning borde vara solidariskt lika och gälla på insidan boningshus.

3.3.1 att Jordbruksverket genom länsstyrelsen möjliggör för exploatören att erbjuda delbetalning för anslutningsavgiften även när det byggs med statliga stöd.

3.4.1 att det statliga stödet till bredband ökar.

3.4.2 att stödsystemet i högre grad ska gynna geografier som marknaden inte når och att tomma hus kan räknas med i underlaget.

3.4.3 att statens verksamheter, såsom Trafikverk och länsstyrelser, underlättar för att byggnation av bredbandsutbyggnad.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter fram det angelägna i att ha ett snabbt tempo i utbyggnaden av vår digitala infrastruktur. Mer pengar i budgeten till bredbandsstöd har varit viktigt för Centerpartiet under innevarande mandatperiod och detta återspeglades också som en punkt i Januariavtalet. De bredbandsmål som regeringen satte år 2016 kommer inte att nås. Dessa mål håller nu på att ses över och de nya målen bör både vara sporrande och realistiska och fokusera på var prioriteringarna ska ligga.

Idag har knappt 90 procent av alla hushåll och företag i Sverige tillgång till bredband. Skillnaden mellan storstad och landsbygd är fortfarande stor. Denna klyfta måste slutas och Centerpartiet har därför i regleringsbrev och i förhandlingen med regeringen fått in skrivningar och beslut som trycker på att bredbandsstödet ska komma hela landet till del. PTS nya modell för stöd till bredband tar fasta på att sluta klyftan mellan stad och landsbygd. När det gäller möjligheten att söka stöd från EU är det som motionären skriver, något som ligger på is fram till år 2023. I sak är stödet från EU angeläget och något vi ställer oss bakom. Av de 50 miljarder som Sverige ska få från EU är 20 procent öronmärkta för digitala investeringar. Regeringen äger frågan hur dessa ska falla ut. Dock är de medel som återfanns inom ramen för Landsbygdsprogrammet inte aktuella denna period och kan därför ej sökas på det sätt som gjordes inom föregående programperiod.

Frågan om lokaliseringssprincipen är ytterligare en fråga som Centerpartiet drivit med framgång. Regeringen har nu tillsatt en utredning som ska vara klar i december år 2021. Utredningen ska ta fram förslag till undantag från lokaliseringssprincipen. Syftet med uppdraget är att främja utbyggnaden av bredband i hela landet. På samma sätt är regionernas och länsstyrelsernas roll fortsatt viktig och Centerpartiet står bakom att bredbandskoordinatorerna får fortsatt finansiering fram till åtminstone år 2025

Även om det är staten som subventionerar en hel del investeringar i bredband är det fortfarande den marknaden som på kommersiella grunder bygger ut mest. Vilka avtalslösningar och betalningsmodeller som träffas mellan näringsliv och enskilda kunder är inget som partistyrelsen anser ska regleras. Slutligen vill motionärerna lyfta fram att digitaliseringens fördelar till fulla ska tas tillvara. Det är en viktig sak att påpeka och här kan inte minst bredbandsutbyggnadens möjligheter för vård, skola och omsorg lyftas fram, något som ett av stämmoprogrammen också gör.

För Centerpartiet är statlig finansiering till bredband en viktig fråga och den har varit tongivande i de förhandlingar vi fört med regeringen och Liberalerna inom ramen för Januariavtalet. Vi har här kunnat stärka de statsfinansiella satsningarna på bredband kraftigt och vi avser fortsätta med detta framöver. Idag är det alltså infrastrukturdepartementets utgiftsområde som – tillsammans med kommersiella aktörer – finansierar bredbandsutbyggnaden. Att, som motionären föreslår, mer i detalj ge sig in och sätta ett enhetligt pris på den sista delen av en bredbandsinstallation tror inte Partistyrelsen är rätt väg att gå. Det skulle bli en försvårande faktor för de aktörer som ägnar sig åt att bygga ut bredband.

En motion handlar om delbetalning av anslutningsavgift även när det byggs med statligt stöd. Sedan år 2020 är det Post- och telestyrelsen som hanterar bredbandsstödet, tidigare var det Jordbruksverket. I den modell som PTS nu tillämpar skulle det strida mot EU:s statsstödsregler att medge delbetalning. Partistyrelsen vill se en översyn över de regler som gäller för när statligt stöd till bredbandsutbyggnad tolkas som statsstöd, inte minst sett mot bakgrund av att EU tydligt har tagit ställning till vikten av en snabb digitalisering i Europas glesare delar och betonat vikten av detta inom Återhämtningsfonden som upprättats i samband med pandemin.



En motionär understryker myndigheternas roll i att underlätta utbyggnaden av bredband. Centerpartiet tog hösten år 2020 fram en kommittémotion som heter IT som det femte transportslaget där vi utvecklar just denna tankegång. För Centerpartiet är IT "det femte transportslaget" som vid sidan av väg, järnväg, sjöfart och flyg möjliggör liv, arbete och boende i hela landet. Över tiden måste därför IT-lösningar göras till ett valbart alternativ vid de åtgärdsvalstudier (ÅVS) Trafikverket gör, i syfte att öka tillgängligheten för människor i hela landet.

Centerpartiet anser att en logisk följd av detta borde vara att IT alltså bör övervägas att göras till ett av Trafikverkets ansvarsområden för att på ett mer naturligt sätt få in IT som möjlig del av åtgärder i en ÅVS och som steg i fyrstegsprincipen. Det skulle förbättra möjligheterna till investeringar i - och underhåll av - IT i samband med väg- och järnvägsbyggnation och underhåll samt bli en integrerad del av Trafikverkets anslag och budget. På myndighetsfronten så kan, utöver Trafikverket så kan, anser vi, Svenska Kraftnät ta en större roll i att främja bredbandsutbyggnaden.

Partistämman beslutade:

att verka för att förenkla del- och avbetalningsmöjligheter för bredbandsinstallationer och i den utsträckning detta idag försvåras genom EU:s statsstödsregler försöka påverka dessa för att underlätta snabb bredbandsutbyggnad.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

3.1.1

3.1.2

3.1.4

3.1.5

3.1.7

3.2.1

3.4.1

3.4.2

3.4.3

Partistämman avslog följande motioner:

3.1.3

3.1.6

3.2.2

3.3.1

### 3.5: Samarbete om mobilmaster

3.5.1 att lagligt tvinga mobiloperatörerna att samarbeta så att svenska mobilanvändares mobiler alltid kopplar upp sig mot närmaste mast.

**Partistyrelsens yttrande:**

Motionären anser att mobiloperatörer ska tvingas samarbeta för att förbättra den mobila täckningen. Centerpartiet värnar den konkurrensutsatta marknaden med en mångfald av operatörer. Vi anser att en förbättrad rikstäckande mobiltäckning är bättre än att tvinga operatörerna att samarbeta. Det finns ett stort investerat kapital i befintlig infrastruktur som inte gör det enkelt att ytterligare tvinga operatörerna att samarbeta. Yttäckningen för mobiltelefoni (taltjänster) och yttäckningen för mobiltelefoni når i många län nära 100 procent av länets yta.

Redan idag samarbetar flera operatörer i samma nät. Lagen om elektronisk kommunikation ger PTS rätt att tvinga operatörer att dela master om det är tillräckligt motiverat. Det finns också andra åtgärder för att förbättra mobiltäckningen, till exempel genom att frigöra 700-bandet för mobila tjänster - något som Centerpartiet i regeringsställning drivit igenom.

Partistyrelsen anser att tvång till samarbeten mellan konkurrenter inte är önskvärt på mobilmarknaden. Dessutom används täckning som ett konkurrensmedel, där operatörerna framhåller att man har det bäst utbyggda nätet. Mastdelning - det vill säga att man hyr in sig och placerar utrustning i någon annan aktörs nät - sker redan idag där det finns marknadsmässiga motiv. Det finns också möjlighet i nödsituationer att koppla upp sig till närmsta för att ringa 112.

Partistyrelsen anser att med tanke på att det idag redan förekommer samarbeten mellan operatörer och det faktum att PTS har mandat att i vissa fall tvinga operatörerna till samarbete inte föreligger skäl till ytterligare tvingande åtgärder.

Dessutom är frågan om bättre mobiltäckning en punkt i Januariavtalet som vi driver genom förhandlingar med regeringen.

Partistämman avslög följande motioner:

3.5.1

## 6.38, 6.39, 6.40, 6.41, 6.42: Cyklar

6.38.1 att elcyklar får ge trambahjälpp upp till 35 km/h.

6.38.2 att hjälm tvång införs för elcyklar med trambahjälpp upp till 35 km/h.

6.39.1 att Centerpartiet arbetar för att öka kommunernas självbestämmanderätt kring byggnation av gång- och cykelvägar, så de kan få projektera och bygga samt betala hela kostnaden, i de fall Trafikverket ej vill betala något, om de vill och har kunskapen samt följer Trafikverkets regler för byggandet.

6.39.2 att Centerpartiet arbetar för att öka resurserna hos Trafikverket så att de kan hjälpa kommunerna att bygga fler gång- och cykelvägar.

6.39.3 att Centerpartiet arbetar för att öka regeringens anslag till Trafikverket för byggnation av gång- och cykelvägar.

6.40.1 att Centerpartiet ska driva en förändring av lagstiftningen som möjliggör att cyklister ska kunna cykla mot fordonstrafiken på enkelriktade gator.

6.41.1 att Trafikverket skall ansvara för 100 procent av finansieringen gällande säkerhetsutbyggnad av gång och cykelvägar i anslutning till trafikverkets vägar och sammanbindning av olika orter.

6.42.1 att gång och cykelvägar som är fristående kan ges likartade regler som för allmänna vägar i övrigt.

### Partistyrelsens yttrande:

Marknaden för cyklar med elmotor har vuxit kraftigt det senaste decenniet. Det är uppenbarligen en produkt som många uppskattar och det är ett fordon som på sina håll fått resenärer att ställa bilen och istället cykla. Man ska dock komma ihåg att det finns tre typer av elcyklar. Den vanligaste sorten är "elcykel med assistens" som får gå i 25 km/h och inte kräver hjälm och inte har någon åldersgräns för framförande. Den är att betrakta som en vanlig cykel. Nästa variant kallas "motoriserad cykel" och har en starkare elmotor, kräver hjälm, har en åldersgräns på

15 år och klassas som Moped klass 1. Den tredje varianten kallas "Snabb elcykel" och går i 45 km/h med en åldersgräns på 15 år samt klassas som Moped klass 2. De två senare elcykel-varianterna kräver körkort.

Mot bakgrund av det finns elcyklar på marknaden som med råge kan komma upp till den av motionären efterfrågade hastigheten bedömer partistyrelsen inte att Transportstyrelsen behöver se över sina föreskrifter. Om den i vardagstal vanliga cykeln skulle få en högre hastighetsbegränsning skulle det dessutom medföra trafiksäkerhetsutmaningar om yngre personer skulle framföra en sådan cykel.

En motionär lyfter frågan om gränsdragningen mellan stat och kommun när det gäller GC-vägar. Kommunerna har idag rådighet över anläggning av GC-vägar på kommunal mark. Däremot, om man vill bygga GC-vägar parallellt med statlig väg eller järnväg, så regleras detta av Väglagen och därmed blir Trafikverket huvudman för projektet. Väglagen innebär i praktiken att många viktiga infrastrukturinvesteringar i GC-vägar försvåras idag. Partistyrelsen anser därför att det kan finnas skäl att se över regelverk och lagstiftning, till exempel bör perspektiv och aspekter av en förändring i väglagen utredas. Detta slog också stämman i Karlstad fast år 2019. I samband med en sådan översyn är det dock viktigt att markägarperspektivet tydligt finns med så att cykelvägar inte blir ytterligare en åtgärd som legitimerar en ökad expropriering.

Inom ramen för Centerpartiets samverkan med regeringen de senaste åren har resurserna till GC-vägar ökat. År 2021 satsades 325 miljoner kronor och lika mycket ska satsas år 2022. Dessa investeringar innefattar både en förstärkning av statens cykelinfrastruktur och kommuners möjlighet till cykelinvesteringar genom stadsmiljöavtalen. Väl utformade stadsmiljöer och gaturum skapar förutsättningar för en ökad och säker cykling. Därför finns även en förstärkning av stadsmiljöavtalen med 300 miljoner kronor 2021 och 250 miljoner kronor 2022 i detta paket, med särskilt fokus på cykel. Motionären vill att vi ska driva frågan om ökad bemanning på Trafikverket så att myndigheten kan främja cykelfrågor. Partistyrelsen instämmer i att öka anslagen till Trafikverket för att främja cykling.

Cykling är ett bra sätt att ta sig fram i stadsmiljö. I många andra länder såsom Tyskland, Danmark och Norge har lagstiftare och myndigheter möjliggjort för cyklister att cykla mot biltrafiken på enkelriktade gator, där så bedöms möjligt. I Sverige har vi en lagstiftning som försvårar denna typ av föreskrifter från kommunerna. Motionären vill att cyklar ska kunna undantas från enkelriktningen genom en tydlig och enhetlig skyltning. Detta skulle förslagsvis kunna skyltas upp med enkelriktat-skyltar (E16) i kombination med tilläggstavlor om att de skyltarna inte gäller cyklister vilket gör det tydligt för alla vad som gäller. Detta är idag inte lagligt enligt Transportstyrelsen och därför krävs en lagändring för att de kommuner som så vill ska kunna ordna ett bra trafikflöde i stadskärnorna.

Stockholm stad försökte för några år sedan att på egen hand tolka Transportstyrelsens föreskrifter och skyltade om så att cyklister kunde cykla mot enkelriktat. Detta överklagades och som saken nu ligger efter en kompromiss, har Stockholms stad infört enkelriktningsskyltar (de rödgula) på det hållet man inte får köra in med bil och en tillägsskylt om att det inte gäller cyklister. Dock leder dagens lagstiftning kring framförande av cykel mot enkelriktat till tolkningsproblematik och i slutändan sämre möjligheter att främja cykeltrafik, vilket Centerpartiet, bundet av stämmobeslut, vill främja. Denna lagstiftning måste därför ses över i riktning mot ett regelverk som medger för kommuner att ha en större rådighet över frågan. Det är också i linje med det beslut Partistämman fattade vid förra stämman år 2019 i Karlstad, att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som möjliggör ökad cykling i hela landet.

En motionär vill att Trafikverket finansierar GC-vägar till hundra procent, mot som det är idag att kommun och region kan hel- eller delfinansiera. Motionärens förslag riskerar enligt partistyrelsen att bli kontraproduktivt. Ju större det kommunala och regionala inflytandet över sträckning, byggnation och finansiering blir över Trafikverkets GC-projekt, desto snabbare kan de bli verklighet och med en utformning som passar de lokala och regionala behoven. Däremot anser PS att ytterligare resurser ska tillskjutas till GC-projekt genom den nationella transportplanen.

