

Infrastruktur, transporter

Kommitté 9 – Motioner

Slutprotokoll, Partistämma 2019

Innehåll

9.1: Miljözoner	2
9.2: Ny teknik	3
9.3: Europaväg 45	4
9.4: Pumpkraftverk	4
9.5: Ledningar i marken	5
9.6, 9.7: Elnät	5
9.8: Digital infrastruktur	7
9.9, 9.10: Cykel	8
9.11: Snöröjning	10
9.12: Gränsöverskridande infrastruktur	11
9.13: ”Green Friday” i kollektivtrafiken	12
9.14: Trängselskatt	12
9.15, 9.16, 9.17: Skrotningspremie	13
9.18: Sommarlovskort	14
9.19, 9.20, 9.21, 9.22, 9.23, 9.24, 9.25, 9.26, 9.27, 9.28: Järnväg och höghastighetståg	14
9.29, 9.30, 9.31, 9.32: Vägstandard och vägbidrag	18
9.33: Tågnätet	20
9.34: Haverikommission	21
9.35: Laddpunkter	22
9.36, 9.37, 9.38, 9.39, 9.40, 9.41, 9.42, 9.43, 9.44, 9.45, 9.46, 9.47, 9.48: Reseavdrag och beskattning av fordon och bränsle	23
9.49: Samhällsbetalda resor	26
9.50: Rabattsystem relaterat till allmänna kommunikationer	26
9.51: Övergivna fordon	27
9.52: Drivmedel	28
9.53: Närtrafik	29
9.54: Cabotagetrafik	30
9.55: Mikrovågsstrålning	31
9.56: Postdistribution på landsbygden	31
9.57: 5G	32
9.58: Tåg i Europa	33
9.59: Elbilar	34
9.60: Mobilnät för blåljusmyndigheter	35
9.61: Regionalt flyg	35
9.62: Telekommunikation	36
9.63: Telenätet	37
9.64: Mobilmaster	38
9.65: Vägavgift	38
9.66: Handikappsparkeringstillstånd	39

9.1: Miljözoner

9.1.1 att Centerpartiet verkar för att underlätta kontroll av efterlevnaden inom miljözoner genom införande av ett obligatoriskt märke som fästs på bilen eller nummerplåten.

Partistyrelsens yttrande:

Hösten 2009 beslutade regeringen att avskaffa systemet med kontrollmärken, som upphörde att gälla den 1 januari 2010. Utvecklingen har sprungit ifrån systemet med kontrollmärken. Dagens vägtrafikregister är tillgängligt 24 timmar om dygnet för Polisen och fordonskontrollerna är betydligt enklare att göra nu än tidigare.

Med dagens teknik kan polisens bilar utrustas med kameror som läser registreringsskylten, och ger all information om bilen, motsvarande information om miljözonklassning bör lämpligen ingå i denna information, något som Transportstyrelsen framför i sitt regeringsuppdrag. Men, det kan ändå finnas ett intresse för en särskild visuell märkning på fordonet om vilken miljözonklass som bilen tillhör av andra.

Bestämmelserna om miljözoner är trafikregler och för trafikregler är det trafikanten som ansvarar för att trafikreglerna följs. Polisen är därför den som övervakar efterlevnaden av bestämmelserna om miljözoner. Polismyndigheten har framfört till Transportstyrelsen att bestämmelserna kring miljözoner uppfattas som besvärliga att övervaka eftersom de är omfattande, har många undantag samt att det är svårt att få fram relevant dokumentation om fordonen i fråga. Det kan därför finnas anledning att avlasta denna funktion från Polismyndigheten.

Att kommunerna kan övervaka parkeringsregleringen, och inte andra trafikregler, beror på att parkeringsöverträdelser avkriminaliserats. För att kommuner eller annan även skulle få övervaka miljözonsregelverket för lätta fordon krävs detsamma.

Argumentationen ovan leder fram till att den exakta utformningen av ett regelverk som underlättar kontroll av efterlevnaden av miljözoner, utanför polisen, är komplicerad.

Partistyrelsen skulle föredra ett system för efterlevnad som ger kommunerna ökade befogenheter och som avlastar Polisen. Centerpartiet anser att det ska vara upp till kommunerna att besluta om utformningen och implementeringen av miljözonerna och det vore därför rimligt att det även ligger i kommunens ansvar att kontrollera efterlevnaden.

Partistämman beslutade:

att Centerpartiet verkar för att underlätta kontroll av efterlevnaden inom miljözoner, till exempel genom att ge kommuner ökade befogenheter.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.1.1

9.2: Ny teknik

9.2.1 att Centerpartiet tar fram förslag till anpassning av lagar för autonoma transporter samt nyttjande av drönare och andra farkoster inom samhällstjänster som polis och sjukvård i syfte att kunna implementera tekniken skyndsamt.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att Centerpartiet skyndsamt ska verka för en lagstiftning som anpassas för teknikutveckling, till exempel autonoma transporter.

Teknikutveckling får ofta effekt på transportsystemet. Det är viktigt att politiken tar hänsyn till ny teknik och utvecklar en lagstiftning som anpassas därefter. Utvecklingen med autonoma fordon och en ökad digitalisering kommer att få en genomgripande effekt på hela transportsystemet.

Det finns exempel på pågående testverksamhet med självkörande fordon i Sverige med stor potential där det visat sig finnas en stor tröghet för att till exempel få myndighetsgodkännanden på plats som möjliggör testverksamhet.

Centerpartiet instämmer med intentionerna i motionen om att det är viktigt att svensk lagstiftning inte förhindrar teknikutvecklingen utan möjliggör brukande av ny teknik så länge den uppfyller eventuella säkerhetsaspekter. Principiellt bör funktionalitet gå före krav på specifik utrustning. Med en ökad introduktion av ny teknik och uppkopplade fordon så ersätts vissa traditionella funktioner med nya. Lagstiftningen bör följa teknikutvecklingen och inriktas mer på funktionalitet istället för att ställa tekniskspecifika krav som lätt blir daterade när utvecklingen går fort.

Inom framtidens teknik är några trender extra tydliga: autonomi, eldrift, klimat/kostnadseffektivitet, delningsekonomi och nya affärsmodeller. Dessa trender för med sig såväl möjligheter som utmaningar för hur vi planerar transportinfrastrukturen. Samtidigt finns en rad frågor rörande de juridiska och trafiksäkerhetsmässiga aspekterna såväl som behovet av att utveckla ansvarsbegreppet. För att säkerställa att Sverige ligger i framkant och för att främja samhällsutvecklingen anser partistyrelsen att det bör tas fram en nationell strategi för autonoma fordon och transporter. I en sådan strategi bör till exempel behovet av nödvändiga lagförändringar för en introduktion av autonoma transporter beaktas samt dess potential att utveckla och komplettera viktiga samhällstjänster.

Partistämman beslutade:

Att Centerpartiet ska arbeta för att en nationell strategi tas fram för framtidens hållbara transporter inklusive autonoma fordon.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.2.1

9.3: Europaväg 45

9.3.1 att Riksväg E45 färdigställs så att det är motorväg hela sträckan mellan Göteborg och Trollhättan.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att Centerpartiet ska verka för satsningar på riksväg E45.

Generellt sett tar Centerpartiet inte ställning i specifika vägsträckningar. Det finns många satsningar som är viktiga för att stärka infrastrukturen i landet. Centerpartiets generella ingång är att det är viktigt att pengar för infrastruktur satsas i hela landet och inte koncentreras till storstadsregionerna och att vi kan använda alternativa finansieringsmetoder till statsbudgeten för att få till stånd fler investeringar.

För den specifika vägsträckning som nämns i motionen är det viktigt att arbeta vidare i den regionala kontexten för att argumentera för de investeringar som är önskvärda för regionen för att dessa ska kunna lyftas i arbetet med den nationella infrastrukturplaneringen.

Partistämman avslog följande motioner:
--

9.3.1

9.4: Pumpkraftverk

9.4.1 att Centerpartiet ska verka för att utreda möjligheten att låta Vattenfall bygga flera nya pumpkraftverk i kombination med lokal sol och vindkraft på lämpliga ställen i landet för att fungera som effektreserv vid hög belastning på elnätet.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att Centerpartiet bör verka för att Vattenfall ska bygga pumpkraftverk för att trygga effektbalansen i Sverige.

Elsystemet står inför en omvandling och för att nå målet om ett helt förnybart elsystem kommer en växande andel av elproduktionen utgöras av variabel elproduktion, som sol- och vindkraft. Detta kommer ställa nya krav på elsystemet för att effektbehovet ska kunna tillgodoses dygnet runt, alla dagar, året runt. Vattenkraften och biokraften fungerar dock som stabil baskraft i elsystemet i kombination med mer väderberoende kraftkällor.

Idag har Sverige en effektreserv som består av bland annat av det oljeeldade Karlshamnverket. Centerpartiet har medverkat till regeringsbeslut om en förlängning av effektreserven och drivit på för att miljökrav ska ställas vid upphandling av den. Till exempel genom att använda bioolja istället för fossil olja i kraftverket. En ökad överföringskapacitet mellan våra grannländer är också ett sätt att undvika situationer med effektbrist genom att vi kan importera (och exportera) el när det behövs.

Vattenfalls affärsplan är ingenting som partistyrelsen avser ställa detaljerade krav på. Det är en fråga för Vattenfalls styrelse.

Partistämman beslutade:

Att Centerpartiet ska verka för en statlig utredning av lämpliga tekniker för ett mer robust svenskt system för energilagring.

Partistämman avslog följande motioner:

9.4.1

9.5: Ledningar i marken

9.5.1 att nya ledningar skall grävas ner.

9.5.2 att på lång sikt ersätta nuvarande luftledningar med nedgrävda ledningar.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att nya ledningar för kraftöverföring ska grävas ned och att nuvarande luftledningar ska ersättas med nedgrävda.

Centerpartiet anser att människors frihet, förfoganderätt och äganderätt ska stärkas. Regelverk som hindrar möjligheten att utveckla verksamheter ska ses över. Det offentliga intrång i människors egendom ska begränsas och alltid ske i god dialog med berörda. Centerpartiet anser att alla former av markintrång ska minimeras. Intrång i landskapet som kräver mark bör därför ske med marksnål teknik där det är möjligt och kostnadseffektivt. Detta gäller till exempel vid byggande av samhällsinfrastruktur och större elkraftledningar.