En motionär lyfter vikten av ensartade regelverk för GC-vägar och allmänna vägar. Centerpartiet har stämmobeslut sedan Karlstad år 2019 på att "se över behovet av åtgärder, regelförenkling och lagändringar som möjliggör ökad cykling i hela landet." Dock måste frågan som motionären föreslår utredas för att närmare se vilka konsekvenser motionärens förslag får, men partistyrelsen ställer sig positivt till en översyn i enlighet med partilinjen att förenkla för cykling.

Partistämman beslutade:

att driva frågan om en översyn av nuvarande lagstiftning avseende GC-vägar och allmänna vägar i syfte att förenkla lagstiftningen för anläggning- och vidmakthållande av GC-vägar.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

6.40.1 att Centerpartiet ska driva en förändring av lagstiftningen som möjliggör att cyklister ska kunna cykla mot fordonstrafiken på enkelriktade gator.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.39.1

6.39.2

6.39.3

6.42.1

Partistämman avslog följande motioner:

6.38.1

6.38.2

6.41.1

## 6.43, 6.44, 6.45, 6.46, 6.47: Vägar

6.43.1 att verka för att Trafikverket återinför statsbidrag för de enskilda vägar som förlorade statsbidrag den 1 januari 2021.

6.44.1 att tydliggöra att alla har eget ansvar i trafiken från gående till yrkesförare.

6.44.2 att inför ett liknande system som man har i andra länder tex Frankrike, trafikanten får en varning och därefter tas körkortet i beslag samt böter/fängelse. Samt införa kontroll ur hälsosynpunkt och kunskap efter antal år i trafiken.

6.44.3 att öka antalet trafikpoliser i hela landet för en tryggare och säkrare trafik.

6.45.1 att Centerpartiet tar ett initiativ för att öka anslaget till det lågtrafikerade vägnätet.

6.45.2 att utveckling av vägnät och infrastruktur sker med utgångspunkt från kommande etableringar och inte enbart baserat på folkmängd.

6.46.1 att Centerpartiet ska verka för att intensiviera arbetet förenklade och rättssäkra regler för ändring av inaktuella andelstal vid samägd enskild väg.

6.46.2 att Centerpartiet ska verka för att kommuner kan vara betalningsmottagare av Trafikverkets stöd för underhåll av enskilda vägar.

6.47.1 att driva en ännu mer kraftfull politik för att öka statsanslagen för långsiktigt underhåll och skötsel av enskilda vägar.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Sverige är beroende av ett väl underhållet vägnät. Centerpartiet har under innevarande mandatperiod inom ramen för Januariavtalet framgångsrikt förhandlat fram ytterligare stöd till de enskilda vägarna och ett bättre

underhåll av desamma. Det rör sig om drygt 350 miljoner kronor, plus ett generellt ökat stöd årligen runt 100 miljoner kronor. Centerpartiet har dessutom tillsammans med regeringen i budgetpropositionen för 2021 föreslagit ökning av anslaget till vägunderhåll med 500 miljoner kronor per år under perioden 2021–2023 där fokus bland annat är på det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Det är rekordsatsningar som görs och det är satsningar som verkligen behövs.

Det finns regler uppsatta av Trafikverket för att staten ska kunna medge driftsbidrag till vägunderhåll. För att kunna söka årligt driftbidrag ska det vara en sammanhängande väg på cirka en kilometer eller längre till fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet och tillgodose ett kommunikationsbehov. Vägar som är av väsentlig betydelse som genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse kan också få bidrag. Partistyrelsen anser att detta regelverk är bra. Fördelningen av underhåll mellan järnväg och väg måste vara balanserad. Dock anser vi med de generella höjningarna att det inte behövs en återgång till det äldre systemet som motionären föreslår.

En motionär lyfter fram behovet av säkerhet i trafikmiljön. Denna fråga har många dimensioner. Att tydliggöra det egna ansvaret är i första hand en fråga den vuxne själv samt för föräldrarna. De ska lära sina barn trafikvett och uppmärksamhet. Detta uttrycks också tydligt i Vägtrafikförordningens portalparagraf som adresserar förarens oinskränkta ansvar för det fordon hen framför.

Påföljden för hastighetsöverträdelser är idag inget Centerpartiet vill förändra. Däremot anser vi att Trafikverket i sin iver att nå Nollvisionen har gått för brett fram med hastighetssänkningar på en del av det vägnät som tidigare hade 90 km/h. Det är ett alltför trubbigt verktyg, menar vi, att schablonmässigt sänka hastigheten på en landsväg istället för att i större utsträckning arbeta med andra reglerande verktyg, till exempel dynamiska hastighetsskyltar som medger 90 km/h ibland och 80 km/h ibland. Att bara sänka hastigheten ger en falsk trygghet eftersom efterlevnaden kan bli undermålig. Här har vi Centerpartiet nått framgångar i infrapropositionen där satsningar på tillgänglighet och trafiksäkerhet på landsbygden behöver därmed också gå hand i hand, bland annat åtgärder av typen trafiksituationsstyrda hastighetstavlor.

Hälsokontroller hos den del av befolkningen som har körkort kan bli bättre. Idag krävs till exempel inga synundersökningar för privatpersoner för att få köra bil, bortsett från testen i samband med anskaffandet av körkortet. Centerpartiet tycker man bör överväga att utreda behovet av obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse, när föraren kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras. Därtill skulle behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen behöva klargöras, bland annat möjligheten att genomföra körprover i säker men verklig trafikmiljö för personer med konstaterade synfältsdefekter före en eventuell indragning av körkortet, i likhet med de som genomförs vid kognitiva bedömningar vid demens eller stroke. Därför är det rimligt att snarast uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatoren på Statens Väg- och transportinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall. Därtill måste det skyndsamt tillsättas en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan utformas.

Centerpartiet anser att det är en prioriterad fråga att öka trafiksäkerheten på våra vägar. En del i detta arbete återfinns på området med utländsk trafik, så kallad cabotage. Vi har därför varit med och skärpt lagstiftningen på området. Det kan dock finnas anledning att gå vidare med ytterligare åtgärder för att minska fusk, ett exempel kan vara att införa krav på ett icke-manipulerbart gps-baserat positioneringssystem för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotagereguleringen, och som medför omedelbar lagföring och sanktion. Centerpartiet vill precis som motionären se fler trafikpoliser, fälttjänstemän från Transportstyrelsen och bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka den brottslighet som sker inom transportsektorn. Brist på personal med kompetens att utföra kontroller är ett problem idag.

En motionär framhåller vikten av ett fungerande vägnät på landsbygden. För att detta vägnät ska vara funktionellt krävs betydande resurser, inte minst för underhåll. Den nationella transportplanen arbetas fram under år 2021 och år 2022. En del som vägs in i den samlade bedömningen är hur trafikerat vägnätet är och en del i detta är förekomsten av näringsetablering och den faktiska folkmängden. Partistyrelsen instämmer i att myndigheten bör ta hänsyn till investeringsplaner och kommande etableringar i en given region när allokeringen av medel beslutas.

En motionär lyfter fram att de enskilda vägarna måste prioriteras. Det statliga stödet till dessa vägar stärktes genom alliansregeringen men Centerpartiet anser att det behövs en fortsatt uppräknings av anslaget för att nödvändigt underhåll och viktiga investeringar ska kunna genomföras. Vid stämman år 2019 i Karlstad beslutade stämman att bidragen till vägsamfälligheterna ska justeras upp och att Centerpartiet ska vara drivande för att höja medelstillelningen till allmänna vägar för underhåll och upprustning av vägsystemet på landsbygden. Vidare beslutade stämman att Centerpartiet ska verka för att staten via Trafikverket fortsatt tar ansvaret för vägnätet på landsbygden och jobbar för att stärka upp vägarna både på underhåll och drift.

Motionären lyfter frågan om en översyn av en del av det regelverk som handlar om samägda enskilda vägar. Detta är en fråga som vi har lyft i kommittémotionen Hållbara transporter med hög tillgänglighet i hela landet (2020/21:3172). En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De samfällt enskilda vägarna är en viktig del i detta, och inte minst den förvaltning som sker genom samfällighetsföreningar och vägföreningar. Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) har därför föreslagit regeringen att utreda förenklade och rättssäkra regler för ändring av inaktuella andelstal efter förebild från Finland.

Trafikverket ser löpande över hur bidragsgivningen till enskilda vägar skall ske framöver. Det finns fördelar med att stödet går till vägföreningar eftersom effektiviteten av vägunderhållet då blir bättre – och att denna driftsstruktur bibehålls. Riksförbundet enskilda vägar (REV) anser att förslaget kan leda till en positiv utveckling i många delar av landet där de enskilda vägföreningarna nu ligger "vilande" och i och med förslaget kan åter bli aktiva. Centerpartiet delar den uppfattningen och anser att det är bättre att stödet går direkt till vägföreningen än att kommunen själv tillgodogör sig statsbidraget. Dessutom finns den högst befogade risken att statsbidraget inte når fram till respektive vägförening om det ska nycklas ut via kommunens gatukontor.

Idag är det Lantmäteriet som är ansvarig för att andelstalen blir rättvisa och följer regelverket, i enlighet med vad samfällighetsföreningarna ansöker om. Ett av de viktigaste förslagen i den modell som Finland har innebär istället att föreningarna ges förtroendet att själva fastställa ändringar av andelstal när det sker förändringar utefter en väg, till exempel när ett fritidshus övergår till helårsboende eller tvärtom. Ytterligare en förenkling skulle ske om detta kan utföras via ett digitalt verktyg. Förhoppningen är att det skulle underlätta för de cirka 40 procent av föreningarna som idag avstår från att ansöka om ändringar hos Lantmäteriet på grund av att det är orimligt dyrt samt med anledning av långa handläggningstider.

En motionär lyfter även den fram behovet av statligt stöd till vägunderhåll. Som nämnts ovan har Centerpartiet under innevarande mandatperiod inom ramen för Januariavtalet framgångsrikt förhandlat fram ytterligare stöd till de enskilda vägarna och ett bättre underhåll av desamma.

Partistämman beslutade:

att Centerpartiet ska verka för att se över beslut och ersättningar för enskilda vägar för att möjliggöra bättre underhåll, snöröjning och halkbekämpning.

att Trafikverket ändrar kriterierna för fördelning av pengar till enskilda vägar på sådant sätt att större hänsyn tas till slitage på kustnära vägar och vägar till besöksplatser.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.44.1

6.44.2

6.44.3

6.45.1

6.45.2

6.46.1

6.47.1

Partistämman avslog följande motioner:

6.43.1

6.46.2

## 6.48, 6.49: Ostkustbanan

6.48.1 att Centerpartiet verkar för att bygget av dubbelspår på Ostkustbanan sker i snabbare takt samt

6.48.2 att finansiering säkerställs för dubbelspår på Ostkustbana.

6.49.1 att Centerpartiet verkar för att bygget av dubbelspår på Ostkustbanan sker i mycket snabbare takt samt

6.49.2 att finansieringen säkerställs för dubbelspår.

### **Partistyrelsen yttrande:**

Ett fungerande järnvägsnät över hela landet är viktigt. Det var också de ingångvärden som Centerpartiet hade med sig in i Januariavtalet där detta tydligt framgår: "Det ska ske fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras."

Redan idag ligger en etappvis upprustning av Ostkustbanan i den nationella transportplanen. Centerpartiet anser att dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan är en viktig prioritering som påverkar trafikflödet genom hela landet. Det är också en viktig förutsättning för att en Norrbotniabana ska fungera som en del av ett nationellt järnvägssystem så optimalt som möjligt. Det finns också stämmobeslut sedan tidigare på att värna för en god gods- och persontrafikkapacitet.

I Malmö år 2017 slog stämman fast att partiet ska verka för "kapacitetshöjande åtgärder längs hela Ostkustbanan." Finansieringen av infrastrukturprojekt sker genom ett fastställande av en infrastrukturproposition (riksdagen) samt genom en beredningsprocess efter remiss samt beslut om den nationella transportplanen av regeringen. När det gäller motionärens yrkande avseende att säkerställa finansieringen av Ostkustbanan är detta en fråga som Centerpartiet inte äger. En sådan omfattande investering är något som sträcker sig över flera planperioder inom ramen för den nationella transportplanen och måste också synkas med, medfinansiering från EU samt regionala beslut. Därför föreslår Partistyrelsen avslag på dessa att-satser.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.48.1

6.49.1

Partistämman avslög följande motioner:

6.48.2

6.49.2

## 6.50, 6.51, 6.52, 6.53, 6.54, 6.55 6.56, 6.57, 6.58, 6.59: Nya stambanor och höghastighetståg

6.50.1 att Centerpartiet ändrar beslutet att stödja fortsatt planering av höghastighetsjärnväg och drar tillbaka sitt stöd för projektet.

6.51.1 att planeringen för höghastighetståg omvärderas och utvärderas utifrån digitaliseringens möjligheter och hela landets behov av tågtrafik i en framtid med ökande närvaro av pandemier.

6.51.2 att verka för att en tåganslutning som förbinder regiontåg till stambanan ska finnas i Linköping och inte skyttelbuss.

- 6.51.3 att arbeta för bättre förbindelser (pendeltåg och buss) mellan södra Östergötland och Norra Kalmar.
- 6.52.1 att den fortsatta inriktningen på arbetet med nya stambanor sker i enlighet med det som framgår under rubriken En omstart.
- 6.53.1 att Centerpartiet ska driva frågan om att bygga ihop Sverige med höghastighetståg där tågen går med en maxgräns på 250 km/h.
- 6.53.2 att Centerpartiet inte längre ska driva frågan om att de nya stambanorna för höghastighetståg ska kunna trafikeras i 320 km/h.
- 6.53.3 att Centerpartiet ska driva frågan att när höghastighetsbanorna för 250-tåg byggs då ska stationerna placeras i centrumlägen för att maximera den nya järnvägens samhällsnytta.
- 6.53.4 att Centerpartiet ska driva frågan om att de nya stambanorna för 250-tåg ska följa de nuvarande stambanornas sträckning alternativt följa annan infrastrukturens sträckning i största möjliga mån.
- 6.54.1 att Centerpartiet driver frågan om att Trafikverket får i uppdrag att snarast komplettera den pågående lokaliseringstudien, för den nya järnvägen mellan Hässleholm och Lund, med ett spårdragningsalternativ som bygger på att höghastighetstågen går med en maxgräns på 250 km/h och där spårdragningen bygger på förutsättningen att stationerna placeras i centrumlägen.
- 6.54.2 att Centerpartiet driver frågan om att Trafikverket får i uppdrag att snarast komplettera den pågående lokaliseringstudien, för den nya järnvägen mellan Hässleholm och Lund, med ett spårdragningsalternativ där den nya stambanan följer den nuvarande stambanans sträckning i största möjliga mån. I detta spårdragningsalternativ ska förutsättningen vara att höghastighetstågen går med en maxgräns på 250 km/h och spårdragningen bygger på att stationerna placeras i centrumlägen.
- 6.54.3 att Centerpartiet kräver att Trafikverket gör en konsekvensanalys av både nytta, ekonomi och miljö med anledning av en ny stambana. I konsekvensanalysen ska det finnas jämförelser mellan en höghastighetsbana för 320 km/h och en höghastighetsbana för 250 km/h där den nya stambanan följer den nuvarande stambanans sträckning i största möjliga mån.
- 6.55.1 att järnvägen byggs ut med snabbtåg som kan dela spår med befintliga tåg om nödvändigt.
- 6.55.2 att idén med HHT på eget spår på dyra betongbroar skrotas.
- 6.55.3 att vi fokuserar på en bana främst för person och lättgodstransport som kompletterar dagens stambana där största tidsvinsten blir pga högre medelhastighet i stället för högsta möjliga toppfart.
- 6.55.4 att vi ger ökat fokus på knutpunkter för tung godstransport via järnväg till autonoma lastbilstransporter.
- 6.55.5 att vi ger ökat fokus på knutpunkter för person och lätta godstransporter som skiftar mellan järnväg och mindre flygplatser samt vägtransport.
- 6.55.6 att knutpunkter för infartstrafik ges ökad vikt. Vid ändhållplatser nära stora vägar ska byte till tåg underlättas genom god planering och parkeringsmöjligheter. Stöd till kommuner. Från bilsäte till tåg på max 20 min runt våra större städer.
- 6.55.7 att fokus ligger tågresa in till jobb i storstadsregionerna i stället för mellan. Det ger större miljönytta.
- 6.56.1 att Centerpartiet arbetar för att höghastighetstågen stoppas och att resurserna istället satsas på underhåll och kapacitetsökning av det befintliga järnvägsnätet.
- 6.57.1 att den fortsatta inriktningen på arbetet med nya stambanor blir för en tåghastighet i ca 250 km/h, se under "En omstart".
- 6.58.1 att Centerpartiet omgående - istället för att jobba för höghastighetståg - satsar på fler dubbelspår, så fler tåg kan både gå och komma på mer rätt tid, utan att kostnaden och tidsspannet blir för utdraget.
- 6.59.1 att ett nationellt stambanenät för 250 km/h-järnväg ska byggas ut i hela Sverige.
- 6.59.2 att finansieringen ska ske vid sidan av Trafikverkets ordinarie ram.



## Partistyrelsens yttrande:

Centerpartiet står bakom Sverigeförhandlingen, vilket är fastställt i en rad stämmobeslut. En helt grundläggande del i Sverigeförhandlingen är nya stambanor. Centerpartiet drev också denna fråga inom ramen för Januariavtalet. Vi är positiva till en förstärkning med nya och tidsenliga stambanor i det svenska järnvägssystemet och dess stambanestruktur, nya stambanor med högre kapacitet för att möta behovet av mer person- och godstransporter samt ge utrymme för att hålla befintligt järnvägssystem i trim.

Det är dock viktigt att satsningen på nya de nya stambanorna sker på ett sätt som integrerar dem och deras trafik med befintligt järnvägssystem. Utbyggnaden av nya stambanor får inte ske på bekostnad av underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar i andra delar av Sverige som inte direkt berörs av de nya stambanorna. En satsning på nya stambanor måste även inkludera att de nya stambanorna och deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att den ökade tillgängligheten och kapaciteten kommer hela det svenska transportsystemet till del.

Nya stambanor möjliggör både överflyttning av resor med personbil och flyg samt av transporter med lastbil till järnväg. Snabba personresor kommer till stor del att ske på den nya stambanan, vilket ger möjligheter till ökat resande samtidigt som det frigör kapacitet för godstransporter och fler personresor på de befintliga stambanorna. Godstrafiken påverkas positivt på flera sätt. Antalet möjliga godståglägen per dygn på Västra och Södra stambanan ökar kraftigt. Vidare minskar fördröjningstiden för godståg, möjligheten till trafikering med långa (750 m) godståg ökar liksom möjligheten att framföra godståg under persontrafikens högtrafikperiod.

Centerpartiet var med om att sjösätta Sverigeförhandlingen med det tydliga uppdraget att möjliggöra att tågen ska in i städerna. En annan viktig del i förhandlingsuppdraget var att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Stockholm, Göteborg och Malmö. En bärande del med Sverigeförhandlingen är att skapa större arbetsmarknadsregioner så att människor kan bo där de vill i större utsträckning och arbeta på en annan ort. När de nya stambanorna är på plats kommer det att uppstå en arbetsmarknadsförstoring och frigöras kapacitet för godstrafik på spårssystemet i dess helhet.

Sverigeförhandlingen och de nya stambanorna är en satsning på infrastruktur i hela Götaland. Centerpartiet drev dock d igenom i JA att en utbyggnad av järnvägen även ska ske i Svealand och Norrland.

Kostnaden för att genomföra Sverigeförhandlingen är inte fastställd. Trafikverket har levererat olika modeller som kostar olika mycket, inte minst beroende på hur centrala stationslägena ska vara på de orter som finns mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. En poäng med Sverigeförhandlingen är de centrala stationslägena som gör att det ska gå smidigt att ställa bilen eller cykeln och hoppa på tåget.

All utbyggnad av infrastruktur innebär att mark tas i anspråk. Frågan om avvägningen mellan markåtkomst och infrastruktur är inte enkel och här måste noggranna analyser göras. Till detta kommer en ny teknik som nyligen lanserats att bygga stambanor på fundament ovan mark, vilket skulle reducera markbehovet väsentligt. Denna teknik anser Partistyrelsen vara intressant eftersom den minskar behovet av mark och är både billigare och går snabbare. Viktigt är dock att klimatbelastningen av att använda så mycket cement inte blir för hög.

Planeringsprocessen för järnvägar påminner i princip om processen för allmänna vägar. Det finns sedan år 1996 en speciallag, lagen om byggande av järnväg, som reglerar planerings- och markåtkomstprocessen, med mera. Vid byggande av en ny järnväg, eller större omläggningar av en befintlig järnväg, genomför Trafikverket som ett första steg en förstudie. Samråd ska ske med bland annat berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar som företräder miljö- och naturvårdsintressen.

Om förstudien visar på att alternativa järnvägssträckningar behöver studeras, så är nästa steg att genomföra en järnvägsutredning som redovisar olika utbyggnadsalternativ. Markåtkomsten för järnvägar kan ske med tvång på två olika sätt, dels lantmäteriförrättning, dels domstolsförfarande.

När det gäller nya järnvägssträckningar, som inte är många till antalet idag, kommer Banverket och markägarna som regel överens om ersättningar för den mark som avstås och övrigt intrång. I de fall då parterna inte är överens om ersättningen bestämmer lantmäterimyndigheten ersättningen efter egen utredning, så kallad officialutredning. Det sker i uppskattningsvis omkring fem procent av fallen vid byggande av ny järnväg.

Det är viktigt att understryka att Partistyrelsen anser att Sverige utöver nya stambanor också ska satsa mer på att rusta upp och underhålla det befintliga järnvägsnätet. Detta är också i linje med vad partistämman beslutade i Karlstad år 2019 där man slog fast att "Centerpartiet verkar för att genomföra förstärkningar och förbättringsåtgärder som krävs i det svenska järnvägssystemet för en ökad punktlighet och en ökad

framkomlighet på landsbygden. Centerpartiet vill se en robust järnväg i hela landet som omfattar nyinvesteringar, upprustning och förstärkt underhåll.”

Många motionärer lyfter fram 250 km/h som en önskvärd hastighet. Bakgrunden till just denna hastighet torde vara att det är maxhastigheten som idag kan tillämpas vid uppgradering av befintlig järnväg, om Trafikverket skulle få i uppdrag att renovera upp det befintliga stambanorna.

Kostnaden för rusta en befintlig spårdragning är avsevärt billigare än att anlägga ny räls, men att rusta upp en befintlig järnväg innebär inte att den totala kapaciteten ökar, och det är den accelererande kapacitetsbristen som måste åtgärdas och det är här klimateffekten finns. När de nya stambanorna byggs ska tåg som trafikerar banorna i 250 km/h kunna stanna till i centrumlägen för att maximera samhällsnyttan.

Partistyrelsen ser inget skäl att idag låsa fast vilka exakta hastighetsbegränsningar som ska råda på de nya stambanorna. Grundstommen i dagens stambanor är från början avsedda för 50-60 km/h, teknikutveckling i båda infrastruktur och fordonsteknologi har sedan dessa drivit hastigheterna långt utöver den ursprungliga. Nya tåg kan möjliggöra hastigheter som ligger långt över 320 km/h, och det är därför rimligt att man vid byggande av nya stambanor tar höjd för teknikutveckling som möjliggör högre hastigheter än 250 km/h. På så sätt kan tåget konkurrera med flyget, både inrikes, men även för transporter till kontinenten.

Partistyrelsen anser att det är viktigt att ha ett europeiskt perspektiv med sig i denna fråga, inte minst i ljuset av att allt fler människor ger uttryck för att vilja resa mer med tåg, även internationellt. Till exempel öppnar Fehmarn-Bältförbindelsen år 2029 som möjliggör direktkontakt med kontinenten.

En motionär lyfter fram att vi är mitt i ett tekniksifte där digitalisering och automatisering bara blir viktigare. Detta menar motionären ifrågasätter nyttan och behovet av nya stambanor och ställer nya krav på intermodalitet och infrastrukturåtgärder. Självkörande lastbilar är nu våren år 2021 ute på försök. Fordonstillverkaren Scania har fått tillstånd av Transportstyrelsen att testa självkörande lastbilar i motorvägstrafik på E4:an mellan Södertälje och Jönköping. Lastbilarna är självkörande men av säkerhetsskäl övervakas färden av en förare. Att knyta samman järnvägs- och vägnät så att autonoma fordon kan trafikera delar av vårt transportsystem är en klok idé. Överlag instämmer partistyrelsen i att vi för att nå våra olika nationella klimatmål måste ge den elektrifierade fordonsparken samt gods på sjöfart och tåg större fördelar.

En motionär yrkar under sin sammanfattning ”En omstart” på att det går att ”knyta ihop Sverige med kontinenten utan att satsa på extremt höga hastigheter” med vilka i sammanhanget menas nya stambanor med tåg som går i 320 km/h.

Nystarten som motionären åberopar tar istället för nybyggnation fasta på Riksrevisionens fyrstegsprincip, där upprustning av befintlig infrastruktur är ett av de steg som man ska granska innan nyinvesteringar.

Fyrstegsprincipen är en sund princip och den fjärde nivån är just att bygga nytt, vilket partistyrelsen anser behövs för att bygga Sverige starkt på ett klimatvänligt sätt in i framtiden. Detta hindrar inte Trafikverket från att underhålla det övriga järnvägsnätet.

En motionär väcker idén om att man skulle kunna premiera ”närtågsförbindelser” i större utsträckning om man lade ner Sverigeförhandlingen och istället rustade upp befintligt järnvägsnät. Denna idé delar inte partistyrelsen eftersom det inte skulle ge Sverige den nya järnvägskapaciteten som behövs för ökad person- och godstrafik. Partistyrelsen delar bedömningen att det är viktigt att de nya stambanorna möjliggör för tågen att stanna i centrala stationslägen, för att maximera samhällsnyttan. Men vi gör bedömningen att det kommer att bli så med Sverigeförhandlingen som motionären önskar angående ”närtåg”, nämligen att ett större järnvägsnät med nya stambanor inte bara gynnar fjärtrafiken, utan även regiontågen. Då blir det en mix av snabba fjärr- och regiontåg.

En motionär uppehåller sig kring Skånes förutsättningar för nya stambanor. Motionären vill att Trafikverket ändrar det planeringsarbete som just nu pågår mellan Hässleholm och Lund avseende förberedelser inför nya stambanor där höghastighetståg kan trafikera. Den planering som är i full gång sedan år tillbaka eftersom det skulle innebära enorm kapitalförstöring i nedlagt arbete och material, dessutom är denna del av de nya stambanorna redan finansierad enligt innevarande nationell plan. Den utredning och analys som motionären efterlyser från Trafikverkets sida avseende ”nyttan med nya stambanor” anser partistyrelsen redan vara gjorda, frågan är väldigt välutredd.

I Januariavtalet stod det uttryckligen att nya stambanor ska anläggas mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, att järnvägen i norra Sverige ska byggas ut och att projekteringen av Norrbottenabanan påskyndas. Däremot stod det inget om att det specifikt ska byggas järnväg för 250 km/h-järnväg i norra Sverige.

Partistämman beslutade:

att Centerpartiet verkar för att genomföra förstärkningar och förbättringsåtgärder som krävs i det svenska järnvägssystemet för en ökad punktlighet och en ökad framkomlighet på landsbygden och i hela landet.

att Centerpartiet vill se en robust järnväg i hela landet som omfattar nyinvesteringar, upprustning och förstärkt underhåll med fokus på klimatnytta, resenärsnytta och hållbarhet.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.53.3

6.55.1

6.55.4

6.55.5

6.59.2

Partistämman avslog följande motioner:

6.50.1

6.51.1

6.51.2

6.51.3

6.52.1

6.53.1

6.53.2

6.53.4

6.54.1

6.54.2

6.54.3

6.55.2

6.55.3

6.55.6

6.55.7

6.56.1

6.57.1

6.58.1

6.59.1

## 6.60, 6.61, 6.62, 6.63, 6.64: Hastighetssänkningar

6.60.1 att göra en ordentlig trafiksäkerhetsutredning för de mindre vägnäten på landsbygd och i de mindre orterna i Sverige.

6.60.2 att vid nybyggnation eller ombyggnad av vägar anpassa för de oskyddade trafikanterna.

6.60.3 att aktivt arbeta för en trafiksäker miljö på landsbygden och i de mindre orterna.

6.60.4 att på olika sätt få trafiken att minska.

6.61.1 att Centerpartiet verkar för att nollvisionen revideras ur ett samhällsekonomiskt perspektiv som gynnar alla landsändar och gör Sverige mindre, istället för större, räknat i transporttid. Det måste vara möjligt med högre hastigheter även där det inte byggs motorvägar.