Partistyrelsen delar motionärens ståndpunkt om att storskalig elektrisk kraftöverföring företräddelsevis ska ske via nedgrävda ledningar när så är möjligt och samhällsekonomiskt motiverat och instämmer i motionens intentioner, men anser att det är ett väl skarpt krav att ersätta alla nuvarande luftledningar med nedgrävda ledningar – även om det bör eftersträvas så är möjligt och när de samhällsekonomiska kostnaderna kan motiveras.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.5.1

9.5.2

9.6, 9.7: Elnät

9.6.1 att Centerpartiet aktivt verkar för att Ellevio uppfyller sina löften om att säkra elleveranser genom bättre planering och distribution av personal inför stormar.

9.6.2 att Centerpartiet aktivt verkar för att Ellevio förvarnar vid röjning på tomter samt tar hand om avverkat material.

9.6.3 att skicka motionen vidare till riksnivå för säkerställande av att information kan fås på annat sätt än via internet och/eller appar. Information skall även ges via radions lokalstationer (t ex Radio Stockholm 103,3).

9.7.1 att undersöka möjligheten till att tillsätta en utredning för hur vi kan möta samhällets behov av elektrifiering och elleveranssäkerhet.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter ett specifikt fall när Ellevio anses ha misskött sitt uppdrag i Norrtälje kommun. Partistyrelsen kan inte svara för det enskilda företags verksamhet men kan uttala sig generellt om vikten av ett stabilt och robust elsystem, med tillhörande verksamheter och tjänster.

Ellevio har via hemsidan tydligt informerat om det pågående arbetet i spåren av stormen Alfrida – och även där medgett att de arbetar ständigt med att förbättra kommunikation då den i detta avseende kan anses ha brustit i vissa fall.

Partistyrelsen anser att motionärernas anspråk ligger i respektive elnätsbolags uppdrag och ansvar. Partistyrelsen delar dock motionens intentioner och tycker att det är viktigt att elnätsägarna och elbolagen arbetar för att förbättra försörjningssäkerheten och kommunikationen med sina kunder.

Motionären anser att Centerpartiet bör verka för en utredning om hur vi kan möta samhällets behov av elektrifiering och elleveranssäkerhet.

Precis som motionärerna framför kommer en ökad elektrifiering i samhället medföra ett förändrat synsätt på elmarknaden. Centerpartiet ser ett antal förändringar som behöver göras inom bland annat energiskattesystemet och elnätsregleringen för att upprätthålla en stabil och robust energiförsörjning i takt med en ökad andel intermittent elproduktion.

Vi anser till exempel att det finns ett stort behov av att se över elnätsregleringen för att styra mer mot forskning och utveckling och investeringar i smarta elnät, istället för att bibehålla en reglering som styr mot investeringar i äldre teknik.

Vi måste också vidta åtgärder som minskar kostnaderna för nyinvesteringar, till exempel effektivisera tillståndsprocesserna – vi tycker att det ska finnas ett grönt spår i tillståndsprocesserna där klimatvänliga investeringarna ska få gräddfil. Vi vill att såväl enskilda konsumenter som företag ska kunna erbjudas en stabil elförsörjning till ett konkurrenskraftigt pris.

Det behövs också en mer flexibel elprissättning för att i perioder med ett högt effektuttag öka incitamenten till effektivisering. Vi anser även att den rörliga delen i nätavgifterna bör öka.

Centerpartiet har sedan tidigare drivit behovet av en strategi för elektrifieringen av transportsektorn men partistyrelsen anser att det kan finnas skäl att Sverige antar en strategi med mål och vision för elektrifieringen av Sverige. Vi behöver ett skiftat fokus i elnätsregleringen och elprissättningen som gynnar smartare elanvändning, ett helt förnybart elsystem, en ökad elektrifiering i transport- och industrisektorn, en ökad andel variabel elproduktion, forskning och utveckling och minskade nätförluster.

Partistämman beslutade:

att Centerpartiet arbetar för att en utredning, för hur vi kan möta samhällsbehovet av elektrifiering och elleveranssäkerhet, tillsätts.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.6.1

9.6.2

9.6.3

9.7.1

9.8: Digital infrastruktur

9.8.1 Att för respektive nackdelar med att samla den offentliga digitala infrastrukturen inom en myndighet kartläggs, med särskilt fokus på hur man kan bli av med "silo-mentaliteten".

9.8.2 Att Centerpartiet, om man ser fler för än nackdelar, verkar för att staten genom en särskild myndighet kan samla ansvaret för förvaltning, drift och utveckling av på sikt hela den offentliga digitala infrastrukturen.

Partistyrelsens yttrande:

Den 1 september 2018 startades myndigheten för digital förvaltning i Sundsvall. Myndighetens uppdrag är att samordna och stödja den förvaltningsgemensamma digitaliseringen i syfte att göra den offentliga förvaltningen mer effektiv och ändamålsenlig. Med den offentliga förvaltningen menas kommuner, landsting och statliga myndigheter. Myndigheten ansvarar för den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen och bistår regeringen med underlag för utvecklingen av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen, och följer och analyserar utvecklingen. Partistyrelsen anser att denna myndighet kan svara upp till vissa av de intentioner som återges i motionen.

Partistyrelsen anser vidare att det är positivt att se över vilka kompetenser som bör vara nationella/centrala. Det finns stor förbättringspotential och stora vinster i en ökad samordning.

Däremot är partistyrelsen skeptiska till idén att staten ska ta hand om "*förvaltning, drift och utveckling av på sikt hela den offentliga digitala infrastrukturen*". Det är väldigt långtgående och ligger inte i linje med en decentraliserad politik. Däremot bör staten ta ett tydligare ansvar för att till exempel skapa ramverk och besluta om standarder som möjliggör en effektiv digital förvaltning.

Partistämman beslutade:

att för- respektive nackdelar med att samla den offentliga digitala infrastrukturen inom en myndighet kartläggs.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.8.1

Partistämman avslog följande motioner:

9.8.2

9.9, 9.10: Cykel

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

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

9.10.1 att Centerpartiet arbetar för att Sverige får ett nationellt cykelmål.

9.10.2 att cykelmålet ska lyda ”Att antalet resor med cykel ska dubblas till 2030”

9.10.3 att Trafikverket får i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag inom sin verksamhet.

9.10.4 att det statliga finansieringsansvaret för cykel ska öka.

9.10.5 att det statliga finansieringsansvaret är kopplat till sammanhängande cykelsystem.

9.10.6 att väglagen ändras så att cykelväg likställs med bilväg.

Partistyrelsens yttrande:

Centerpartiet ser stora fördelar och vinster med ökad cykling. Det finns behov att öka cyklingen genom investeringar, regelförändringar och tydliga incitament.

Största delen cykelvägar 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 den nationella planen för 2018-2029 föreslås cirka 1,5 miljarder kronor satsas på cykelvägar längs nationella vägar. Vidare ingår trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar. Den nationella planen kan dessutom bidra med statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet genom stadsmiljöavtal. Mycket av cyklandet sker utanför statligt vägnät, vilket innebär att samordning med andra aktörers, främst kommunernas, insatser är av stor betydelse.

Det ska understrykas att infrastrukturinvesteringar och -planering bygger på regionala prioriteringar. Behoven överstiger alltid tillgängliga resurser och prioriteringar behöver göras från fall till fall, även mellan olika trafikslag, investeringar och projekt.

Det ska också löna sig att välja cykel eller kollektivtrafik för resor till och från arbetet. Reseavdraget måste också förändras för att bli mer träffsäkert och klimateffektivt och cykling måste premieras bättre än idag, tex inom ramen för reseavdraget eller friskvårdsbidraget.

Det finns idag inget specifikt transportpolitiskt mål för cykling, men ett ökat cyklande förutsätts för att nå en rad andra nationella mål, till exempel minskade utsläpp från transportsektorn om 70 procent till 2030. Att få fler människor att välja cykeln framför bilen är prioriterat. Preciseringar inom miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö har bäring på cykeltrafik: *Kollektivtrafiksystem är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och att det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.*

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa. Preciseringarna för funktionsmålet som har bäring på cykling är bland andra följande: Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras. Även flera av preciseringarna för hänsynsmålet har relevans för cykling: Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Ökad cykling har också bäring på ett antal målområden som är vägledande för folkhälsoarbetet.

Partistyrelsen anser att en ökad cykling möjliggörs genom att förbättra förutsättningarna för cyklister. Förutsättningarna för cykling är väldigt olika i olika regioner. Det kan därför vara lämpligt att mål för cykling beslutas på lokal och regional nivå istället för nationell nivå. Nationellt anser partistyrelsen att det är viktigare med konkreta åtgärder för att fördela resurser och genomföra lagändringar som krävs för att åstadkomma mer cykling än att sätta ett cykelmål, särskilt då det redan finns politiska mål som styr mot ökad cykling. I Januariavtalet är Centerpartiet överens med Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Liberalerna om att andelen som reser med cykel ska öka och att skatteregler ska underlätta för cykelpendling.

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.

Partistyrelsen anser inte att det är lämpligt att peka ut och prioritera särskilda satsningar i vissa län. Det vore att centralstyra lokala och regionala församlingar som har att göra dessa avvägningar, och inte i linje med Centerpartiets vilja att decentralisera och flytta makt närmare medborgarna. Partistyrelsen anser i likhet med motionärerna att åtgärder för att främja cyklandet bör tilldelas ökade resurser i den nationella infrastrukturplaneringen och i ljuset av detta instämmer partistyrelsen i motionernas intentioner.

Partistämman beslutade:

att cykel får ta större del av resurser i den nationella infrastrukturplaneringen.

att se över behovet av åtgärder, regelförenklingar och lagändringar som möjliggör ökad cykling i hela landet.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

9.10.3 att Trafikverket får i uppdrag att göra cykel till ett eget trafikslag inom sin verksamhet.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.9.1

9.9.2

9.10.1

9.10.2

9.10.4

9.10.5

9.10.6

9.11: Snöröjning

9.11.1 att snöröjningen i ökad grad styrs efter hur frekvent nyttjandet är så att framkomligheten på trottoarer och gångbanor blir betydligt bättre.

Partistyrelsens yttrande:

Snöröjningen är en lokal fråga där beslutsfattandet sker på lokalpolitisk nivå. Centerpartiet förespråkar ett lokalt självbestämmande och partistyrelsen är av den uppfattningen att prioriteringen av snöröjning sker bäst på lokal nivå.