6.62.1 att Centerpartiet verkar för en ny utredning av införande av genomsnittsmätning av hastighet där klimatnyttan ska vara en parameter.

6.63.1 att Centerpartiet ser över Trafikverkets tillämpning av insatsområde "sänkta hastighetsåtgärder" ur ett både ett näringslivs- och landsbygdspolitiskt perspektiv.

6.63.2 att Centerpartiet tar initiativ till att ändra Trafikverkets insatser så att mer fokus läggs på modern teknik, förbättringsåtgärder och stärkt underhåll.

6.64.1 att Centerpartiet agerar i riksdagen för att avbryta Trafikverkets hastighetssänkingsprojekt och återställa de sänkningar som redan har genomförts.

6.64.2 att Centerpartiet agerar i riksdagen för att korrigera Trafikverkets storstadsglorifierande investeringskalkyler.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Flera av motionärerna lyfter frågan om behovet av vägar med rätt anpassade hastighetsbegränsningar sett ur ett tillgänglighets- och näringslivsperspektiv. Bakgrunden är att Trafikverket sedan år 2014 jobbar med att systematiskt anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägarnas utformning. Uppdraget beslutades i samband med Nationell transportplan för åren 2014–2025. Fram till år 2025 kommer cirka 120 mil statlig väg få höjd hastighetsgräns och cirka 425 mil att skyltas om till en lägre hastighetsgräns. Justeringarna sker över hela landet.

Fram till dags dato har 245 mil blivit hastighetssänkt. Det betyder att för åren 2021 – 2025 återstår 180 mil väg att sänka hastigheten på. De 90 km/h-vägar där det passerar färre än 2000 bilar/dygnet har fått behålla sin hastighet. På en del av de vägar som fått sänkta hastigheter har Trafikverket även vidtagit andra åtgärder, till exempel fartkameror, siktröjning och räfflande mittspår. Åtgärderna har väckt kritik. Många beslut att sänka hastigheterna har överklagats av privatpersoner som menar att vägarnas skick klarar av 90 km/h och att sänkningarna innebär en försämring av det trafikpolitiska tillgänglighetsmålet, inte minst på landsbygden. Trafikverkets motivering för att genomföra hastighetssänkningarna är att krockvåldet minskar kraftigt med en tio km sänkning. Dödligheten i krockar i 80 km/h är 40 procent lägre jämfört med att krocka i 90 km/h. Således är det Nollvisionen som ligger bakom deras beslut.

Centerpartiet driver frågan om att se över hastighetsbegränsningarna inom ramen för den nationella transportplanen för år 2022 – 2033. Vi vill stoppa hastighetssänkningen på vägnätet ute på landsbygden och menar att det är en tillgänglighetsfråga. Vi vill se över många av de hastighetssänkningar som har gjorts de senaste fem åren. Vi tror att det går att gå tillbaka till 90 km/h på flera vägar. Precis som motionären skriver handlar det mycket om att anpassa tekniklösningar till den enskilda vägen till exempel använda sig av dynamiska fartkameror i större utsträckning, så att hastigheten anpassas till vägunderlag och trafikintensitet, med mera. Detta vill vi ta fasta på. Det är också så att den infrastrukturproposition som presenterades i april år 2021 så finns det med förslag om att Trafikverket ska införa till exempel trafiksituationsanpassade hastighetskameror i större utsträckning och därmed kunna ha kvar 90 km/h på fler vägsträckor. Detta är något Centerpartiet har drivit igenom. Det är en fråga om att nå vårt gemensamma trafikpolitiska mål Tillgänglighetsmålet.

Hastighetsbegränsningarna har varit en del av regeringens trafikpolitik de senaste fem åren. Nu har vi chansen till en utvärdering och förändring av hastighetsänkringar när den nya nationella transportplanen som tas fram. Den trafiksäkerhetsutredning som motionären efterlyser för de mindre vägnäten skulle behöva bli så omfattande att den inte kan försvaras ur ett kostnadsperspektiv. Det rör sig om tusentals mil väg som skulle bli föremål för särskilda utredningar. Idag finns också fastställt att det är nollvisionen som ska präglade trafiksäkerheten i det totala vägsystemet. Partistyrelsen vill dock däremot inte gå så långt som att revidera Nollvisionen, som vi anser vara förenligt med att höja hastigheten på en del av de vägar som fått sänkt hastighet. Nollvisionen är det långsiktiga målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige. Detta är en vision och Centerpartiet anser att Nollvisionen och tillgänglighetsmålet i trafikpolitiken går att förena.

En motionär vill se en variant av trafikkameror som mäter genomsnittshastigheten mellan två sträckor istället för vid en enskild punkt (fartkamera). Enligt den norska motsvarigheten till Trafikverket, Statens Vegvesen, har sträckmätningen nått önskad effekt. Följden har blivit ett halverat antal döda och skadade på de aktuella sträckorna.

Modellen har även utretts av Trafikverket i Sverige vid ett flertal tillfällen men än så länge finns inget implementerat. Anledningarna till detta handlar om teknik och juridik men också om personlig integritet. Myndigheten hänvisar i det senare fallet till att man måste fotografera alla bilar som passerar en viss punkt – och inte som idag, bara de som kör för fort vid en enskild fartkamera. Integriteten blir således i den norska modellen lidande.

Trafikverket menar också att systemet de fartkameror som finns i Sverige i dag och som mäter hastigheten vid en viss punkt ger en tillfredsställande hastighetsänkning om man placerar dem tätt på samma sträcka; då får man ner genomsnittshastigheten även på längre sträckor.

Centerpartiet vill se ändamålsenliga åtgärder ute på vägnätet för att öka trafiksäkerheten. Vi vill bland annat se dynamiska fartkameror som reglerar hastigheten efter väglaget och trafikvolymen. Det är teknik som vi tror kan sänka olyckstalen och öka trafiksäkerheten. När det gäller den metod som motionären föreslår – genomsnittsmätning – har den idag för stora problem med integriteten, precis som Trafikverket anför. Partistyrelsen kan därför inte ställa sig bakom den metoden i dagsläget.

Partistämman beslutade:

att se över och korrigera Trafikverkets samhällsekonomiska investeringskalkyler så att de bättre fångar upp det värde som besöksnäring och transporter av exportvaror skapar och tillvaratar samhällsvärdet av ett fungerande och tillförlitligt landsvägsövergripande väg- och järnvägsnät,

att Trafikverket uppdras att revidera strategin för att uppnå nollvisionen genom krav på aktiva trafiksäkerhetshöjande åtgärder istället för passiva generella hastighetssänkringar. Modern teknik i och utanför bilarna måste användas för att göra det möjligt med högre hastigheter även där det inte byggs motorvägar.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.60.2

6.60.3

6.63.1

6.63.2

6.64.1

Partistämman avslög följande motioner:

6.60.1

6.60.4

6.61.1

6.62.1

6.64.2

## 6.65, 6.66: Sjöfart

6.65.1 att verka för att anpassa regelverk och lagstiftning för att möjliggöra autonom sjöfart.

6.66.1 att sjöfarten, som är avgiftsfinansierad, bör likt väg och järnväg blir anslagsfinansierade.

6.66.2 att avgiftsmodellen inte ska missgynna godset att kunna välja ostkusten och insjöhamnar med lång insegling.

### **Partistyrelsen yttrande:**

Inom andra transportslag pågår en utveckling inom sjöfarten mot mer automatiserade fartyg. Detta ligger i linje med hur Sverige kan profilera sig som sjöfartsnation. Svenska rederier är världsledande i teknikutveckling och automatiserad sjöfart är en del i ett effektiviseringsarbete som pågått under alla år och fortsätter att göra så. Inom IMO kommer Sverige att ha en viktig roll i dessa frågor eftersom Sverige är ordförande i MASS (Maritime Autonomous Surface Ships). Transportstyrelsen är den myndighet som tillsammans med Sjöfartsverket studerar de legala förutsättningarna för att ge sjöfarten förutsättningar att automatisera sjöfarten.

Som alltid när ny teknik utmanar den gamla uppstår problem och här måste lagstiftningen röra sig framåt i samma takt som branschens önskemål och behov, annars tappar svensk sjöfart avsevärd konkurrenskraft mot andra länder, där automatiserad sjöfart har kommit längre. Precis som motionären lyfter fram behöver alltså lagstiftningen hänga med i den tekniska utvecklingen, oavsett om det handlar om att dessa obemannade eller till viss del bemannade fartyg ska transportera människor eller gods.

Motionären lyfter fram vikten av intermodala lösningar för att nå klimatmålen. Motionen tar sitt avstamp i sjöfarten i Mälaren där motionären vill se nya avgiftsmodeller som skulle gynna ökad sjöfart. Resonemanget leder fram till förslag om en reformering av finansieringen av Sjöfartsverket. Partistyrelsen delar motionärernas intentioner avseende intermodaliteten. Att nyttja sjöfarten ännu mer än idag utgör en viktig del för att transportsektorn ska nå klimatmålen. Sjöfarten har idag också tillgänglig kapacitet att ta emot mer gods. För att kunna uppfylla detta krävs också att konkurrensvillkoren mellan trafikslagen utjämnas. Idag finansieras Sjöfartsverket sin verksamhet genom farleds- och lotsavgifter. Centerpartiet vill se en översyn av nuvarande finansieringsmodell. Sjöfartsverket tar in farledsavgifter och miljödifferentierade avgifter. Myndigheten har dock haft svårt att miljödifferenciera på ett tillfredsställande sätt. Idag får till exempel fartyg som har eldrift - och därmed släpper ut noll CO<sub>2</sub> - höjda avgifter.

Därför behöver Sjöfartsverket ta ett helhetsgrepp i denna fråga. Centerpartiet vill se en bred översyn och förordar en utvecklad bonus malus modell. Vi anser också att Sjöfartsverket brister i sin analys avseende hur höjda farledsavgifter påverkar möjligheten att flytta över gods från lastbil samt räls till sjöfart. Denna kritik är enhällig från Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys och Regelrådet. Vi vill därför att regeringen ger Sjöfartsverket i uppdrag att bättre analysera effekterna av sina befintliga avgifter samt avgiftsförslag samt en utvecklad miljödifferenciering med avseende på dess effekter på överflyttning av gods till sjöfart. Däremot kan partistyrelsen inte ställa sig bakom de i nuläget långtgående förslag som motionären lyfter fram, det vore att reformera Sjöfartsverket i grunden.

Partistämman beslutade:

Att Centerpartiet verkar för att ge Sjöfartsverket i uppdrag att analysera effekten av dagens avgiftsmodell och komma med förslag på en utvecklad miljödifferenciering som gör det lönsamt att flytta gods från väg och järnväg till sjöfart, oavsett hamnens relativa läge i Sverige.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

6.65.1 att verka för att anpassa regelverk och lagstiftning för att möjliggöra autonom sjöfart.

Partistämman avslag följande motioner:

6.66.1

6.66.2

## 6.67: Upprustning av inlandsbanan

6.67.1 att verka för att regeringen beslutar att ställa upp med ett garantilån på 1,4 mdr kr för att bankerna skall låna ut resterande.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter fram behovet av en väl fungerande infrastruktur i norra Sverige, inte minst sett mot bakgrund av de enorma investeringar som kommer att göras framförallt utmed kusten i Västerbotten och Norrbotten de kommande decennierna. Centerpartiet värnar utbyggnaden av Inlandsbanan, som med rätt investeringar kan bli ännu viktigare för godstransporter och dessutom frigöra utrymme på andra bansträckningar.

Våren år 2021 antog riksdagen en infrastrukturproposition. Denna kommer tillsammans med den nationella transportplanen som arbetas fram under år 2021 och år 2022 att avgöra vilka enskilda objekt - vare sig det gäller vägar eller järnväg – som blir finansierade fram till år 2033. När det gäller finansieringen av enskilda objekt är det viktigt att klargöra vilka bidragsmöjligheter som EU och andra organ tillhandahåller.

I grunden är det dock alltid en inhemsk prioritering som är avgörande. Inlandsbanan är ett objekt som Centerpartiet kommer att argumentera för inom ramen för nationell plan, men givet detaljeringsgraden i motionärens yrkande kan partistyrelsen inte ställa sig bakom att-satsen. Generellt gäller också att partistämman inte beslutar om enskilda objekt.

Partistämman avslag följande motioner:

6.67.1

## 6.68: Tunnlar Helsingborg - Helsingör (HH-förbindelsen)

6.68.1 att Centerpartiet nationellt, regionalt och lokalt ska verka för att en framtida HH-förbindelse ska kunna trafikeras av godståg, fjärrtåg och bilar. Om detta inte blir möjligt bör förbindelsen inte byggas och då bör istället andra alternativ utredas.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Sverige ska minska sina utsläpp inom transportsektorn med 70 procent till år 2030 och ha ett netto noll utsläpp år 2045. Det krävs breda ansatser inom flera områden för att lyckas. Vi ser möjligheter inom ökad elektrifiering, ökad sjöfart och mer gods på tåg.

Centerpartiet anser, liksom motionären, att det är av högsta vikt att effektivisera och modernisera den svenska tågtrafiken. För att nå klimatmålen måste godset flytta över till räls och tåg i större utsträckning än idag och ersätta flyg och bil för privatpersoner. Nya stambanor är ett sätt att få till stånd högre kapacitet för intermodala lösningar, inte minst från sjöfart till räls vid anlop i Skåne.

Centerpartiet anser att Trafikverket inte fullt ut analyserat konsekvenserna av Fehrman-Bältförbindelsen i sitt senaste inriktningsunderlag. Vi vill se ett bättre underlag där för att i inom ramen för den kommande nationella transportplanen år 2022 – 2033 kunna fatta beslut om investeringar.

När det gäller mer specifikt vilka förbindelser som ska byggas mellan Sverige och Danmark har Centerpartiet inte tagit ställning till alternativen, dock ställde vi oss bakom en utredning av just HH-förbindelsen, en rapport som kom våren 2021 och Region Skåne ställer sig bakom förbindelsen. HH-spåret äger således prioritet för Region Skåne och det finns i denna förbindelse en del synergier knutet till nya stambanor som partistyrelsen ser positivt på.

Parallellt med HH-förbindelsen diskuteras samtidigt andra förbindelser mellan Sverige och Danmark, till exempel har Landskrona lanserat Europaspåret som är en fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn och Malmö har på senare tid lanserat idén om en Metrolinje mellan Malmö och Köpenhamn.

Finansieringen av en eventuell ny förbindelse mellan Sverige och Danmark är något som på sikt förmodligen måste in i den nationella transportplanen.

Partistyrelsen vill i detta skede inte ta ställning till någon av de förbindelser mellan länderna som har diskuterats.