Partistyrelsen kan således inte påverka den lokala prioritetsordningen för snöröjningsåtgärder men instämmer i motionärens intentioner om att skattepengar för snöröjning bör användas så kostnads- och samhällsekonomiskt som möjligt, efter de lokala förutsättningar som råder.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.11.1

9.12: Gränsöverskridande infrastruktur

9.12.1 att Sverige tillsammans med de nordiska grannländerna, Norge, Finland och Danmark gemensamt tar fram en finansierad internationell plan för gränsöverskridande infrastruktur och trafik inkluderande gränspassager/gränsterminaler mellan länderna.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att samarbetet mellan de Nordiska länderna ska intensifieras genom att länderna gemensamt tar fram och finansierar en internationell plan för gränsöverskridande infrastruktur.

Redan idag pågår ett samarbete mellan de nordiska länderna i infrastrukturplanering från såväl regeringsnivå som myndigheten, Trafikverket i Sverige och motsvarande myndigheter i våra grannländer.

I den nationella infrastrukturplaneringen från 2018 går det att läsa att Trafikverket under våren 2017 initierat ett forum mellan de nordiska myndigheterna Banedanmark och Vejdirektoratet i Danmark, Liikennevirasto i Finland, Jernbanedirektoratet och Statens Vegvesen i Norge. Samarbetet syftar bland annat till att bidra till samsyn om flaskhalsar i transportsystemet och brister i gränsöverskridande relationer. Syftet är också att kunna dela med sig av information om, och diskutera, respektive myndighets underlag, förslag till åtgärder samt transportsystemplaner (framför allt väg, järnväg och sjöfartens landanslutningar) – speciellt avseende gränsöverskridande transport- och reserelationer. Det nordiska samarbetet kring transportsystemet ligger i linje med propositionen "Infrastruktur för framtiden" (Prop. 2016/17:21). Enligt den bör "utvecklingen av gränsöverskridande transportinfrastruktur främja både person- och godstransporter och alla trafikslag, och ingå i den löpande dialogen mellan ländernas regeringar samt i det fortsatta myndighetssamarbetet".

Sveriges och Norges regeringar är överens om att utvecklingen av de gränsöverskridande transportinfrastrukturerna ska ske i dialog mellan departementen i de båda länderna och mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land. Regeringen har för avsikt att ta initiativ till en dialog med den norska regeringen kring utvecklingen av de gränsöverskridande stråk som Trafikverket beskriver: Stockholm–Oslo, Göteborg–Oslo och Malmбанan/Ofotenbanan. Regeringen ser ett särskilt behov av att länderna gemensamt utreder hur järnvägsförbindelserna i de nämnda stråken kan stärkas.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, som definierats i en EU-förordning. Målen för det transeuropeiska transportnätet ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen och understryker den gränsöverskridande dimensionen vilket också görs i regeringens direktiv. För att understödja en samordnad gränsöverskridande utveckling har så kallade stomnätsskorridorer inrättats inom EU och grannländerna.

I planeringen av de gränsöverskridande relationerna mellan de nordiska länderna pågår ett kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränsen. Åtgärdsvalsstudier (i den form som tillämpats sedan 2012) har genomförts på de flesta stråk mellan Sverige och grannländerna. Regioner, län och kommuner på båda sidor av gränserna liksom berörda delar av näringslivet har bjudits in och deltagit i utredningarna. Resultaten av dessa samarbeten utgör underlag för planen och föreslagna åtgärder kan värderas och prioriteras tillsammans med övriga åtgärder.

Partistyrelsen anser att det är väldigt viktigt att arbetet mellan de nordiska länderna fungerar väl och leder till en förbättrad gränsöverskridande infrastruktur och instämmer i motionens intentioner.

Partistämman beslutade:

att Centerpartiet verkar för att utveckla gränsöverskridande infrastruktur mellan de nordiska länderna.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.12.1

9.13: "Green Friday" i kollektivtrafiken

9.13.1 att "Green Friday" införs som reklam för kollektivtrafiken i Hallandstrafiken.

9.13.2 att "Green Friday" införs som reklam för kollektivtrafiken i alla Sveriges Län.

9.13.3 att "Green Friday" genomförs årligen t ex andra helgen i maj.

Partistyrelessens yttrande:

Motionären anser att kollektivtrafikens fördelar bör synliggöras bättre, till exempel i form av en kampanj under namnet "Green Friday".

Centerpartiet anser att alla initiativ som leder till en högre andel resenärer med kollektivtrafik framför bilåkande är viktigt och bra. Kollektivtrafiken beslutas om på en regionalpolitisk nivå och liknande initiativ som motionären nämner bör planeras och genomföras på regional nivå i samarbete med de aktörer som sköter kollektivtrafiken.

Partistyrelsen anser att det bör vara upp till respektive region att genomföra initiativ för att sprida information om kollektivtrafikens fördelar och avser inte peka ut exakt under vilka namn, former och datum det ska ske på.

Partistämman avslag följande motioner:

9.13.1

9.13.2

9.13.3

9.14: Trängselskatt

9.14.1 att Centerpartiet ska verka för mer och dyrare trängselskatt i enlighet med motionens intentioner.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter flera problem som råder i transportsystemet idag. Det rör sig om trängsel, utsläpp av avgaser och partiklar med mera. Trängselskatt är ett effektivt styrmedel för att begränsa dessa problem.

För Centerpartiet är det viktigt att flytta beslut om viktiga vardagsfrågor närmare de som berörs av dem. Lokala lösningar för hållbarhet bygger på ett lokalt engagemang. Korta beslutsvägar, lokala initiativ och växande småföretag är avgörande för att nå gröna städer.

Den nationella politiken bör skapa förutsättningar genom kunskapsspridning, anpassa nationella regelverk och utveckla tekniska standarder, men decentralisera ansvar och befogenheter. Partistyrelsen anser därför att det ska vara upp till kommuner och regioner som vill använda ekonomiska styrmedel så som trängselskatter och miljöavgifter, eller andra lokala miljö- eller trafikregler att kunna göra det och att dessa beslut kan fattas lokalt. Det ska vara tillåtet att utforma regler och avgifter efter miljöprestanda och råda över eventuella intäkter som dessa ger.

Partistämman avslog följande motioner:

9.14.1

9.15, 9.16, 9.17: Skrotningspremie

9.15.1 att Centerpartiet ska verka för införande av en statlig skrotningspremie för gamla bilar.

9.16.1 att verka för ett införande av skrotbilspremie i hela landet.

9.17.1 att en skrotningspremie åter införs för gamla bilar.

Partistyrelsens yttrande:

Efter att skrotningspremien avskaffades 2007 infördes producentansvar, vilket innebär att den som producerat bilen är skyldig att ta emot den när den ska skrotas, utan kostnad. Det är alltså gratis att lämna sin bil till skroten. Bilägaren måste dock frakta bilen till skroten. Med undantag för vissa glesbygdsområden så ska det finnas mottagningsplatser för skrotfärdiga bilen inom fem mils avstånd. Trots detta är det ett problem att övergivna bilar lämnas i vägrenar, diken och på annans mark. Det är oacceptabelt. Förutom att skrotbilen är nedskräpning betraktas den också som farligt avfall, så länge den innehåller de vätskor och komponenter som är skadliga för miljön. För att minska problemen med övergivna bilar, stärka äganderätten för markägare och minska skattebetalarnas nota för bortforsling av övergivna fordon kan det finnas skäl att se över dagens regelverk.

På stämman i Malmö 2017 fattades beslut om att Centerpartiet bör verka för återinförandet av skrotningspremien. Det kan vara ett sätt som ökar drivkraften att skrota bilen istället för att dumpa den. Det är också ett verktyg som kan stimulera förnyelsetakten i fordonsflottan och på så sätt driva flottan i en önskvärd riktning med en ökad andel bilar med låga utsläpp av såväl klimatgaser som partiklar.

Partistämman beslutade att:

9.15.1 att Centerpartiet ska verka för införande av en statlig skrotningspremie för gamla bilar.

9.16.1 att verka för ett införande av skrotbilspremie i hela landet.

9.17.1 att en skrotningspremie åter införs för gamla bilar.

9.18: Sommarlovskort

9.18.1 att införa sommarlovskort inom alla Sveriges regioner.

9.18.2 att utvärdera resultatet efter 3 år och därefter ta ett nytt beslut om en eventuell fortsättning.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären vill att sommarlovskort för ungdomar ska subventioneras.

Centerpartiet förespråkar lokalt och regionalt självbestämmande. Det bör således inte ligga i statens ansvar att besluta om kollektivtrafiken ska vara gratis för ungdomar eller inte.

Centerpartiet förespråkar generella bidrag till kommuner och landsting, och att det är upp till dessa aktörer att besluta om hur pengarna ska användas.

Partistyrelsen kommer med anledning av ovanstående argumentation inte driva frågan om gratis sommarlovskort.

Partistämman avslag följande motioner:

9.18.1

9.18.2

9.19, 9.20, 9.21, 9.22, 9.23, 9.24, 9.25, 9.26, 9.27, 9.28: Järnväg och höghastighetståg

9.19.1 att Centerpartiet verkar för att prioritera upprustning av Inlandsbanan.

9.20.1 att satsa på den befintliga järnvägen i enlighet med motionens innehåll.

9.21.1 att alla planer på införande av höghastighetsbanor för tåg mellan våra storstäder stoppas.

9.21.2 att upprustning, kapacitetshöjning och underhåll av befintligt järnvägssystem ges högsta prioritet.

9.22.1 att besluta i enlighet med motionen [Motionären förespråkar att nya dubbelspår i anslutning till den befintliga stambanan, anpassat för 250 km/tim, ska byggas istället för Sverigeförhandlingens förslag till höghastighetsbanor.]

9.23.1 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.

9.24.1 att Centerpartiet förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Goteborg och Malmo, i de korridorer som använts i Sverigeförhandlingen.

9.24.2 att fler stationer byggs än vad som hittills planerats för; varje större ort längs banorna som valts bort skall belysas igen och provas positivt.

9.24.3 att banorna byggs för en högsta hastighet av 250 km/h, och därmed i konventionell teknik, byggda för kombinerad godsoch persontrafik.

9.24.4 att byggprojektet blir lånefinansierat och med inslag av samfinansiering från de orter och regioner som gynnas mest påtagligt.

9.25.1 att Centerpartiet gör till sin politik att inrikesflyg, baserat på förnybar energi, ärett bättre alternativ för framtiden och för hela landet än höghastighetståg.

9.26.1 att verka för att alla planer på nya snabbtåg i Sverige lägg på is tillsvidare.

9.26.2 att verka för att hyperloop för Sverige utreds snarast.

9.27.1 att en eventuell utbyggnad av snabbtågsbanor i Sverige skall ske med magnetågteknik om det inte leder till orimliga kostnader.

9.28.1 att Centerpartiet med kraft driver frågan om en upprustning av våra järnvägar och tåg för en stark utveckling av landsbygden.