Partistämman avslög följande motioner:

6.68.1

## 6.69: Infrastruktursatsningar i Skåne

6.69.1 att Centerpartiet verkar för att Skåne tilldelas en större andel av de nationella infrastruktursatsningarna för att rusta upp och utveckla transportinfrastrukturen och därmed transitinfrastrukturen i Skåne.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter fram Skånes strategiska betydelse för det svenska transportsystemet. Sedan några år tillbaka pågår en diskussion mellan Region Skåne, berörda kommuner, staten och näringslivet hur förbindelserna mellan Danmark och Sverige kan utvecklas. Denna diskussion har fått fart i samband med att byggnationen av Fehrman-Bältförbindelsen har påbörjats.

Vi anser att Trafikverket inte fullt ut har analyserat konsekvenserna av Fehrman-Bältförbindelsen i sitt senaste inriktningsunderlag. Vi vill se ett bättre underlag för att i inom ramen för de kommande nationella transportplanerna år 2022 – 2033 kunna fatta beslut om statlig finansiering. När det gäller mer specifikt vilka förbindelser som ska byggas mellan Sverige och Danmark har Centerpartiet inte tagit ställning. Motionären lyfter fram en förbindelse som diskuterat, HH-förbindelsen, men samtidigt lanserar Landskrona kommun Europaspåret som är en fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn och Malmö har på senare tid lanserat idén om en Metrolinje mellan Malmö och Köpenhamn. Centerpartiet vill fullfölja Sverigeförhandlingen.

Denna investering skulle gynna Götaland och inte minst Skåne som skulle få betydande investeringar i järnvägssystemet. Centerpartiet är positiva till en förstärkning med nya och tidsenliga stambanor i det svenska järnvägssystemet och dess stambanestruktur, nya stambanor med högre kapacitet för att möta behovet av mer person- och godstransporter samt ge utrymme för att hålla befintligt järnvägssystem i trim. Det är dock viktigt att satsningen på nya de nya stambanorna sker på ett sätt som integrerar dem och deras trafik med befintligt järnvägssystem och dess trafik. Utbyggnaden av nya stambanor får inte ske på bekostnad av underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar, i andra delar av Sverige som inte direkt berörs av de nya stambanorna. En satsning på nya stambanor måste även inkludera att de nya stambanorna och deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att den ökade tillgängligheten och kapaciteten kommer hela det svenska transportsystemet till del.

Riksdagen fattade beslut om en infrastrukturproposition våren år 2021. Under hösten år 2021 och våren år 2022 är detta förslag ute på remiss och ett arbete pågår för att konkretisera vilka objekt som ska få statlig finansiering. Generellt gäller att partistämman inte beslutar om enskilda objekt i nationell plan.



Partistämman avlog följande motioner:

6.69.1

## 6.70: Taxidrönare

6.70.1 att man snarast utreder om inte alternativet taxidrönare är ett bättre alternativ än höghastighetståg.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionären vill se en mångfald olika transportslag för att skapa flexibilitet för resenärerna och är kritisk till idén att bygga höghastighetståg. Det motionären avser med taxidrönare kan snarast betecknas som helikopterverksamhet och denna transporttjänst har sin funktion för personbefordran och ambulanstransporter, men kan i kapacitet inte mäta sig med tåg och ej heller fungera som godstransportör.

Partistämman avlog följande motioner:

6.70.1

## 6.71: Omstrukturering av Trafikverket

6.71.1 att Centerpartiet ska verka för en utredning av Trafikverket med syfte att göra verksamheten mer effektiv.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter fram en erfarenhet som många kommunalt aktiva politiker har avseende kostnadskalkyler och slutnotor från Trafikverket, nämligen att Trafikverket bygger dyrt. Detta verkar också vara en mer allmän kritik och Riksrevisionen har närmast sig närliggande frågeställningar de senaste åren i två olika rapporter: *Drift och underhåll av järnvägen – omfattande kostnadsavvikelser* (RiR 2020:17) samt *Drift och underhåll av statlig väg – betydligt dyrare än avtalat* (RiR 2019:19).

Båda dessa rapporter indikerar att både angående anläggning och underhåll av väg och järnväg är det svårt för Trafikverket att skatta kostnader och att projekten inte sällan blir dyrare. Centerpartiet har arbetat med denna fråga under många år och lät Riksdagens utredningstjänst RUT år 2020 titta närmare på om de fanns tydliga indikationer på hur mycket dyrare det är att låta Trafikverket anlägga GC-vägar jämfört med om dessa byggdes i kommunal regi.

Slutsatserna var inte konklusiva eftersom det är en komplex materia att räkna på. Det är under alla omständigheter rimligt att drygt 10 år efter en mycket omfattande reform som sammanläggningen av Vägverk och Banverk innebar, att man gör en genomlysning för att se att uppsatta mål uppnåtts.

Det skulle behövas finnas mer transparens i dessa frågor, inte minst eftersom det även finns indikationer på att Sveriges anläggningsprojekt utförda av Trafikverket är dyrare än motsvarande projekt i andra länder.

Det blir också svårt med budgetering och genomförande av byggprojekt för många kommuner när man märker att Trafikverket, precis som motionären skriver, ofta ligger 50 procent över den kostnadsbild som kommunen tagit fram. Frågan förtjänar ytterligare analys, anser partistyrelsen.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

6.71.1 att Centerpartiet ska verka för en utredning av Trafikverket med syfte att göra verksamheten mer effektiv.

## 6.72: Sveriges framtida infrastrukturstrategi

6.72.1 att Centerpartiet tillsätter en arbetsgrupp som har till uppgift att föreslå en första hållbar lokal transportstrategi.

6.72.2 att Centerpartiet tillsätter en arbetsgrupp som har till uppgift att föreslå en första hållbar regional transportstrategi.

6.72.3 att Centerpartiet tillsätter en arbetsgrupp som har till uppgift att föreslå en första hållbar nationell transportstrategi.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter fram frågan om hur framtidens resmönster kommer att se ut, delvis utifrån den erfarenhet vi nu bär med oss från pandemin och de nya beteendemönster som utvecklats. Motionären är kritisk till flyget.

Sverige är ett avlångt land och det kommer därför under överskådlig tid att finnas behov av flyg. Vi ser att omställningen från enbart fossila drivmedel till en större inblandning av gröna bränslen sker löpande, både som en konsekvens av marknaden själv, men också utifrån politiska styrmedel. För att kunna ha en levande landsbygd och knyta ihop landet måste vi ha ett hållbart flyg. Det utvecklas idag också elflyglösningar som kommer att trafikera kortare sträckor.

På sikt kommer tåget att konkurrera ut flyget på en del sträckor. Utifrån de nya stambanorna och ökade tåghastigheter är det svårt att se att flyget skulle vara konkurrenskraftigt när det gäller transporter mellan våra tre största städer. Därför är det viktigt att fullfölja Sverigeförhandlingen.

Arbetet med att politikutveckla inom områdena klimat och infrastruktur är en central uppgift för politikenheten samt för våra kommun- och regionpolitiker och riksdagsledamöterna. Inför denna stämma har partistyrelsen tillsatt en arbetsgrupp som arbetar med grön omställning. Samtidigt pågår under år 2021 och år 2022 ett arbete med att utifrån de infrastrukturpropositionen som antogs av riksdagen våren 2021 ta fram innehållet i den nationella transportplanen. Partistyrelsen anser att det hållbarhetsarbete som motionären efterlyser redan finns inom ramen för partiets löpande politikutvecklings- och reformarbete.

Partistämman avslög följande motioner:

6.72.1

6.72.2

6.72.3

## 6.73: Anonyma mobiltelefonkort

6.73.1 att förbjuda anonyma mobiltelefonkontantkort.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären föreslår att anonyma kontantkort till mobiltelefoner förbjuds.

Anonyma, oregistrerade, kontantkort för mobiltelefoner kan idag köpas i Sverige och används ofta av kriminella för att kunna kommunicera anonymt. Om kontantkort är registrerade kan Polisen och Säkerhetspolisen lättare positionera, avlyssna och spåra kriminella personer.

Frågan om anonyma kontantkort var uppe till diskussion på partistämman 2019. Partistämman landade då i beslutet att Polisen behöver kunna spåra och avlyssna kriminella och att registrering av kontantkort skulle kunna vara en effektiv åtgärd även om det finns vissa svårigheter, exempel målvaktsproblematik. Uppfattningen var därmed att registreringsskyldighet av kontantkort borde utredas, men att det var viktigt att de företag som i praktiken kommer att bära ansvaret för att registreringen efterlevs, får praktiska möjligheter att uppfylla kraven

och att deras kostnader inte blir alltför stora. Partistyrelsen står alljämt bakom partistämmobeslutet från 2019 att ställa sig positiv till registrering av kontantkort för att begränsa kriminalitet och föreslår därmed partistämman att instämma i motionens intention.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.73.1

## 6.74, 6.75, 6.76: Hållbara städer, Bromma flygplats och icke-statliga flygplatser

6.74.1 att reglerna skärps på krav av laddinfrastruktur till att också gälla gatuparkering i flerbostadsområden.

6.74.2 att installation av solceller och solfångare ska vara bygglovsbefriade även inom kulturmiljöområden medan krav på bygglov kvarstår på k- och q-märkta fastigheter.

6.74.3 att ta fram nationella krav för täthet av laddinfrastruktur för storstadsområden och landsbygd.

6.74.4 att Centerpartiet verkar för att på EU-nivå möjliggöra internationella transporter av koldioxid från avskiljningsanläggningar till lagringsplatser, med flera olika typer av transportlösningar (exempelvis med sjöfart eller vägburna transporter).

6.74.5 att Svenska Kraftnät får i uppdrag att planera och projektera för utökad elektrifiering av Sveriges storstadsområden och utöka nätkapacitet för att möta framtida behov och möjliggöra nya investeringar och etableringar.

6.74.6 att Centerpartiet ska driva frågan om att tillsätta en utredning med syfte att halvera tidsåtgången för tillståndsprocesser för utbyggnad av elnät och kraftledningar.

6.74.7 att Centerpartiet ska verka för en utredning som ser över betalningsmekanismer för systemtjänster och utreder möjliga lösningar till effektmarknader i elnätsområden med kapacitet- och effektbrist.

6.74.8 att den lokala kraftvärmens konkurrenskraft stärks genom differentierad avfallsförbränningskatt samt att Centerpartiet ska initiera en nationell strategi för ökad insamling, sortering och återvinning av hushållsavfall.

6.74.9 att Centerpartiet motsätter sig byggandet av Horstensleden.

6.74.10 att staten följer upp arbetet med Stockholmsförhandlingen och ökar sin andel av investeringen i en fortsatt utbyggd tunnelbana och pendeltågstrafik i Stockholms län.

6.74.11 att staten finansierar en ny transportväg för spårbunden godstrafik över Mälargränssnittet i Stockholms kommun för att öka kapaciteten och stärka systemets robusthet och flexibilitet.

6.74.12 att Centerpartiet ska verka för genomförande av projektet Oslo-Stockholm 2.55, dvs en anständig och genare järnväg mellan Oslo och Stockholm.

6.74.13 att öka Stockholmsregionens andel av statens anslag för trafiksatsningar till att minst motsvara andelen i befolkning.

6.74.14 att Centerpartiet verkar för att utreda behovet av samt finansiering av infrastrukturåtgärder för att långsiktigt säkra flöden av persontrafik och gods till och från Arlanda med bibehållen princip om totalt utsläppstak.

6.74.15 att Centerpartiet verkar för att skyndsamt få till stånd ett regeringsbeslut som möjliggör en fjärde landningsbana på Arlanda med tillhörande flygplatsinfrastruktur.

6.74.16 att Centerpartiet ska verka för en nedläggning av Bromma flygplats.

6.74.17 att Centerpartiet ska verka för att staten avslutar koncessionen för snabbspårstrafik, spår- och stationsanläggning från Stockholm City och Arlanda flygplats för att medge utökat spårbundet resande till Arlanda.

6.74.18 att beslut och förvaltande av trängselskatter ska regionaliseras.

6.74.19 att anvisa statlig medfinansiering och förhandlingsperson för en "Köpenhamnsförhandling" med kommunerna och regionen om strategisk utbyggnad av regionalt sammanhängande cykelnät.

6.74.20 att finansieringsansvaret för cykelinfrastruktur ska öka.

6.74.21 att Trafikverket får i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag inom sin verksamhet och att väglagen ändras för att stärka cykelvägarnas status och möjliggöra cykelvägar frikopplade från bilväg.

6.74.22 att Trafikverket får i uppdrag att öka takten för byggande av cykelvägar och att medel avsätts för detta.

6.74.23 att säkerställa att ökade medel avsätts för anläggande av nationella cykelleder för turism.

6.75.1 att driftbidraget för icke statliga flygplatser ses över och avsevärt höjs för rättvis konkurrens.

6.76.1 att Centerpartiet ska verka för en snabb avveckling av Bromma Flygplats samt sanering av mark och byggnation av en klimatsmart stadsdel.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Energi och klimat:

Tack vare ett initiativ från Centerpartiet har Boverket antagit nya regler avseende krav på tillgängliga laddningspunkter vid om- eller nybyggnation av bostadshus och lokalbyggnader.

Kraven omfattar parkeringsplatser som är placerade på byggnaden eller bostadens tomt. De nya reglerna gäller också retroaktivt för lokalbyggnader som har en bilparkering med fler än 20 parkeringsplatser. Partistyrelsen anser att det är rimligt att det ska finnas krav på lokaler som har en gatuparkering i anslutning att också tillhandahålla laddningspunkter, men inte om det är staden som ansvarar för gatuparkeringen.

Centerpartiet anser att det är viktigt att uppdatera våra regelverk för att möjliggöra en snabbare utbyggnad av solceller. Partistyrelsen instämmer med motionären om att solceller, inklusive integrerade, inte ska vara föremål för bygglov, med undantag för k- och q-märkta fastigheter.

Centerpartiet har länge varit drivande för att utbyggnadstakten av laddningspunkter ska snabbas på. När vi förhandlade klimathandlingsplanen betonade vi vikten av sammanhängande stråk för laddinfrastruktur längs våra större vägar. Vi formulerade också stöd för att styra utbyggnaden till "de vita fläckar" där det idag saknas infrastruktur för laddning. Vi har därtill infört det gröna avdraget, där privatpersoner kan investera i laddstolpar och få avdrag direkt på fakturan.