Partistyrelsens yttrande:

I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. Vi står inför en situation med ett ökat transportbehov, samtidigt som vi måste vidta åtgärder för att utsläppen från transportsektorn måste minska om vi ska nå uppsatta klimatmål. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll samtidigt som järnvägen under lång tid varit i behov av ytterligare förstärkningar vad gäller drift och underhåll. Prognoserna visar på en fortsatt stark tillväxt av personresor och godstransporter i vårt land.

Rådande situation gör systemet mycket känsligt för störningar, både planerade, tekniska och väderbaserade. Slutresultatet blir låg pålitlighet och lågt förtroende för tåg, såväl för persontrafik som för den stora mängd gods som varje dag måste transporteras på järnväg.

Centerpartiet är därför positivt till en förstärkning av det svenska järnvägssystemet och dess stambanestruktur, med högre kapacitet för att möta behovet av mer person- och godstransporter, till exempel i form av nya stambanor. Partistyrelsen vill dock påpeka att det inte handlar om det ena eller det andra. En satsning på nya stambanor måste ske parallellt med att funktionaliteten i den befintliga anläggningen förbättras och vidmakthålls.

Centerpartiet anser att det är helt avgörande att nya stambanor ges en hållbar finansiering och att man förmår att vidmakthålla en mycket hög grad av kostnadskontroll i projektet. Projektet ska ses som en helhet med anslutningar, bostäder, investeringar och kollektivtrafik i hela Sverige. En satsning på nya stambanor måste även inkludera att deras stationer länkas ihop med, och förstärker, kapaciteten i befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del. Nya stambanor kommer även avlasta den befintliga järnvägsanläggningen och på så sätt verka positivt för hela landets godstransporter.

Centerpartiet är måna om att satsningen på nya stambanor inte får ske på bekostnad av underhåll och utbyggnad av befintliga vägar och järnvägar, inklusive Norrbottenbanan. Vi vill se en lånefinansierad modell för finansieringen av nya stambanor. Genom att lyfta ur projektet ur den vanliga budgetprocessen fattas beslut på grundval av vad som är effektivt för att bygga banorna snabbt och så kostnadseffektivt som möjligt. Med denna modell finansieras stambanorna på egna meriter och tränger inte ut nödvändiga investeringar i vägar och järnvägar i andra delar av landet. Hela Sverige måste få ta del av det infrastrukturlyft vårt land behöver. Vi är också öppna för möjligheten att en sådan finansieringsmodell används för andra nyinvesteringar i järnväg i andra delar av landet, exempelvis Norrbottenbanan.

Slutligen medger det att externa finansiärer, som kan ställa krav på effektivitet och tidshållning för att säkra att projektet blir klart i tid och genererar avkastning, släpps in. Sådana finansiärer brukar exempelvis vara pensionsfonder, som söker stabila långsiktiga investeringar.

Genom att lyfta ur projektet ur den vanliga budgetprocessen fattas beslut på grundval av vad som är effektivt för att bygga banorna snabbt och så kostnadseffektivt som möjligt. Det är också en anledning till varför vi inte anser det som nödvändigt att i nuläget, med bäring på de nya stambaneprojektet, att fler stationer byggs än vad som hittills planerats för och varje större ort längs banorna som valts bort skall belysas igen och provas positivt. Partistyrelsen vill dock åter lyfta vikten av att befintligt järnvägssystem integreras effektivt i den nya stambanestrukturen, och då kan frågan om fler stationer realiseras.

Centerpartiet har tidigare presenterat flera förslag för en ökad punktlighet på landets järnvägar. Partistyrelsen avser fortsättningsvis verka för att beta av den rådande infrastrukturskulden i järnvägsanläggningen och prioritera satsningar för ökad punktlighet och underhåll av den svenska järnvägen och upprustning av de regionala tågbanorna.

Partistyrelsen ser inget skäl att idag låsa fast vilka exakta hastighetsbegränsningar som ska råda på de nya stambanorna, hade man fört ett motsvarande resonemang på 1860-talet så skulle vi fortfarande haft maxhastigheter på 60 km/h på våra stambanor. Nya fordon kan möjliggöra hastigheter som ligger långt över 320 km/h, men 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.

Partistyrelsen anser inte att det råder någon motsättning mellan en omställning till mer förnybart flygbränsle i luftfarten och nya stambanor för en ökad kapacitet på järnvägen. Ett framtida transportsystem kommer behöva både och. Inrikesflyget kommer förbli viktigt för många delar av vårt land där tåg inte är ett alternativ, eller innebär alltför tidskrävande resor. Det är därför viktigt att även flyget ställer om till förnybart flygbränsle och att de effektiviseringar som kan göras för att minska utsläppen sker. Centerpartiet har länge

förespråkat ett tvingande system som ökar inblandningen av förnybart flygbränsle för de plan som tankar i Sverige.

I en allt mer globaliserad värld där fler vill välja tåget även för långa, internationella, resor är det viktigt att tågen kan konkurrera med flyget, något som blir möjligt med nya stambanor. 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.

Sverige behöver investera i nya stambanor för höghastighetståg som kan knyta ihop landet. Det är bra för miljön, för att det ska vara möjligt att bo och pendla inom större regioner och för att avlasta de befintliga banorna så att de kan användas för godstrafik. Partistyrelsen står fast vid denna standpunkt.

Det finns andra tekniska lösningar, som till exempel hyperloop, som inte anses tillräckligt beprövade för de förhållanden som gäller för höghastighetsjärnvägen. Hyperloop finns ännu inte kommersialiserat någonstans i världen. Hyperloop kan verka fascinerande, men är i dagsläget inte ett tekniskt och kostnadsmässigt realistiskt alternativ för att ersätta de planer som finns på höghastighetsjärnväg i Sverige. Partistyrelsen vill dock påpeka att teknikutveckling ska bejakas och kommer att följa utvecklingen av hyperloopstekniken.

Allt för länge har järnvägen prioriterats för lågt. Det har lett till att vi har en stor skuld av eftersatt underhåll. Den skulden får vi betala i form av trasig räls och tåg som antingen inte går i tid eller inte går alls. Det leder till att människor blir såväl försenade som frustrerade och att gods antingen står still eller flyttas till väg. Centerpartiet anser att det är hög tid att börja betala tillbaka den skulden och steg för steg rusta den svenska järnvägen igen.

Centerpartiet har tidigare presenterat budgetsatsningar för ett förstärkt järnvägsunderhåll. Ska vi klara jobben, skapa goda förutsättningar för företagande och få ett Sverige som håller ihop krävs en fungerande järnväg i hela landet. Utvecklingen på landsbygden går hand i hand med investeringar i infrastruktur.

Partistyrelsen avser fortsatt verka för förstärkningar och förbättringsåtgärder som krävs i det svenska järnvägssystemet för en ökad punktlighet och en ökad framkomlighet på landsbygden.

Magnettåg kan verka fascinerande, men är i dagsläget inte ett tekniskt och kostnadsmässigt realistiskt alternativ för Sverige. Enligt uppgifter skulle en överslagsräkning av kostnaden för 77 mil nya svenska stambanor (Stockholm–Göteborg/Malmö) baserat på de internationella magnettågsprojekt som finns ligga i storleksordningen cirka 1 000- 1 300 miljarder kronor. En satsning på höghastighetståg måste även inkludera att höghastighetsbanorna och deras stationer länkas ihop med och förstärker kapaciteten på befintlig transportinfrastruktur så att tillgängligheten kommer hela det svenska transportsystemet till del, något som inte är möjligt på Centerpartiet är sedan lång tid tillbaka positiva till att utnyttja Inlandsbanans potential och har återkommande förespråkat en prioritering av Inlandsbanan när järnvägens resurser ska fördelas. Partistyrelsen vidhåller denna standpunkt och kommer fortsättningsvis enagera sig för Inlandsbanans utveckling.

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

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

9.19.1 att Centerpartiet verkar för att prioritera upprustning av Inlandsbanan.

9.21.2 Att upprustning, kapacitetshöjning och underhåll av befintligt järnvägssystem ges högsta prioritet.

9.24.1 att Centerpartiet förespråkar nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, i de korridorer som använts i Sverigeförhandlingen.

9.24.4 att byggprojektet blir lånefinansierat och med inslag av samfinansiering från de orter och regioner som gynnas mest påtagligt.

9.28.1 att Centerpartiet med kraft driver frågan om en upprustning av våra järnvägar och tåg för en stark utveckling av landsbygden

Partistämman avslog följande motioner:

9.20.1

9.21.1

9.22.1

9.23.1

9.24.2

9.24.3

9.25.1

9.26.1

9.26.2

9.27.1

9.29, 9.30, 9.31, 9.32: Vägstandard och vägbidrag

9.29.1 att Centerpartiet är drivande för att höja medelstillelningen till allmänna vägar för underhåll och upprustning av vägsystemet på landsbygden.

9.30.1 att en översyn görs över vilka viktiga behov enskilda vägar uppfyller i dag och i framtiden, samt att gällande kriterier för bidrag, ses över.

9.31.1 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.

9.32.1 att bidragsreglerna till vägsamfälligheterna justeras upp. Centerpartiet bifaller motionen och arbetar vidare för den i Riksdagsarbetet.

Partistyrelsens yttrande:

Centerpartiet har under vårens budgetförhandlingar drivit på för att stärka vägunderhållet för det lågtrafikerade vägnätet som trafikerar stora delar av Sveriges landsbygder. I januariavtalet har de ingående partierna även enats om förstärkningar med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring som är riktade till dessa vägar, som brukar benämnas som vägklass 5 och 6 enligt Trafikverkets uppdelning.

Att det lågtrafikerade vägnätets funktionalitet upprätthåll är en absolut förutsättning för dem som är yrkesverksamma inom jord och skogsbruket.

Motionären anser att de enskilda skogsbilvägarnas funktion behöver synliggöras samt att gällande kriterier för bidrag ses över. Partistyrelsen tolkar motionen som att motionären anser att det krävs statligt stöd till de enskilda skogsbilvägarna.

Partistyrelsen är fullt införstådda om vikten av ett fungerande vägnät bortom statens och den statsbidragsfinansierade delen av det enskilda vägnätet. För skogsägare är skogsbilvägarna en absolut förutsättning för råvarutransporter och för att de ska kunna upprätthålla verksamheten i skogen. Precis som motionären gör gällande är de enskilda skogsbilvägarna även viktiga ur ett krisberedskapsperspektiv, inte minst i ljuset av sommarens skogsbränder.