Partistyrelsen delar motionärens bedömning om att det är viktigt med en fullgod infrastruktur för att möjliggöra elektrifieringen. Centerpartiet har inom ramen för arbetet med den nationella elektrifieringsstrategin eftersträvat detta mål. Partistyrelsen vill också understryka att teknikutvecklingen för laddbara fordon går snabbt, vilket också innebär en förbättrad räckvidd. Partistyrelsen anser att det är viktigt med nationella mål för täthet, att infrastrukturutbyggnaden ska vara effektiv och att behovet av laddpunkter ska analyseras löpande. Däremot ställer sig partistyrelsen inte bakom lagstadgade nationella krav.

Idag bygger EU:s regelverk på principen att koldioxid ska avskiljas och lagras på samma plats. Regelverket utgår också ifrån att koldioxiden ska transporteras från avskiljningen till slutförvar med hjälp av rörledningar. Detta är inte anpassat till dagens förutsättningar. Centerpartiet avser driva en uppdatering av EU:s regelverk, så att det ska vara tillåtet att transportera koldioxid från utsläppskällan till dess slutförvar med hjälp av exempelvis sjöfart.

Centerpartiet har varit med och förhandlat den nationella elektrifieringsstrategin. Det är viktigt att ett liknande arbete fortsätter, även om arbetet inom januarisamarbetet inte fortsätter, vilket vi avser vara drivande för. Partistyrelsen anser att elektrifieringen kommer att vara betydande för omställningen i hela landet, och det är viktigt att infrastrukturen byggs ut i takt med att användningen av elfordon ökar. Det behöver därför göras återkommande översyner för att se till att utbyggnadstakten är tillräckligt effektiv. För att säkra tillräcklig nätkapacitet i hela landet både idag och i framtiden vill Centerpartiet ge Svenska kraftnät i uppdrag att planera för en ökad efterfrågan. Vi vill att det tas fram ett planeringsmål för att elsystemet år 2040 ska kunna inrymma minst 300TWh utan kapacitetsproblem. Partistyrelsen instämmer i att tillståndprocesserna måste bli effektivare. Tillståndprocessen får inte bli en bromskloss i omställningen. Därför har Centerpartiet

länge varit drivande för att mål ska tas om att halvera tidsåtgången, både i budgetprocess och i regleringsbrev. Vi har också sett till att tillsätta en utredning som ska se över det nuvarande systemet för miljöprövningar. Utredaren ska lämna förslag på möjliga ändringar i nuvarande regelverk samt andra åtgärder som krävs för att uppnå en mer effektiv miljöprövning.

Olika kraftslag skapar eller genererar behov av stödtjänster. Med ett energisystem i omvandling är det viktigt att fortsatt säkra systemets stabilitet. De kraftslag som genererar ett stort behov av stödtjänster för att exempelvis upprätthålla rätt spänningsnivå, ska i högre utsträckning bekosta behovet. Svenska kraftnät har i skrivande stund fått i uppdrag att lämna förslag till regelförändringar och ersättningsmodeller för stödtjänster såsom frekvensreglering, rotationsenergi och spänningsreglering. Centerpartiet välkomnar initiativet och understryker vikten av att förslagen ska vara samhällsekonomiskt effektiva, bidra till förbättrat robusthet av systemet och genomförandet av de energipolitiska målen.

Den nordiska elmarknaden är en "energy only-marknad", vilket innebär att man får betalt för den energi man levererar. Effektmarknader syftar till att komplettera marknaden för att hantera bristsituationer. Vi har i Sverige en effektmarknad i form av den effektreserv som ska finnas tillgänglig under de kalla vintermånaderna. Istället för effektmarknader anser Centerpartiet i första hand att vi kommer behöva flexibilitetsmarknader för att avhjälpa kapacitet- och effektbristen, och är drivande för att detta ska inkluderas i en reviderad elnätreglering.

#### Kraftvärme:

Partistyrelsen instämmer i att kraftvärmens värme är och kommer fortsatt vara en fantastisk tillgång i Sveriges energisystem. Centerpartiet vill därför se en sammanhållen strategi för att stärka konkurrenskraften för kraftvärmens värme. För Centerpartiet är det viktigt att våra miljöskatter på ett effektivt sätt bidrar till genomförandet av våra miljö- och klimatmål. Mot bakgrund av detta har Centerpartiet varit med och gett Skatteverket ett uppdrag som syftar till att utvärdera avfallförbränningskattens effekter och undersöker möjliga ändringar i regelverket. Översynen ska bland annat se över skattens effekter på avfallsflöden samt effekterna på utsläppen, liksom påverkan på kraftvärmens konkurrenskraft. Utvärderingen ska redovisas senast den 1 oktober 2021. Vi har också varit med och gett en utredare i uppdrag att undersöka huruvida fler undantag i såväl avfalls- som deponiskatten ska införas med syftet att förbättra materialåtervinningen. Uppdraget presenteras i februari 2022. Partistyrelsen noterar att motionens inriktning till stor del täcks av detta pågående arbete.

Partistyrelsen instämmer också i att en avfallförbränningskatt där skatten differentieras per material istället för att endast beräknas på vikt är en relevant fråga, eftersom olika material har varierande miljö- och klimatpåverkan. En differentierad skatt skulle därmed vara högst önskvärd i teorin, men är svår att tillämpa i praktiken. Detta då produkter avsedda för återvinning inte sällan är mycket heterogena i sin sammansättning. Dessutom finns det olika subkategorier som ytterligare försvårar, där biobaserad plast inte är lika miljöskadlig som exempelvis fossil plast, men det är i dagsläget svårt att särskilja dessa på förbränningsanläggningarna. Detta gör att en differentierad skatt riskerar att bli rättsosäker och skapa en stor administrativ börda utifrån dagens teknik.

Partistyrelsen instämmer vidare i att ytterligare incitament för insamling, förbättrad sortering och återvinning av hushållsavfall behövs. Genom den första nationella handlingsplanen för cirkulär ekonomi var Centerpartiet med och lade förslag om exempelvis skärpta etappmål för insamling av bland annat förpackningar och matavfall från hushållen. Ett producentansvarssystem för textilier, något som Centerpartiet drivit på länge, förväntas kraftigt öka insamlingen och utsorteringen av textilier och kläder. Centerpartiet vill också se skarpare ekodesignkrav på fler konsumentprodukter vilket höjer deras återvinningsbarhet samt se successivt ökande kvotplikter på bland annat återvunnen plast och textil.

#### Miljö:

Motionären lyfter frågan om Horstensleden. Denna fråga har legat i långbänk i flera decennier. Det är Trafikverket som tar fram förslag på vilka projekt som ska ingå i nationell plan. Dessa förslag baseras på samhällsekonomiska kalkyler där också miljöpåverkan tas in. Åtgärderna är utredda av många parter, däribland Trafikverket. Sammantaget bedöms föreslagna åtgärder bidra till en hållbar utveckling, samtidigt finns vissa risker med störningar i orörd natur kring Horsten, som behöver utredas närmare. Partistyrelsen motsätter sig inte detta projekt som saken ligger nu. Frågan måste ses i ett större perspektiv, där den gröna omställningen kräver en ökad överflyttning av gods till sjöfart och således en översyn av de förutsättningar som finns för sjötransporter. Om Horstensleden blir av så kommer den i sedvanlig ordning att bli föremål för ett mycket noggrann MKB som säkerställer miljön i skärgården.

Avseende Stockholmsförhandlingen så kan Partistyrelsen konstatera att detta är en fråga för de kommuner som berörs i Stockholms län samt Region Stockholm och regeringen. Centerpartiet nationellt har ingen delaktighet i dessa förhandlingar.

Motionären lyfter fram behovet att "staten finansierar en ny transportväg för spårbunden godstrafik över Mälargränsnittet i Stockholms kommun." En ny transportväg för spårbunden trafik är ett objekt som fordrar statlig finansiering och måste inrymmas i den nationella transportplanen vars arbete för planperiod år 2022 – 2033 pågår för fullt. Generellt gäller att partistämman inte beslutar om enskilda objekt i nationell plan. Angående förbindelsen Stockholm-Oslo så gav partistämman i Malmö år 2017 uppdraget till Centerpartiet och riksdagsgruppen att i dialog med berörda regioner utveckla förslag kring hur gränsöverskridande järnvägsstråk, Stockholm-Oslo, Göteborg-Oslo, kan stärkas och finansieras. Det ska sägas att detta uppdrag hamnat i skymundan med anledning av den intensiva fas som Sverigeförhandlingen och de nya stambanorna har varit i sedan valet år 2018 samt Januariavtalet år 2019. Dock har det på den privata sidan diskuterats vidare hur sträckning och finansiering skulle kunna se ut och Centerpartiet har i berörda kommuner och regionerna fört frågan framåt.

Motionären anser att Stockholmsregionens andel av statens anslag för trafiksatsningar minst ska motsvara andelen i befolkning. Fördelningen av medel ut den nationella planen avseende investeringar och upprustning av befintlig infrastruktur sker inte utifrån andelen invånare i respektive region, utan utifrån sammanvägd samhällsnytta. Under år 2021 – 2022 pågår arbetet med att besluta om objekt inför kommande nationell plan och partistyrelsen kan konstatera att det är många regioner – från Skåne i söder till Norrbotten i norr – som argumenterar för att deras län har blivit åsidosatt i relation till folkmängd och behov. Stockholm är inget undantag.

Cykling:

Motionärerna vill se en ökad satsning på cykel som transportslag och därmed matchande investeringar och regelförenklningar för att främja utbygganden av GC-vägar. Cykling är ett transportslag där Centerpartiet de senaste åren tagit flera steg framåt. Till exempel så beslutade Partistämman i Karlstad år 2019 att cykel får ta större del av resurser i den nationella infrastrukturplaneringen och att se över behovet av åtgärder, regelförenklningar och lagändringar som möjliggör ökad cykling i hela landet. På samma stämma slog man fast att ge, när tillfälle ges, Trafikverket i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag inom sin verksamhet.

Stämman år 2019 beslutades att cykel ska vara eget trafikslag men inte transportslag. Centerpartiets fokus är att göra IT till det femte transportslaget (att komplettera väg, järnväg, sjö, luft).

När det gäller frågan om en förändring i Väglagen för att medge större flexibilitet för kommuner att anlägga GC-vägar är partistyrelsens resonemang likadant som i Karlstad: Partistyrelsen anser vidare att det kan finnas skäl att se över regelverk och lagstiftning som idag verkar hämmande för att förbättra cykelinfrastrukturen, till exempel bör perspektiv och aspekter av en förändring i väglagen enligt motionärernas inriktning utredas. Det är viktigt att markägarperspektivet tydligt finns med i denna fråga så att cykelvägar inte blir ytterligare en åtgärd som legitimerar en ökad expropriering. Sammantaget instämmer partistyrelsen dock i motionens intentioner om att vidta åtgärder för att främja ökad cykling.

Centerpartiet ser stora fördelar med ökad cykling. Detta gäller även när det kommer till cykling som turistupplevelse. Det finns behov av att öka cyklingen genom investeringar, regelförändringar och tydliga incitament. Den största delen av cykelvägarna ligger längs regional och kommunal infrastruktur. Den nationella planen omfattar investeringsåtgärder för cykling längs det nationella vägnätet medan medel för underhåll omfattar både statliga cykelvägar längs nationellt stamvägnät och övrigt statligt vägnät. I denna översyn bör ett tydligt besöksnärs- och turismperspektiv finnas med.

Motionären anser att Sverige och Stockholm har mycket av lära av andra storstäder internationellt när det gäller hur man kan samverka över kommungränserna för att bygga längre cykelleder. En stad som arbetat mycket på detta sätt är Köpenhamn. Här kan konstateras att det sätt på vilket Region Stockholm och Stockholm stad arbetar med cykelledsutbyggnaden står i bjärt kontrast mot satsningarna i Köpenhamn där man planmässigt byggt ett antal liknande snabbcykelleder från storstadsregionens yttre delar till centrala Köpenhamn. Där har cyklandet ökat kraftigt från redan höga nivåer och är nu det dominerande transportslaget. Den samhällsekonomiska nyttan av satsningarna är enorma.

Flyget:

Kommunikationerna till och från Arlanda är viktiga. Idag trafikeras Arlanda rälmässigt medelst Arlanda Express och delvis pendeltågstrafik. Till detta kommer bussar och taxitrafik. Ju mer man kan styra resenärerna till Arlanda Express, desto bättre ur klimatperspektiv, men för att göra detta alternativ konkurrenskraftigt för större grupper skulle prisbilden behöva ändras. Swedavia skriver i sin rapport Konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport som kom i september år 2020, att detta är en viktig faktor om man ska lägga ner Bromma och satsa på Arlanda. I så fall skulle staten behöva gå in och subventionera. Idag har A-Train rättigheter att driva Arlanda Express fram till år 6.440. Frågan om att

förhandla fram ett nytt avtal och/eller försöka subventionera A-Train måste ses mot bakgrund av de beslut som regeringen och Swedavia fattar med anledning av Bromma och Arlanda flygplatser.

När det gäller att se över andra transportmedel till Arlanda är detta investeringar som regionen får driva och prioritera. Våren 2021 beslutade riksdagen om infrastrukturproposition som sätter ramarna för de kommande 10-15 årens investeringar i vägar och järnvägar. Arbetet med att ta fram vilka objekt som ska rustas upp i järnvägssystemet samt vilka nyinvesteringar som görs är ett arbete som på gång under år 2021 och år 2022. Generellt gäller att partistämman inte beslutar om enskilda objekt i nationell plan.

Frågan om Arlanda och Bromma har diskuterat intensivt det senaste året. Den eventuella avvecklingen av Bromma hänger ihop med en utveckling och investering i Arlanda. Utvecklingen inom flyget har varit dramatisk sedan våren 2020 när pandemin bröt ut. Konsekvenserna har varit stora och Bromma har sett en minskning med 97 procent av trafikvolymen och det har i media och på annat håll funnits en livlig debatt om Brommas öde. Till detta tillkommer diskussionen om de regionala flygplatsernas framtida öde när om flygvolymer inte återvänder.

Centerpartiets senaste stämmobeslut kring Bromma och Arlanda är från år 2017 i Malmö. Här landar stämman i att Bromma ska vara kvar fram till åtminstone år 2038 och att Arlanda ska byggas ut Arlanda på olika sätt. Dock byggde den argumentationen på prognoser som visar att den internationella trafiken kommer öka kraftigt i betydelse framöver. Detta är nu betydligt osäkrare.

De investeringar som nämnts för att teoretiskt klara att överta trafiken från Bromma flygplats är att bygga en fjärde rullbana. Sannolikt är dessa prognoser i "bästa" fall framskjutna, i annat fall helt överspelade.