Förr kunde markägare få bidrag för att bygga skogsbilvägar. Nu är vägbygget istället avdragsgillt på deklarationen. För att en väg ska få årligt driftbidrag ska den vara cirka 1 kilometer eller längre och tillgodose ett kommunikationsbehov för de fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Vägar som är av väsentlig betydelse som genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse kan också få bidrag. Dessa kriterier innebär att det är många mil skogsbilvägar som ej uppfyller kriteriet för statligt bidrag.

Med tanke på att värdet av en skogsbilväg ofta är stort nog för markägaren för att kunna finansiera åtgärder anser partistyrelsen att dagens modell för bidragskriterier till det enskilda vägnätet bör behållas.

Inom vårt vägnät behöver de enskilda vägarna prioriteras. Det statliga stödet till dessa vägar har stärkts genom alliansregeringen men Centerpartiet anser att det behövs en fortsatt uppräknings av anslaget för att nödvändigt underhåll och viktiga investeringar ska kunna genomföras. Utöver det statliga ekonomiska stödet arbetar många lokala invånare, längs de enskilda vägarna, ideellt och de gör stora insatser för människors vardagsresor. De lokala vägföreningarna utgör tillsammans en hel folkrörelse i hela vårt land. Det är den enskilda vägen som gör att en miljon människor kan påbörja och avsluta sin dagliga resa och därför måste förutsättningar ges för att upprätthålla och utveckla dessa vägars kvalitet.

Vägarna är också en absolut förutsättning för råvarutransporter och de ger oss tillgång till såväl friluftsliv och stora delar av vår besöksnäring. Denna inställning ska gälla för såväl

enskilda vägar som för allmänna vägar på landsbygden. Centerpartiet verkar dessutom för ett implementerande av den "Finska modellen" vid förrättningsarbete i vägsamfälligheter vilket innebär ett väsentligt förenklat förfaringsätt till lägre kostnad.

Det finmaskiga vägnätet måste ha en hållbar och bra standard för bärighet och belastning. En grund i detta är att rätt förutsättningar för bland annat regelverk och myndigheternas tillämpning och bemötande ges för de enskilda vägarna med statsbidrag för att upprätthålla och utveckla dessa vägar.

Partistämman beslutade:

Att bidragen till vägsamfälligheterna justeras upp.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

9.29.1 att Centerpartiet är drivande för att höja medelstillsdelningen till allmänna vägar för underhåll och upprustning av vägsystemet på landsbygden.

9.31.1 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.

Partistämman avslog följande motioner:

9.30.1

9.32.1

9.33: Tågnätet

9.33.1 att anta en politik för spårbundna trafiken på järnväg som möjliggör att fler orter får tillgång till lokal tågtrafik.

Partistyrelsens yttrande:

Frågan om lokal och regional tågtrafik är främst en fråga för kommun- och regionpolitiken – i samverkan med Trafikverket som äger själva transportinfrastrukturen. Pågatågen i Skåne är ett exempel på ett sådant exempel med lokal och regional tågtrafik, som initierades av intressen från berörda kommuner. Initiativet är sprunget ur regionala/lokala initiativ, som även bär en del av finansieringen, men staten och Trafikverket är givetvis inblandad. Centerpartiet anser generellt att de lokala och regionala förutsättningarna för tågpendling bör stärkas. Ökad tågkapacitet leder till större arbetsmarknadsregioner och bättre förutsättningar att verka i större delar av landet, samtidigt som tågtrafiken är ett klimatmässigt bra sätt att resa.

I dag räcker den svenska järnvägens kapacitet inte till, varken i norra eller södra Sverige. En kraftig tillväxt i tågtrafiken har lett till högt kapacitetsutnyttjande och eftersatt underhåll samtidigt som järnvägen under lång tid varit i behov av ytterligare förstärkningar vad gäller

drift och underhåll. Prognoserna visar på en fortsatt stark tillväxt av personresor och godstransporter i vårt land. Samtidigt som transportarbetet ökar kvarstår utmaningen att minska de klimatpåverkande utsläppen från transportsektorn. Enbart för att vidmakthålla järnvägens andel av transportarbetet måste järnvägssystemets kapacitet kraftigt förstärkas.

Centerpartiet är därför 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. Partistyrelsen instämmer i motionens intentioner, som ligger väl i linje med redan förd politik. Partistyrelsen vill poängtera vikten av att befintligt järnvägssystem integreras effektivt i den nya stambanestrukturen, och då kan frågan om fler lokala stationsorter bättre realiseras.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.33.1

9.34: Haverikommission

9.34.1 att ge Centerpartiets Riksdagsgrupp uppgift att initiera aktiviteter i Sveriges Riksdag, som resulterar i revision av Förordningen 2007:860 med instruktion för Statens Haverikommission för att ge bättre förutsättningar till analys och kunskapsåterföring från olyckor.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären tar upp avsaknaden av tillräckliga utredningar och även kunskapsåterföring vid olyckor. Motionären vill ge Statens Haverikommission bättre förutsättningar till analys och kunskapsåterföring från olyckor.

Dödsolyckor på arbetsplatserna är vårt största arbetsmiljöproblem. För att komma åt dödsolyckorna på svenska arbetsplatser behövs systematiskt förebyggande arbetsmiljöarbete, kunskap och uppföljningar är helt avgörande samt forskning och tillämpning av ny kunskap. I t.ex. byggbranschen har man arbetat aktivt och medvetet för att minska arbetsolyckorna. Det visar att systematiskt förebyggande arbete mot dödsolyckor ger resultat. Det behövs riktade insatser mot riskbranscher såsom att ökad trafiksäkerhet är en viktig del i arbetsmiljöarbetet hos företag och organisationer som arbetar på vägarna.

Statens haverikommission (SHK) är en statlig myndighet som har till uppgift att undersöka olyckor och tillbud till olyckor i syfte att säkerheten ska förbättras. SHK hanterar däremot inte frågor om skuld eller ansvar, vare sig civilrättsligt, straffrättsligt eller förvaltningsrättsligt. Partistyrelsen instämmer i motionens intention och ser ett behov av förbättrade förutsättningar för Statens Haverikommission till analys och kunskapsåterföring.

Partistämman beslutade:

att Centerpartiet verkar för att skapa bättre förutsättningar för Statens Haverikommission till analys och kunskapsåterföring från olyckor.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.34.1

9.35: Laddpunkter

9.35.1 att det utreds en lämplig nivå för antalet laddpunkter, för långsam laddning, som skall vara ett minimum vid nybyggnation eller större renoveringsarbeten.

9.35.2 att det utreds hur reglerna kan göras enklare för den som vill sätta upp en egen laddpunkt vid en hyrd parkeringsplats.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären vill att perspektiven med en ökad elektrifiering i fordonsflottan och ett ökat hemmaladdningsbehov tydligare ska föras in i regler vid byggnation och renoveringsarbeten.

Centerpartiet anser i likhet med motionären att det krävs regelförenklingar och förbättringar som möjliggör laddning och ökad introduktion av elektrifierade transporter. Centerpartiet vill därför se en nationell plan för elektrifiering av transportsektorn, som bland annat inkluderar förenklade byggregler för laddstolpar vid nya parkeringar och bostadshus.

Samhällsplaneringen måste på ett tydligare sätt inriktas på smarta och transportsnåla lösningar för såväl personresor som godstransporter.

För att möjliggöra en ökad elektrifiering i transportsektorn är en utbyggd infrastruktur för laddning helt avgörande. Därför vill vi tillåta laddning av elfordon via gatubelysningen. Elen är redan framdragen och stolparna finns redan i gatumiljön. Det är smart, enkelt och billigt jämfört med att dra fram el till helt nya laddstolpar. Det går att ladda elfordon via lyktstolpar, men det är inte tillåtet. Stolparna får enligt en förordning bara användas för belysning. Centerpartiet vill därför ändra denna förordning, så att lyktstolparna kan användas även för att ladda elfordon. För att ytterligare förbättra infrastrukturen för laddning vill vi även införa ett e-tal som anger hur många laddplatser som bör finnas vid anläggning av en ny parkeringsplats, till exempel i anslutning till nya bostäder.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

9.35.1 att det utreds en lämplig nivå för antalet laddpunkter, för långsam laddning, som skall vara ett minimum vid nybyggnation eller större renoveringsarbeten.

9.35.2 Att det utreds hur reglerna kan göras enklare för den som vill sätta upp en egen laddpunkt vid en hyrd parkeringsplats.

9.36, 9.37, 9.38, 9.39, 9.40, 9.41, 9.42, 9.43, 9.44, 9.45, 9.46, 9.47, 9.48: Reseavdrag och beskattning av fordon och bränsle

9.36.1 att landsbygdskommitténs förslag om ändrat reseavdrag skall genomföras.

9.37.1 att för boende utanför kollektivtrafikområden införs avdragsrätt för bensinkostnader för arbetspendling i procentuellt förhållande till avståndet från kollektivtrafiken ända upp till 100% avdrag för de som inte har någon som helst busstrafik som är anpassad till arbetstiderna.

9.38.1 att beloppet 11 000 kronor som man inte får göra reseavdrag för tas bort så att man kan få göra avdrag från första kronan av resekostnader för att ta sig till jobbet alternativt att beloppet sänks kraftigt.

9.39.1 att bidragsinsatser riktas till områden med få kollektiva kommunikationsalternativ.

9.40.1 att ompröva nuvarande fordons och drivmedelsbeskattning.

9.40.2 att öka resurserna till forskningen och utveckling av bränslecellsdrift och batterier med grafen.

9.41.1 att Centerpartiet jobbar för att glesbyden alltid blir kompenserad för eventuella miljöskatter på avstånd. Det kan vara till exempel höjt grundavdrag eller sänkta sociala avgifter för små företag i glesbygd.

9.42.1 att se över någon form till ersättning för landsbygdsbor.

9.43.1 att Centerpartiet arbetar för att ta fram förslag på framtida beskattning av fordonstrafiken.

9.44.1 att höja den skattefria milersättningen så den hamnar på en nivå i linje med våra grannländer i Norden.

9.44.2 att indexjustering av milersättningen införs så den följer framtidens kostnadsutveckling.

9.45.1 att höja glesbygdstilläget i fordonsskatten till ett (1) basbelopp.

9.45.2 att indexera glesbygdstillägget i samma takt som bränsleskatten för fossila bränslen.

9.46.1 att Centerpartiet arbetar fram en lösning för kompensation gällande fordonsskatten för boende och verksamma i glesbygda områden.

9.47.1 att Centern ska arbeta för att kompensera skillnaden mellan landsbygd och stad när bränsleskatter höjs genom högre reseavdrag.

9.48.1 att centerpartiet verkar för en differentierad drivmedelsskatt.

Partistyrelsen yttrande:

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.

Centerpartiets politik utgår från att människor ska kunna leva och verka i hela landet. Vi har förståelse och respekt för att förutsättningarna för resor ser väldigt olika ut på olika platser. I många delar av landet är bilen eller flyget en absolut förutsättning för att människor ska kunna ta sig till jobbet eller för att näringslivet ska konkurrera på en global marknad. Därför anser Centerpartiet generellt att skatt på avstånd som inte tar hänsyn till klimateffekter eller de olika geografiska förutsättningarna i landet är ett trubbigt och icke önskvärt styrmedel. Det är denna inställning som fått oss som parti att reagera kraftigt på förslag om kilometerskatt och flygskatt, som dessutom saknar miljöstyrning.

Reseavdraget infördes för resor till och från arbetet och tjänsteresor. Det är idag det främsta transportpolitiska styrmedlet för människor som har långt att resa på landsbygden. Reseavdraget är dock riktat till resor i arbetet. Landsbygdsfokuset har urholkats i takt med att priserna för bilåkning i storstadsområdena har ökat alltmer. En stor majoritet av avdragen görs numera i storstadsområden där kollektivtrafiken är god. Vidare är problemen med fusk omfattande. Sammantaget finns det ett stort behov av att reformera och uppdatera reseavdraget. Centerpartiet vill se över reseavdraget så att hänsyn i större utsträckning tas till miljö- och klimatmålen och underlättar för människor i glesbygd som är beroende av bil och saknar tillgång till kollektivtrafik. Inriktningen ska också vara att ett nytt avdrag i högre grad ska vara transparent, avståndsbaserat och lättkontrollerat. Förslagen i landsbygdskommittens slutbetänkande bör absolut utvärderas vid utformningen av det nya reseavdraget. Vid revidering av reseavdraget bör även milersättningen bli föremål för ersättning så att den, om den ska finnas kvar i motsvarande form, ligger i linje med den faktiska kostnaden för bilen som används.

Centerpartiet vill även se en kraftfull bilbonus som ska hjälpa de människor som inte har ekonomiska förutsättningar att byta sin bil till en mer klimateffektiv bil. Vi vill därför ge upp till 100 000 kronor för bilar med nollutsläpp. Vi vill också satsa kraftfullt för en bättre infrastruktur i hela landet som möjliggör en ökad elektrifiering och mer fossilfria drivmedel.

Idag finns också ett glesbygdsavdrag i fordonsskatten. Har du en personbil görs det för vissa så kallade glesbygdskommuner ett avdrag på fordonsskatten med 384 kronor per år. Partistyrelsen anser även att det kan finnas skäl att ytterligare öka detta avdrag och instämmer i motionen om detta ämne men motionärens specifika formulering undandrar sig dock möjligheten för Partistyrelsen att ge bifall.

Partistyrelsen vill även poängera att det finns andra stöd för att stärka konkurrenskraften i näringslivet och kompensera för de långa avstånd som råder för näringslivets transporter i Norrland. Transportbidraget går att ansöka om hos Tillväxtverket av företag med produktionsverksamhet i de fyra nordligaste länen (Norrbottnen, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland). Under 2018 betalades 427,3 miljoner kronor ut i transportbidrag. Det är en kraftig ökning jämfört med 2017, men även då hade utbetalningarna ökat sedan året innan.

Den indexering av bensin- och dieselskatten som funnits under en längre tid kompletterades 2017 med ytterligare en indexering. Det finns således i grunden två indexeringar. Den senare syftade till att justera det faktum att KPI (inflationen) varit låg under en längre tid. Under 2019 är den ytterligare indexeringen pausad. Partistyrelsen anser att en grundläggande indexering, den som gällt under lång tid, bör finnas kvar. Däremot bör den ytterligare indexeringen prövas löpande.

Det finns idag tre skäl för att beskatta vägtrafik, som är olika starka i olika delar av världen: 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.

Mot denna bakgrund anser Partistyrelsen att det kan finnas skäl att också se över det nuvarande skattesystemet i transportsektorn för att internaliseringsgraden av de miljöeffekter transporterna medför tydligare återspeglar 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 i likhet med många motioner 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 och de olika geografiska förutsättningarna som råder i Sverige. För att ytterligare förbättra möjligheten att leva och verka i Sveriges glest befolkade delar arbetar Centerpartiet ständigt för att driva en politik som möjliggör detta.

Grafen är ett material som verkar ha intressanta egenskaper och stor potential att ersätta sällsynta metaller. Partistyrelsen bejakar all FoU och FoD som leder till en ökad elektrifiering och därmed minskade klimatutsläpp i transportsektorn och vill inte begränsa sig till just grafen, men instämmer likväl i motionens intention.

Partistämman beslutade:

att Centerpartiet uppmuntrar forskning, utveckling och demonstration av tekniker som stödjer introduktionen av bränslecellsdrift och batterier i transportsektorn.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.36.1

9.39.1

9.40.1

9.40.2

9.43.1

9.44.1

9.44.2

9.46.1

9.47.1

Partistämman avslog följande motioner:

9.37.1

9.38.1

9.41.1

9.45.1

9.45.2

9.48.1

9.49: Samhällsbetalda resor

9.49.1 att regler och taxor för samhällsbetalda resor utreds och samordnas utifrån resenärernas perspektiv och behov.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären lyfter behovet av en ökad samordning och enhetliga villkor och taxor för resenärer som nyttjar samhällsbetalda resor.

Det är kommunerna som ansvarar för denna fråga och upphandlingen av samhällsbetalda resor. Partistyrelsen anser därför inte att det finns någon åtgärd på riksnivå som kan verka i motionens riktning. Det bör ligga i respektive kommuns intresse att det sker en samordning av resorna som har den enskilda resenärens fokus med sig tydligt för att skapa enkelhet, tydlighet och även samordningsvinster.

Partistämman avslog följande motioner:

9.49.1

9.50: Rabattsystem relaterat till allmänna kommunikationer

9.50.1 att Centerpartiet kraftfullt skall verka för att ett system tillskapas som utifrån personers bristande tillgång till allmänna kommunikationer, avstånd till viktiga samhällsfunktioner,

familjestorlek m.m. ger möjlighet till ekonomiskt bidrag som kompenserar för väsentliga delar av de drivmedelsskatter de tvingas betala.

Partistyrelsens yttrande:

Koldioxidskatten på bensin och diesel, drivmedelsskatten, har varit indexerad till KPI under de senaste 20 åren. Det finns en bred parlamentarisk majoritet för denna indexering. Utöver denna indexering infördes 2017 ytterligare en indexering. Bakgrunden till den senare var att inflationen varit låg under flera år samtidigt som inkomsterna ökat. Därmed infördes ett schabloniserat tillägg för att inte den miljöstyrande effekten skulle urholkas. Denna extraindexering är inte i kraft för beskattningsåret 2019.

För samhället i stort och politiken mer specifikt finns en viktig avvägning att göra. Å ena sidan är bilen en nödvändighet för boende på landsbygd generellt och på glesbygd i synnerhet. Å andra sidan behöver transportsektorn ställas om då inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Centerpartiets fokus är att minska utsläppen från bilarna. Det måste göras på flera sätt och i flera steg. Det handlar dels om att effektivisera energianvändningen och dels ställa om så att fler bilar drivs av förnybara drivmedel och el. För oss är det viktigt att det är utsläppen vi ska jaga, inte bilarna. I sammanhanget är det viktigt att notera att antalet liter bensin som idag är möjligt att köpa för en disponibel månadsinkomst inte har varit så hög sedan tidigt 1970-tal. Detta som en effekt av bensinpris relaterat till en stigande reallöneutveckling.

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. Partistyrelsen anser dock att ett system som utformas baserat på tillgång till allmänna kommunikationer och familjestorlek innehåller en mängd gränsdragningsproblem och dessutom riskerar att underminera incitamenten för att ställa om till en fossilfri fordonsflotta.

Partistämman avslog följande motioner:
--

9.50.1

9.51: Övergivna fordon

9.51.1 att det skapas ett regelverk för hela landet som underlättar för markägare.

9.51.2 att privat markägare och kommunen kan erhålla ersättning då inte fordonsägaren står för kostnaden.

Partistyrelsens yttrande:

Efter att skrotningspremien avskaffades 2007 infördes producentansvar, vilket innebär att den som producerat bilen är skyldig att ta emot den när den ska skrotas, utan kostnad. Det är alltså

gratis att lämna sin bil till skroten. Bilägaren måste dock frakta bilen till skroten. Med undantag för vissa glesbygdsområden så ska det finnas mottagningsplatser för skrotfärdiga bilen inom fem mils avstånd. Trots detta är det ett problem att övergivna bilar lämnas i vägrenar, diken och på annans mark. Det är oacceptabelt. Förutom att skrotbilen är nedskräpning betraktas den också som farligt avfall, så länge den innehåller de vätskor och komponenter som är skadliga för miljön. För att minska problemen med övergivna bilar, stärka äganderätten för markägare och minska skattebetalarnas nota för bortforsling av övergivna fordon kan det finnas skäl att se över dagens regelverk.

På stämman i Malmö 2017 fattades beslut om att Centerpartiet bör verka för återinförandet av skrotningspremien. Det kan vara ett sätt som ökar drivkraften att skrota bilen istället för att dumpa den.

Innan regeringsskiftet 2014 tillsatte Alliansregeringen en utredning för att se över hur ett ersättningssystem för omhändertagande av uttjänta fordon skulle kunna utformas och finansieras så att det inte belastar kommuner och staten finansiellt och för att minska dumpning och illegal skrotning av bilar. Detta uppdrag redovisades i november 2015 och har sedan dess legat på nuvarande regerings bord.

Naturvårdsverket bedömde i utredningen "Omhändertagande av övergivna, uttjänta fordon samt flyttning av fordon i vissa fall" att ett producentfinansierat ersättningssystem är mest samhällsekonomiskt lönsamt och skulle kunna öka incitamenten för producenterna att styra mot ökad resurseffektivitet och återvinning inom bilindustrin. Därför föreslog myndigheten att en producentfinansierad fond inrättas. Det är ett intressant förslag att titta vidare på i det fortsatta arbetet för att minska problemen med övergivna fordon på privat mark. I ljuset av detta delar partistyrelsen de intentioner motionären framför.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.51.1

9.51.2

9.52: Drivmedel

9.52.1 att en handlingsplan för att genomföra EU:s infrastrukturdirektiv för alternativa drivmedel inom transportsektorn, den ska innefatta hela landet.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären framför behovet av en handlingsplan och åtgärder som möjliggör fossilfri tankning och laddning i hela Sverige.