Regeringen beställde av Swedavia sommaren år 2020 en rapport om Brommas framtid givet pandemin. Swedavia levererade olika konsekvensanalyser - ur ett affärsmässigt perspektiv - av att i förtid stänga Bromma Airport. Rapporten fick namnet Konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport. Swedavia argumenterar i rapporten kraftfullt för att Bromma ska avvecklas i förtid, huvudsakligen eftersom kapacitetsöverskottet under överskådlig tid är så stort och att Arlanda relativt omgående kan ta över befintlig flygtrafik. Att driva Bromma med nuvarande trafikunderlag är en betydande förlustaffär, exakt hur mycket Bromma blöder är dock en affärshemlighet. Rapporten noterar också att inrikes resandet tappat trafik under de senaste åren. År 2019 gick inrikesresandet i Sverige ner med nio procent från föregående år.

Under hösten år 2020 och våren 2021 har det framkommit att BRA, den operatör som haft majoriteten av trafiken på Bromma, vacklat fram och tillbaka om de vill fortsätta trafikera Bromma eller flytta sin verksamhet till Arlanda. Det har också uppstått nya affärskonstellationer och initiativ på flygmarknaden för att ta upp trafiken på Bromma igen när pandemin är över.

Frågan om behovet av Bromma flygplats bör också ställas i relation till den alternativanvändning som marken har, givet en nedläggning. Både Stockholms handelskammare och Centerpartiet i Stockholms stad har tagit fram underlag som visar hur en helt ny stadsdel kan växa fram på det område som idag domineras av flygplatsen. Man kan också konstatera att Arlanda finns redo, enligt Swedavia, att ta emot inrikesflyget från Bromma och Bromma läggs ned.

På samma gång är resenärsperspektivet viktigt och önskemålet från olika delar av landet att Bromma finns kvar, åtminstone tills år 2038 när avtalet med Stockholm stad löper ut, för att garantera en stadsnära flygplats i huvudstaden. Både ur ett tidsperspektiv och ett upplevelseperspektiv att "landa mitt i storstaden" finns det skäl att låta Bromma finnas kvar.

Den som äger frågan om Bromma flygplats är regeringen. Vi har därför inte heller haft möjlighet att ta del av den fullständiga rapporten från Swedavia eller haft möjlighet till att diskutera de mer affärsmässiga överväganden som myndigheten har gjort kring hur en nedläggning av Bromma skulle se ut.

I dagsläget resonerar partistyrelsen som så att Bromma behövs för att säkerställa ett inrikesflyg som binder samman Sveriges kommunala och regionala flygplatser med Stockholm. Flyget är viktigt för att hålla ihop hela landet. Servicen för resenärerna är det primära. Det är bra att våra myndigheter tar fram underlag och rapporter som vi kan förhålla oss till. Swedavias rapport har utgångspunkt i bolagets affärsmässiga bedömning. För att få en helhetsbild så måste den rapporten kompletteras med en utredning om vilka samhällseffekter som uppstår vid en eventuell nedläggning av Bromma. På längre sikt måste vi utvärdera vad Coronapandemin kommer att leda till för bestående förändringar i resemönster, inte minst för inrikesflyget. Centerpartiet följer därför noga utvecklingen och har en nära dialog med företrädare från både bransch, myndigheter och Swedavia när det gäller hur behovet av flygkapacitet i Mälardalen utvecklas. När elflyget kommer så kommer också nya rutter att uppstå som inte nödvändigtvis utgår från Stockholm som nav.

Angående de icke-statliga flygplatserna så lyfter motionären fram behovet av de regionala flygplatserna. Dessa binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det viktigt för Centerpartiet att systematiskt arbeta för goda villkor för svenskt flyg – samtidigt som flygbranschen ställer om till att bli mer hållbart – och även där har politiken en viktig roll som blåslampa för det arbetet. En aspekt som komplicerar situationen för dessa flygplatser är att EU-kommissionen genomför granskningar av vissa regionala flygplatser som erhåller statsstöd vilket skapar en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. De regionala flygplatserna har en pressad ekonomisk situation, samtidigt som de bidrar med trafik till de statligt ägda flygplatserna. Med det sagt så har regeringen, påhejade av Centerpartiet, under det senaste året gett betydande bidrag till de regionala flygplatserna för att de ska kunna upprätthålla en funktion av flyg och helikopterverksamhet ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv samt samhällsservice.

Enligt Centerpartiet behövs en ny nationell flygstrategi. Sedan covid-19 drabbade landet har den reguljära flygverksamheten helt upphört eller bedrivits med enskilda linjer, några med temporär allmän trafikplikt, men på några få flygplatser. Regeringen sitter själv på en viktig pusselbit – den nationella flygplatsöversynen. I syfte att rätta till en obalans mellan olika ägarformer och stöd- respektive icke stödberättigade regionala flygplatser beslöt regeringen 2018 att tillsätta en Flygplatsöversyn som bland annat skulle se över dessa obalanser. Denna Flygplatsöversyn skulle slutredovisa den 31 mars 2019 men den kom aldrig fram till ett resultat. Flygplatsöversynen löpte parallellt med det så kallade Arlandarådet som skulle utreda utvecklingen av Arlanda flygplats.

I mars 2019 avbröts Arlandarådets arbete, ingen slutrapport presenterades och rådet upplöstes. Likadant blev det för Flygplatsöversynen. Dess slutrapport presenterades aldrig och någon anledning har aldrig angivits varför man fortfarande, snart två år senare, inte har kommit fram med några svar eller förslag från Flygplatsöversynen. Vi driver frågan om att regeringen ska offentliggöra detta dokument för att kunna ta fram en uppdaterad nationell flygpolitik där de icke-statliga flygplatsernas roll kan tydliggöras. Centerpartiet har tagit ett utskottsinitiativ i denna fråga i Trafikutskottet, dock utan att få gehör än så länge.

Centerpartiet anser att Swedavias avkastningskrav och vinstdelningsmodell därför bör ses över i syfte att stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet. Vid införandet av flygskatten infördes även en "kompensationspeng" till vissa regionala flygplatser. Dessa pengar har dock inte kunnat användas då regeringen inte har utfärdat den förordning som krävs.

Partistämman tog också beslut i Karlstad år 2019 att besluta i linje med vad motionären efterfrågar, nämligen att "Centerpartiet verkar för att ändra och se över finansiering och drift av våra flygplatser för att säkerställa det regionala flyget."

Trängselskatt:

Trängselskatt infördes den 1 augusti 2007 i Stockholm och 1 januari 2013 i Göteborg. Skatten infördes för att förbättra framkomligheten och miljön, samt för att bidra till finansiering av infrastrukturen i städerna. I Stockholm används intäkterna från trängselskatterna i huvudsak till regionala infrastrukturinvesteringar, till exempel bygget av Förbifarten och nya t-banan till Barkarby och Nacka, men också till Spårväg syd, T-banan mellan Älvsjö och Fridhemsplan samt Roslagsbanans utbyggnad.

I Göteborg används trängselskatterna till finansieringen av ett infrastrukturpaket innehållande bland annat Västlänken, Marieholmstunneln och utbyggd kollektivtrafik - det så kallade Västsvenska paketet.

Frågan om trängselskatterna har varit uppe på de senaste stämmorna i Malmö och Karlstad och Partistyrelsen är positiv till att ge regioner och städer möjlighet att skaffa sig större rådgivning över trängselskatten som verktyg för att förbättra trafikmiljön. Centerpartiet anser att beslut om trängselskatter - samt hur intäkterna fördelas - i större utsträckning ska kunna fattas lokalt.

Dock, för att det inte ska bli för många olika system förordar Partistyrelsen att regionala trängselskatter utgår från en avtalsform där staten genom Trafikverket eller Transportstyrelsen varit involverade. Ett system motsvarande det som gäller för enskilda vägar är rimligt, det vill säga att lokala beslut och implementering avseende avgifter medges men inom ramen för en gemensam lagstiftning. Trängselavgifter ska vara möjligt att införa kommunalt utan att ett riksdagsbeslut tas för varje enskilt fall.

Således anser Partistyrelsen att den nationella politiken bör skapa förutsättningar genom att anpassa nationella regelverk och att utveckla tekniska standarder - men att ansvar och befogenheter decentraliseras.

Partistämman beslutade:

att regeringen tar fram nationella mål för täthet av laddinfrastruktur som rör såväl parkeringsytor, vägnät som hamnar.



att Centerpartiet verkar för att på EU-nivå tillåta internationella transporter av koldioxid från avskiljningsanläggningar till lagringsplatser, med flera olika typer av transportlösningar, exempelvis med sjöfart eller vägburna transporter.

att Svenska Kraftnät får i uppdrag att planera och projektera för utökad elektrifiering och utökad nätkapacitet för att möta framtida behov och möjliggöra nya investeringar och etableringar i hela landet.

att verka för en uppdaterad nationell flygstrategi som tar i beaktande både frågan om flygkapacitet till och från huvudstaden samt framtiden för de regionala flygplatserna i syfte att säkerställa en god och hållbar tillgänglighet över hela landet och mellan Sverige och andra länder.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

6.74.2 att installation av solceller och solfångare ska vara bygglovsbefriade även inom kulturmiljöområden medan krav på bygglov kvarstår på k- och q-märkta fastigheter, samt att avvikande takfärg, samt byggnadsintegrerade solcellsinstallationer inte skall vara skäl att avvisa solanläggning.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.74.1

6.74.4

6.74.5

6.74.6

6.74.8

6.74.12

6.74.14

6.74.15

6.74.18

6.74.20

6.74.21

6.74.22

6.74.23

6.75.1

Partistämman avslog följande motioner:

6.74.3

6.74.7

6.74.9

6.74.10

6.74.11

6.74.13

6.74.16

6.74.17

6.74.19

6.76.1

## 6.77: Konvertering av "Epa" till el ger hastighetsbonus

6.77.1 att EPA/A-traktorer ombyggda till el får höjd hastighetsbegränsning till 45km/h.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter fram ett fordon som är väldigt populärt på landsbygden; A-traktorn eller EPA-traktorn. Det är ett fordon som av många ungdomar används för att ta sig till och från olika platser där det finns dåliga allmänna kommunikationer. Det är också ett fordon som engagerar många med teknik- och motorintresse.

Maxhastigheten för EPA-traktorer samt A-traktorer är idag 30 km/h. Det finns en efterfrågan på en justering av hastigheten uppåt och Transportstyrelsen inledde i oktober år 2020 en översyn av regelverket för A-traktorer efter dialog med polisen och besiktningsföretagen. Myndigheten ska ta ett helhetsgrepp om och hur man eventuellt kan justera i regelverket för A-traktorer. Idag får de som sagt bara köra i 30 km/h och det finns önskemål från ungdomarna att de ska få köra i 40 km/h (vill man köra fortare än så fodras vanligt B-körkort). Denna rapport kommer sannolikt efter sommaren och ska sedan ut på remiss.

Ett krav för att höja upp till 40 km/h (något Transportstyrelsen kan göra på egen hand) är sannolikt att man sätter en maxvikt på A-traktorn. Mopedbilen får gå i 45 km/h men också väga max 425 kg. En A-traktor får väga många ton. Det är säkrare att krocka i en A-traktor om man sitter i hytten, men den ställer till med större externa skador och det är därför av trafiksäkerhetsskäl som Transportstyrelsen ej vill höja hastigheten. De senaste 2-3 åren har incidenterna med A-traktorer ökat. Regelefterlevnaden angående att bara köra i 30 km/h är låg och det körs på gator och cykelbanor där de inte ska köra.

Partistyrelsen anser att det är klokt att invänta Transportstyrelsens rapport i frågan. Huruvida en hastighetsökning är rationellt eller ej handlar om de övergripande trafiksäkerhetstekniska frågorna och inte om fordonet har en elmotor eller en traditionell förbränningsmotor.

Partistämman beslutade:

att utifrån Transportstyrelsens kommande utredning avseende regelförbättringar för A- och EPA-traktorer verka för ett tydliggörande av regelverket för dessa fordon.

Partistämman avslög följande motioner:

6.77.1

## 6.78: Fordonsrelaterade skulder

6.78.1 att utreda hur lagstiftningen om hur fordonsrelaterade skulder kan ändras så att skulder följer ägaren och inte fordonet.

6.78.2 att undersöka och ta fram kostnadsberäkning på ett sökbart register där det går att söka på en bil inför ett bilköp och se om bilen har skulder.

6.78.3 att upprätta ett sökbart register där det går att söka på en bil inför ett bilköp och se om bilen har skulder.

#### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionen handlar om fordonsrelaterade skulder som, eftersom skulderna följer fordonet och inte ägaren, kan övervältras på en ny ägare vid en fordonsförsäljning.

Även om det är möjligt att kontrollera fordonets skulder via Transportstyrelsens hemsida eller myndighetens röststyrda kundtjänst, kan varken Transportstyrelsen eller Kronofogden lämna en fullständigt uppdaterad bild över alla utfärdade fordonsrelaterade skulder som finns för ett visst fordon. Det beror på att det tar tid innan vissa skulder uppdateras eller registreras i vägtrafikregistret. Köparen riskerar därmed att få överta skulder eller att få fordonet beslagttaget av Kronofogden.

Centerpartiet driver sedan tidigare kravet på en översyn av regelverket för att komma till rätta med problemet med dessa bedrägerier. Partistyrelsen instämmer i intentionerna i motionen men vill inte skriva fast sig i en specifik lösning och föreslår därför en ny att-sats.

Partistämman beslutade:

att det görs en översyn av regelverket för att motverka bedrägerier med fordonsrelaterade skulder.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.78.1

6.78.2

6.78.3

#### **6.79: Öka gränsen för när körkort för tungt släp behövs för personbilar**

6.79.1 att utökad B 96 behörighet tas bort och att det istället ingår i normala B körkortet

6.79.2 att man med B körkort alltid får dra tomt släp om det väger mindre än 750 kg även om fordonskombinationen gör att det klassas som tungt (som inte tar hänsyn till om det är lastat eller ej)

6.79.3 att man med B körkort alltid får dra lätt lastat släp om det tillsammans med last väger mindre än 750 kg även om fordonskombinationen gör att det klassas som tungt (som inte tar hänsyn till om det är lastat eller ej)

#### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären lyfter frågan om en översyn av dagens regler angående krav på behörighet för tungt släp. Utökad behörighet, så kallat B96, infördes på Centerpartiets initiativ år 2013 och ger behörighet att köra fordonskombinationer med en sammanlagd totalvikt upp till 4 250 kilo, istället för 3 500 kilo med vanligt B-kort. Om man redan har ett B-körkort kan man göra ett körprov för att få utökad B-behörighet. Man kan även välja att ta utökad B-behörighet samtidigt som man tar sitt vanliga B-körkort. För att ta B96 behövs inget teoriprov. Möjligheten att enkelt skaffa sig rätt att framföra ett fordonsekipage på 4 250 kg verkar ha varit uppskattat och är motiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt. Motionären har dock en poäng i att om det blir vanligare med elbilar – vilket är fallet – och om dessa överlag väger mer än en traditionell bensin/dieselbil så kan det bli aktuellt att se över gränsvärdena för när en förare måste skaffa en B96-behörighet. Idag ser dock partistyrelsen ingen anledning att justera i gränserna. Batteriet i elbilen är för all del stort och väger ofta mellan 200 och 500 kg, men

eftersom elbilar saknar andra tunga komponenter såsom, förbränningsmotor, växellåda och bränsletank med bränslet, blir skillnaden inte så stor.