Omställningen av transportsektorn och målet om kraftigt minskade utsläpp till 2030 kommer att kräva betydande investeringar i infrastruktur som möjliggör laddning och tankning av fossilfria drivmedel i hela landet, och i sammanhängande stråk. Centerpartiet vill därför se en nationell plan för elektrifiering av transportsektorn, som inkluderar satsningar på alternativa och fossilfria drivmedelsstationer, tex vätgasstationer, i hela landet, förenklade byggregler för laddstolpar vid nya parkeringar och bostadshus, satsningar på forskning och demonstration av elvägar och elektrifiering av godstrafik och busstrafik.

Enligt direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ska varje medlemsland ha antagit ett nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa drivmedel inom transportsektorn och utbyggnaden av den tillhörande infrastrukturen. Sveriges regering antog en nationell handlingsplan den 17 november 2016. Partistyrelsen anser därför inte att det nationella arbetet för att säkerställa landstäckande tankningsmöjligheter för el och fossilfria drivmedel bör begränsas till genomförandet av EU:s infrastrukturdirektiv utan istället bör en handlingsplan utformas med målet om att utsläppen ska minska med 70 procent till 2030. Partistyrelsen instämmer dock i motionens intentioner om att vidta åtgärder för fossilfria transporter.

Partistämman beslutade:

att en nationell plan för omställning av transportsektorn, som inkluderar satsningar på alternativa drivmedelsstationer, tas fram.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.52.1

9.53: Närtrafik

9.53.1 att låta utreda förutsättningarna för NÄRtrafik med föräldrataxi inom beställningstrafiken.

Partistyrelsens yttrande:

Centerpartiet förespråkar system som verkar för en bättre tillgänglighet till flexibel kollektivtrafik på landsbygden och som uppmuntrar delningstjänster.

Närtrafiken samordnas dock av landstinget i respektive län och partistyrelsen anser att det är en riktig ordning. Partistyrelsen kan därför inte ta ställning till hur föräldrataxi skulle kunna ingå i närtrafikens utbud av transporttjänster men instämmer i motionens intentioner.

Partistyrelsen är positiv till en mångfald av kollektivtrafiktjänster som utgår från de behov och förutsättningar som råder regionalt. Det kan finnas behov att se över lagstiftning och upphandlingskriterier inom områden för kollektivtrafik och taxi för att möjliggöra den inriktning som motionären förordar.

Partistämman beslutade:

Att Centerpartiet verkar för en översyn av gällande lagstiftning kring kollektivtrafik i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.53.1

9.54: Cabotagetrafik

9.54.1 att resurser tillförs för att säkerställa att regelverket kring cabotagetrafik efterlevs alternativt att cabotagetrafik inom Sverige inte längre är tillåtet.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att det krävs utökade resurser för att säkerställa efterlevnaden av cabotageregulverket, alternativt att cabotagetrafik inom Sverige inte längre ska tillåtas.

Transportföretag från alla EU- och EES-länder har rätt att utföra cabotagetransporter i Sverige och vice versa. Enligt internationell lagstiftning kan Sverige inte förbjuda cabotagetrafik. Ett transportföretag som kommer med last i internationell trafik har rätt att utföra upp till tre cabotagetransporter inom sju dagar efter sista lossningen av det internationella godset. Polisen har fått ökade befogenheter att stoppa lastbilar och chaufförer som utför olagligt cabotage. Samtidigt minskar antalet trafikpoliser och tunga trafikkontroller vilket riskerar leda till ökat fusk med cabotage, kör- och vilotider, rattfylleri och annan illegal verksamhet inom lastbilstrafiken.

Konkurrenssituationen i transportnäringen är stenhård. Åkerier som bedriver illegal verksamhet har ökat kraftigt i antal och är av både utländskt och svenskt ursprung. Överträdelserna rör sig till exempel om brist på yrkestrafiktillstånd, överträdelser mot cabotageförordningen och utebliven betalning av lagstadgade avgifter och skatter.

Konsekvenserna av missbruk av bestämmelserna kring cabotage är stora – både ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Centerpartiet vill därför även 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. Förstärkt bemanning av tillsyn på väg av tunga transporter skulle kunna ske genom upphandling av kompetensen inom andra strukturer än statens, till exempel via besiktningspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde. Centerpartiet anser att den kompetens som finns utanför polisens eller Transportstyrelsens struktur bör kunna stärka upp bemanningen för tillsyn på vägarna i perioder av större belastning, kampanjer eller liknande.

Partistyrelsen anser att det är en prioriterad fråga att minska fusket på våra vägar. Istället för att förbjuda cabotagetrafik anser partistyrelsen att det kan finnas andra verktyg för att minska fusket, ett exempel kan vara att införa krav på GPS-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregulverket.

Partistämman beslutade:

att Centerpartiet verkar för att resurser tillförs för att säkerställa att regelverket kring cabotagetrafik efterlevs och vid behov skärps för att skapa en sund och säker trafiksituation i Sverige.

Partistämman avslog följande motioner:

9.54.1

9.55: Mikrovågsstrålning

9.55.1 att onödig strålning generellt begränsas.

9.55.2 att Centerpartiet i Mora föreslår rekommendera det kommunala bolaget NODAVA att byta föreslagen teknik för sin vattenmätaravläsning till annan befintlig teknik som sänder färre gånger och med mindre strålningseffekter för att totalt sett hälsooch miljöpåverkande strålning skall begränsas.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att onödig strålning generellt ska begränsas då samhället idag inte anses ha någon överordnad insikt om dess hälsoeffekter på individnivå.

Det finns enligt Strålsäkerhetsmyndigheten inga vetenskapliga belägg för att strålning, eller egentligen radiovågor, från trådlösa nätverk skulle vara hälsofarliga. Därför finns det inga strålskyddsskäl för att undvika att installera trådlösa applikationer eller använda sådana i hemmiljön. Världshälsoorganisationen (WHO) och EU:s vetenskapliga kommitté (SCHEER) delar den här uppfattningen. Även strålsäkerhetsmyndigheter i andra länder, som har egna expertråd, har dragit liknande slutsatser.

Vad som anses som ”onödig strålning” är svårt att ta ställning till för partistyrelsen. Generellt sett vill partistyrelsen inte reglera användningen av trådlös teknik och innovationer för smartare applikationer, som till exempel mätning av vattenanvändning.

Partistämman avslog följande motioner:

9.55.1

9.55.2

9.56: Postdistribution på landsbygden

9.56.1 att Centerpartiet ska verka för att postdistribution av post och paket via fysisk transport ska utföras varje vardag som är helgfri över hela landet, samt rimlighet i avstånd mellan hushåll och postlåda och att kraven ställs till den som utför postdistributionen.

Partistyrelsens yttrande:

I den parlamentariska landsbygdskommitténs slutbetänkande lyfts landsbygdernas behov av en väl fungerande postservice tydligt. Det konstateras bland annat att företag i landsbygderna i högre grad är beroende av posttjänster än företag i tätorter, eftersom kostnaderna för

alternativa leveransmöjligheter, såsom budfirmor, är högre i landsbygderna och att alternativen är färre. Den bredbandsstruktur som finns i dag kommer inte heller att fullt ut kunna ersätta behovet av posttjänster. Samma utredning visar också att invånare i mer glest befolkade områden, med längre avstånd till offentlig och kommersiell service, är mer beroende av femdagarsutdelning av posten än invånare i områden med större tillgänglighet till service.

Centerpartiet verkar för en ökad samdistribution av post, paket och tidningar. Det skulle öka både tids- och kostnadseffektiviteten samt påverka positivt ur miljösynpunkt då färre transporter behövs. Tidningar och brev har idag olika tidpunkt för leverans till kund. Vårt förslag innefattar att den gemensamma distributionen sker enligt nuvarande tidsordning. Förslaget bidrar även till att vidmakthålla en bättre tillgänglighet/service både på landsbygd och i tätort.

Den 1 januari 2018 ändrades postförordningen, efter ett beslut av regeringen. Tvådagarsbefordran av brev ersatte övernattbefordran när det gäller kvalitetskraven inom den samhällsomfattande posttjänsten. Det nuvarande kravet innebär att minst 95 procent av de inrikes brev som har lämnats in för tvådagarsbefordran ska ha delats ut inom två påföljande arbetsdagar, oavsett var i landet breven har lämnats in. Tidigare var kravet att minst 85 procent av breven skulle delas ut dagen efter inlämning. Ett av huvudskälen till att tvådagarsbefordran infördes var att möjliggöra för Postnord att minska såväl kostnader som miljöpåverkan genom att framförallt minska behovet av flygtransporter. Postnord har också efter förändringen kunnat lägga om sina transporter på ett fördelaktigare sätt. Centerpartiet står bakom förslaget om tvådagarsbefordran för posten. Det är dock viktigt att påpeka att det nya leveranskravet fortfarande innebär att Posten kommer att delas ut fem dagar i veckan.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

9.56.1 att Centerpartiet ska verka för att postdistribution av post och paket via fysisk transport ska utföras varje vardag som är helgfri över hela landet, samt rimlighet i avstånd mellan hushåll och postlåda och att kraven ställs till den som utför postdistributionen.

9.57: 5G

9.57.1 att riskerna med 5G för miljö, hälsa och en hållbar utveckling skall bedömas och utvärderas opartiskt innan fortsatt utbyggnad sker.

9.57.2 att den svenska miljölagstiftningen skall gälla som grund vid bedömningen, bl a den omvända bevisbördan och kunskapskravet i Miljöbalkens 2 kap. 2 och 3 §§.

9.57.3 att krav om säker teknik för bl a människors hälsa skall gälla vid utbyggnaden.

9.57.4 att det klargörs i förväg vem står ansvarig om människor skadas av denna teknik, och hur detta juridiskt skall kunna bevisas.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser bland annat att eventuella risker med introduktion av 5G ska utvärderas och att ansvarsbegreppet ska klargöras kommer till skada av denna teknik.

Det arbete som motionären vill att Centerpartiet verkar för sker redan idag hos ansvarig myndighet, Strålsäkerhetsmyndigheten, som just nu arbetar med att ta fram ett underlag för bedömning av strålskyddsrelaterade risker med 5G. Strålsäkerhetsmyndigheten genomför mätningar, utvärderar forskning inom områdena magnetfält och trådlös teknik, ger råd och rekommendationer samt tar fram föreskrifter och myndighetens ansvar omfattar allmänhetens exponering. Strålsäkerhetsmyndigheten har inlett samverkan med Arbetsmiljöverket, Folkhälsomyndigheten och Post- och telestyrelsen för att utbyta information och gemensamt hantera frågan utifrån myndigheternas respektive ansvarsområde. Det första mötet genomfördes före sommaren 2018.