Partistämman beslutade:

att se över gränsvärdena när det krävs behörighet till ett B96-körkort i takt med att elbilarna blir tyngre.

Partistämman avslag följande motioner:

6.79.1

6.79.2

6.79.3

## 6.80: Behovsanpassad hinderbelysning av vindkraftverk

6.80.1 att behovsanpassning av hinderbelysning ska tillåtas.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionen betraktar vindkraften som del av framtidens energisystem, och lyfter det faktum att innovationer sker för att minska vindkraftens påverkan på människa, natur och djurliv. Samtidigt argumenterar motionären för att ljusföroreningar har inverkan på såväl landskapsbilden som människors upplevelse av vindkraftverk. Motionären förordar därför förbättrad möjlighet till undantag gällande hinderbelysning för vindkraftverk, där det finns lokala förutsättningar. Enligt gällande regelverk (TSFS 2010:155) ska vindkraftverk med en totalhöjd mellan 45-150 meter vara markerade med vit färg samt förses med ett rött blinkande ljus under skymning, gryning och mörker. Samma regler gäller för vindkraftverk över 150 meter, men här ska vindkraftverken vara försedda med ett högintensivt vitt blinkande ljus. Dessa föreskrifter har varit baserade på rekommendationer från den internationella flygorganisationen (ICAO). Rekommendationerna har uppdaterats, och kravet på det högintensiva blinkande ljuset har tagits bort.

För att minska ljusföroreningarna finns det möjlighet att avskärma belysningen om bostadsbebyggelse finns inom en 5 kilometers radie, så att ljuset inte träffar den bebyggda ytan. Därtill finns det tekniska lösningar, såsom radarteknik kallad Obstacle Collision Avoidance System (OCAS), som möjliggör för ljuset att vara avstängt vid de tillfällen då inga flygplan finns i närheten. För att använda OCAS-tekniken måste undantag sökas från Transportstyrelsens regler. I de fall där undantag har sökts har Transportstyrelsen lämnat avslag, då Försvarsmaktens inte bedömer att OCAS-tekniken kan garantera tillräcklig flygsäkerhet. Transportstyrelsen har gjort en översyn över de nationella föreskrifterna om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten. Bedömningen är fortsatt att det högintensiva ljuset ska finnas kvar för verk över 150 meter.

Partistyrelsen ser att människors acceptans för vindkraftverken är en viktig aspekt av en fortsatt utbyggnad, därför bedömer vi att tekniska lösningar ska tillämpas för att minska eventuella ljusföroreningar om de lokala förutsättningarna finns. Partistyrelsen tycker vidare att det är olyckligt att det i teorin går att ansöka om undantag som inte kan beviljas i praktiken. Partistyrelsen bedömer att det måste finnas en större flexibilitet bland berörda myndigheter, och det ska vara enklare att ställa krav på teknik för att åtgärda problem eller begränsningar med de förnybara energislagen genom så kallade villkorade tillstånd. För oss är det viktigt att sträva efter en förbättrad samexistens mellan de förnybara energislagen och andra myndigheters intressen. Partistyrelsen delar därmed motionärens bedömning att vindkraftsverkens hinderbelysning i högre grad ska kunna anpassas utifrån lokala förutsättningar. Samtidigt måste expertmyndigheterna fortsatt granska ansökningar om undantag för att upprätthålla flygsäkerheten, men det får inte leda till slentrianmässiga avslag.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.80.1

## 6.81: Ökade kommunala sanktionsmöjligheter

6.81.1 att Centerpartiet verkar för en utredning om att ge kommunerna ökat inflytande att kontrollera regelefterlevnaden av lokala trafik- och ordningsregler.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter fram behovet av en översyn över kommunala sanktionsmöjligheter för att kunna tillse regelefterlevnad i trafikmiljön. Motionären lyfter fram att två beslut nyligen fattade av Stockholms stad i princip ignorerats av trafikanterna; trafikförordningen att bara framföra rätt miljöklassad bil i miljözon klass 2 samt att respektera särskilda kollektivtrafikfiler.

Det miljö- och klimatarbete som en kommun – i det här fallet Stockholm stad – beslutar om får alltså i praktiken ringa eller ingen effekt när polisen, som har ansvaret att beivra brott, inte har tid och/eller nedprioriterar dessa förseelser.

Givet att kommunerna har en oerhört viktig roll i att infria de av riksdag och regeringen beslutade klimatmålen till år 2030 och år 2045 är det naturligt att dessa aktören också får större möjligheter att ha rådighet över måluppfyllelsen.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

6.81.1 att Centerpartiet verkar för en utredning om att ge kommunerna ökat inflytande att kontrollera regelefterlevnaden av lokala trafik- och ordningsregler.

## 6.82: Fungerande postutdelning i hela landet

6.82.1 att Centerpartiet verkar för att regeringen ska ändra i Postnords Ägardirektiv där man tydliggör att postförsändelser skall delas ut alla vardagar i veckan.

### Partistyrelsens yttrande:

Partistyrelsen delar bilden att det under det senaste året har tagits en rad initiativ från Postnords och regeringens sida som riskerar att försämra postservicen i landet, inte minst på lands- och glesbygd. Precis som motionären skriver så inledde Postnord varannandagsutdelning i Skåne hösten år 2020 och kommer att rulla ut denna distributionsmodell över hela landet de kommande åren. Till detta kommer att regeringen dessutom vill sänka kravet på hur snabbt inrikes brev ska komma fram. Idag gäller att minst 95 procent av de inrikes breven ska ha delats ut inom två arbetsdagar, oavsett var i landet breven har lämnats in. I december skickade regeringen ut ett förslag om förändringar i postförordningen på remiss med förslaget att kravet på hur snabbt Postnord ska leverera inrikesbrev med normalporto sänks. Det nya förslaget i regeringens promemoria innebär att kravet sänks till att minst 85 procent av de inrikes breven ska ha delats ut inom två arbetsdagar och att minst 97 procent av breven ska ha delats ut inom fyra arbetsdagar. Bland annat glesbygdskommuner oroas nu för att postservicen försämras. Med det nya förslaget blir det svårt att förutse när ett brev delas ut. Blir det inom två, fyra eller ett obestämt antal dagar?

Centerpartiet vill i första hand se till så att det sker en samlad hantering av hur posten och PostNord ska utvecklas framöver. Nu har regeringen tillsatt en utredning, Postfinansieringsutredningen, som ska jobba fram till våren 2023. Det kloka vore att låta den arbeta i lugn och ro så slipper privatpersoner och företagare oroas över om deras brev och paket kommer fram i tid när verksamheten reformeras på flera fronter.

Frågan om hur svensk postservice ska förändras är viktig och givet de minskade brevvolymererna måste en förändring ske. Partistyrelsen menar att det är Postfinansieringsutredningen som sitter inne med detta svar – och således också huruvida det ska bli aktuellt för ägaren staten att ge nya ägardirektiv till Postnord. I dagsläget är det därför inte aktuellt för partistyrelsen att driva frågan om att verka för nya ägardirektiv till Postnord.

Partistämman beslutade:

att svensk postservice ska fungera så att både privatpersoner och företag ska få postutdelning varje vardag.

Partistämman avslag följande motioner:

6.82.1

## 6.83: Ändrade körkortskrav för långsamkörande fordon och yngre förare

6.83.1 att säkerheten för långsamgående fordon och körkortskraven på yngre förare ska anpassas till dagens fordonspark och dagens trafikförutsättningar.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionären framhåller att det fordon som idag får framföras i 45 kilometer i timmen, så kallade mopedbilar – utgör en trafikfara, inte minst för de som framför dessa fordon. Trots att de ser ut som en bil får de inte väga mer än 425 kg och har därmed inte den slags chassi och konstruktion som gör att fordonet kan stå emot även lätt krockvåld. Mopedbilen är ett relativt nytt fordon på svenska vägar. Den har oftast en kupé med två sittplatser. Mopedbilar får köras från 15 års ålder av den som har AM-körkort för moped klass 1 (EU-moped). Mopedbilen behöver inte genomgå kontrollbesiktning.

Eftersom mopedbilen följer EU-standarder så kan Sverige idag inte förbjuda dem eller minska maxhastigheten. Det är en fråga för Kommissionen och det har diskuterats en översyn av regelverket inom hela EU. Men det ska nämnas att Transportstyrelsen under år 2021 gör en översyn över hastighetsbegränsningen och den allmänna utformningen av A-traktorer. Idag får de gå i 30 km/h men om deras hastighet skulle justeras upp, vilket många efterfrågar, kan de bli ett alternativt i större utsträckning till mopedbilen med en förbättrad trafiksäkerhet som följd.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.83.1

## 6.84: Dubbelspår Norra Stambanan

6.84.1 att besluta om att driva frågan om Dubbelspår på Norra Stambanan.

### Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter fram att byggnation av dubbelspår efter norra Stambanan och Mittbanan skulle förkorta restiderna och förbättra säkerheten, något som skulle gynna både persontrafiken och godstransporterna. Även järnvägens strategiska del som länk i Atlantbanan mellan Stockholm och Trondheim skulle stärkas. Centerpartiet vill investera i att både rusta upp befintlig räls samt investera i nya spårsträckningar i hela landet. I Januariavtalet stod uttryckligen att nya stambanor ska anläggas mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, att järnvägen i norra Sverige ska byggas ut och att projekteringen av Norrbottenbanan påskyndas. Våren 2021 beslutade riksdagen om infrastrukturproposition som sätter ramarna för de kommande 10-15 årens investeringar i vägar och järnvägar. Arbetet med att ta fram vilka objekt som ska rustas upp i järnvägssystemet samt vilka nyinvesteringar som görs är ett arbete som på gång under år 2021 och år 2022. Generellt gäller också att partistämman inte beslutar om enskilda objekt i nationell transportplan.

Generellt är Centerpartiet positiva till en förstärkning med nya och tidsenliga stambanor i det svenska järnvägssystemet och dess stambanestruktur, nya stambanor med högre kapacitet för att möta behovet av mer person- och godstransporter samt ge utrymme för att hålla befintligt järnvägssystem i trim. Det är dock viktigt att satsningen på nya de nya stambanorna sker på ett sätt som integrerar dem och deras trafik med befintligt järnvägssystem och dess trafik – även mellan olika landsändar.

Utbyggnaden av nya stambanor i södra Sverige får inte ske på bekostnad av underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar, i andra delar av Sverige som inte direkt berörs av de nya stambanorna. En satsning på nya stambanor måste även inkludera att de nya stambanorna och deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att den ökade tillgängligheten och kapaciteten kommer hela det svenska transportsystemet till del.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.84.1

## 6.85: Flyginfrastruktur i hela landet

6.85.1 att beredskapsflygplatser skyndsamt utses i alla regioner.

6.85.2 att ersättningen för att hålla beredskapsflygplats höjs.

6.85.3 att staten säkerställer flygplatser i alla regioner.

### **Partistyrelsens yttrande:**

Motionären efterlyser beredskapsflygplatser i alla regioner och att staten säkerställer finansiering av dessa beredskapsflygplatser. Centerpartiet har sedan pandemin bröt ut förhandlat med regeringen om att se till så att de icke-statliga flygplatserna garanteras bidrag så att de kan hålla igång sin verksamhet just ur ett säkerhetspolitiskt och samhällsserviceperspektiv. Det handlar om ambulanstransporter, med mera. Centerpartiet drev inom ramen för JA fram mer medel för att säkra att samhällsviktiga flygtransporter finns tillgängliga i hela landet, oavsett tid på dygnet. I december år 2020 tillfördes 16 nya beredskapsflygplatser i Sverige och är nu uppe i 26 stycken över hela landet, i alla regioner.

Hösten år 2020 tog Centerpartiet fram en ny kommittémotion i riksdagen som adresserade behoven av ett robust transportsystem och en robust infrastruktur även i händelse av en kris. I denna kommittémotion – Ökad motståndskraft för transporter - lyfts bland annat fram att flygets egenfinansiering av trafikavgifter – i tider när flygtrafiken ligger nere som följd av myndighetsföreskrifter – ska ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter. Vi skriver även om att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet avseende samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris. Och i syfte att säkra finansiering till de regionala flygplatserna så vill vi utreda Swedavias vinstdelningsmodell. Detta skulle stärka driftssäkerheten för de regionala flygplatserna.

Enligt Centerpartiet behövs en ny nationell flygstrategi. Sedan covid-19 drabbade landet har den reguljära flygverksamheten helt upphört eller bedrivits med enskilda linjer, några med temporär allmän trafikplikt, men på några få flygplatser. Regeringen sitter själv på en viktig pusselbit – den nationella flygplatsöversynen. I syfte att rätta till en obalans mellan olika ägarformer och stöd-/icke stödberättigade regionala flygplatser beslöt regeringen 2018 att tillsätta en Flygplatsöversyn som bland annat skulle se över dessa obalanser. Denna Flygplatsöversyn skulle slutredovisa den 31 mars 2019 men den kom aldrig fram till ett resultat. Flygplatsöversynen löpte parallellt med det s k Arlandarådet som skulle utreda utvecklingen av Arlanda flygplats. I mars 2019 avbröts Arlandarådets arbete, ingen slutrapport presenterades och rådet upplöstes. Likaså blev det för Flygplatsöversynen. Dess slutrapport presenterades aldrig och någon anledning har aldrig angivits varför man fortfarande, snart två år senare, inte har kommit fram med några svar eller förslag från Flygplatsöversynen. Vi driver frågan om att regeringen ska offentliggöra detta dokument för att kunna ta fram en uppdaterad nationell flygpolitik. Med det sagt så kommer pandemin att påverka efterfrågan på inrikesflyget och det kommer alltid att finnas en kommunal medfinansiering i en regional flygplats. Om en kommun eller kommuner inte längre vill använda skattemedel för att driva en flygplats anser vi att det kommunala självstyret bör få genomslag i en sådan fråga.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

6.85.1

6.85.2

Partistämman avslog följande motioner:

6.85.3