5G är att betrakta som miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken men det krävs varken tillstånd eller anmälan. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler och krav på egenkontroll gäller ändå. Det är kommunerna som utövar den operativa tillsynen enligt miljöbalken. Folkhälsomyndigheten, med stöd från Strålsäkerhetsmyndigheten, ansvarar för tillsynsvägledning för hur tillsynsarbetet ska bedrivas. Det krävs inte tillstånd eller anmälan för 5G enligt strålskyddslagen (2018:396). Strålskyddslagens aktsamhetsregler gäller ändå. Det innebär att verksamhetsutövaren ska kontrollera och upprätthålla strålskyddet på de platser där strålning kan förekomma underhålla de tekniska anordningar och den utrustning för mätning eller strålskydd som används i verksamheten vidta de åtgärder och försiktighetsmått i övrigt som behövs för att hindra eller motverka skada på människors hälsa eller miljön se till att arbetstagare har kompetens, god kännedom om förhållanden, villkor och föreskrifter för verksamheten samt kunskap om risker förenade med verksamheten.

Med tanke på det pågående arbetet som sker hos myndigheten anser partistylelsen att motionärens önskan till stor del är omhändertagen i det arbetet.

Partistämman avslog följande motioner:

9.57.1

9.57.2

9.57.3

9.57.4

9.58: Tåg i Europa

9.58.1 att skapa en mer konsekvent samordning av långväga internationella tågförbindelser inom EU.

9.58.2 att skapa ett system inom EU som samordnar alla EU-länders tågtidtabeller oavsett tågbolag. Systemet skall kunna användas av resenärer för att planera och optimera resor.

Partistylelsens yttrande:

Motionären föreslår åtgärder som syftar till att tåget ska ta över en stor del av det fossilberoende resandet i Europa.

De problem som tågresenärer ofta upplever i Europa är att det är svårt att boka, krångligt att resa med många byten och att det är mycket dyrare än att ta flyget. Partistylelsen delar

motionärens uppfattning om att det behövs reformer för att underlätta tågresandet i Europa och göra tåget till ett konkurrenskraftigt alternativ till flyget. Till skillnad från bokning av flygresor finns ingen gemensam bokningssajt där det är möjligt att boka sammanhängande tågresor mellan olika EU-länder. Resenären måste själv pussla ihop resan och boka alla delsträckor var för sig. Anledningen är främst att flera statliga europeiska tågbolag inte vill ha öppna bokningssystem för att resenären ska använda just deras sida och undvika att bolaget blir jämfört med konkurrerande bolags priser och avgångar. Centerpartiet har lagt fram en rad förslag för att det ska bli enklare att resa med tåg i Europa. Vi ställer krav på fri konkurrens på järnvägen i hela Europa och att tågbolagen ska ha öppna bokningssystem, så att det går att söka, jämföra priser och boka tåg på ett och samma ställe, som med flyget idag. Vi vill också ge tågresenärer minst samma konsumenträttigheter som flygresenärer, och införa krav på klimatdeklaration för transportföretagen, så att alla resenärer snabbt och enkelt kan jämföra resornas klimatpåverkan.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

9.58.1 att skapa en mer konsekvent samordning av långväga internationella tågförbindelser inom EU.

9.58.2 att skapa ett system inom EU som samordnar alla EU-länders tågtidtabeller oavsett tågbolag. Systemet skall kunna användas av resenärer för att planera och optimera resor.

9.59: Elbilar

9.59.1 att man utreder möjligheten att på vägar med högre hastighet än 100 km/h, införa begränsningar i högsta tillåtna hastighet med fordonens miljöklass som grund.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären föreslår en klimatmotiverad hastighetssänkning på vissa vägar.

Centerpartiet står bakom Sveriges mål om att utsläppen från transporterna ska minska med 70 procent till 2030. Det är ett ambitiöst mål som kräver olika åtgärder i flera steg. Det handlar dels om att effektivisera energianvändningen och dels ställa om så att fler bilar drivs av förnybara drivmedel och el. För oss är det viktigt att det är utsläppen vi ska jaga, inte bilarna.

Partistyrelsen instämmer i motionens intention om att koldioxidutsläppen från vägtrafiken måste minska. Att införa begränsningar i högsta tillåtna hastighet med fordonens miljöklass som grund är ett spännande förslag, men Partistyrelsen menar att det skulle vara svårt att upprätthålla på ett rimligt och trovärdigt sätt.

Partistämman avslog följande motioner:

9.59.1

9.60: Mobilnät för blåljusmyndigheter

9.60.1 att stoppa planerna på Rakel 2.0 (nästa version av mobilnätet för blåljusmyndigheterna)
att mobiloperatörer ska få möjlighet att köpa all bandbredd på 700 Mhz-bandet så
utbyggnaden av 5G på landsbygden blir så bra som det är tekniskt möjligt.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären vill stoppa planerna på Rakel 2.0 (mobilnätet för blåljusmyndigheterna) och anser att hela bandbredden på 700 MhZ-bandet bör frigöras till mobiloperatörer.

Det är viktigt att det går att kommunicera säkert i akuta och allvarliga situationer. Rakelsystemet är, som motionären skriver, inte särskilt modernt. Det går exempelvis inte att skicka bilder genom systemet vilket gör att särlösningar ibland används. Det är inte en önskvärd situation. Givet den säkerhetspolitiska situationen och att totalförsvarsplaneringen påbörjats kommer kraven på säkerhet och robust kommunikation att öka.

Det är positivt att 700 MHz-bandet nu har auktionerats ut, något som enligt vår uppfattning är en avgörande förutsättning för att förbättra bredbandstäckningen i landet, inte minst i glesbygden. Vissa delar av det aktuella spektrumutrymmet undantogs från auktionsförfarandet i avvaktan på regeringens ställningstagande vad gäller det framtida behovet av frekvensutrymme för blåljusmyndigheterna. De förslag som den statliga utredningen om radiospektrumanvändning presenterade i sitt betänkande Frekvenser i samhällets tjänst (SOU 2018:92) kommer att ge nödvändig vägledning i arbetet med att både säkerställa samhällets behov av spektrum i framtiden och stärka nationella säkerhetsintressen när det gäller tillståndsgivning av radiosändartillstånd.

För Centerpartiet är det av högsta prioritet att tillgodose såväl civilsamhället som blåljusmyndigheternas behov av nytt frekvensutrymme så snart som möjligt. Partistyrelsen anser också att det bör ske på ett för samhället säkert och kostnadseffektivt sätt, där nytta dras av redan utbyggd befintlig infrastruktur i den mån det bedöms möjligt ur ett säkerhetsperspektiv.

Partistämman avslog följande motioner:

9.60.1

9.61: Regionalt flyg

9.61.1 att Centerpartiet verkar för att ändra och se över finansiering och drift av våra flygplatser för att säkerställa det regionala flyget.

Partistyrelsens yttrande:

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjlighet för näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet, och vidare ut i världen.

De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Därför är det viktigt för Centerpartiet att systematiskt

arbета 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. Ytterligare 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. 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. Partistyrelsen avser verka för att detta stöd ska kunna betalas ut så fort som möjligt.

Partistämman beslutade att bifalla följande motioner:

9.61.1 att Centerpartiet verkar för att ändra och se över finansiering och drift av våra flygplatser för att säkerställa det regionala flyget.

9.62: Telekommunikation

9.62.1 att krav om registrering inför vid försäljning av mobila kontantkort.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären vill införa registreringskrav vid försäljning av mobila kontantkort.

Oregistrerade kontantkort kan idag köpas i Sverige och används ofta av kriminella, som på så sätt kan kommunicera anonymt. Även terrorister använder denna typ av kommunikation.

Om kontantkortet är registrerat kan polisen och Säkerhetspolisen lättare positionera, avlyssna och spåra kriminella personer. Fördelen med detta förslag är att man knappast kan tala om något större integritetsintrång i jämförelse med vad som föreligger för fasta telefoner.

Polisen behöver skarpare verktyg för att kunna spåra och avlyssna kriminella och terrorister. Att ställa krav på registrering av kontantkort skulle kunna vara effektivt om det görs på rätt sätt. Samtidigt ser vi att det finns vissa svårigheter med ett sådant förslag, såsom till exempel målvaktsproblematik. Det är viktigt att de företag som i praktiken kommer att få ta ansvar för att ett sånt här förslag efterlevs får en praktisk möjlighet att göra det och att deras kostnader inte blir alltför stora.

Partistyrelsen ställer sig dock positiva till att utreda registerkrav på kontantkort.

Partistämman beslutade:

att utreda införandet av registerkrav vid försäljning av mobila kontantkort. Utredningen ska både beakta möjligheter att begränsa kriminalitet men också säkerställa skyddet för människor som lever under hot.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.62.1

9.63: Telenätet

9.63.1 att Centerpartiet verkar för att det fasta telenätets nedrustning skyndsamt stoppas.

9.63.2 att det finns fast telenätet till platser som ej har tillförlitlig mobiltäckning samt till viktiga knutpunkter i varje samhälle för beredskapsändamål.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att Centerpartiet ska verka för att stoppa nedrustningen av det fasta telenätet. Vidare anser motionärerna att viktiga knutpunkter ur beredskapsändamål ska utrustas med fast telenät.

Oavsett var man bor – på landsbygden, i mindre orter, i städernas förorter eller innerstaden - är Centerpartiets vision att man ska ha tillgång till mobiltelefoni och bredband och en fungerande mobiltäckning.

Den senaste tiden har en nedmontering av det gamla statliga telefonikopparnätet accelererat, något som påverkar tillgången på telefonitjänster. Detta slår hårdast mot landsbygden där alternativen till en fast förbindelse, till exempel ett fibernät eller mobilt nät med hög överföringshastighet, inte finns eller är alltför kostsamma. Bredbandsstödet är ett viktigt verktyg för att säkerställa att människor runt om i landet ska få ta del av det digitala samhället. Men på platser där kopparnätet klipps och motsvarande alternativ saknas måste bredbandsutbyggnaden påskyndas. Många av de hushåll som saknar fibernät ligger i icke kommersiellt attraktiva områden, därför är det viktigt att bredbandsstödet i första hand går till dessa områden eller de som blivit av med kopparnätet.

För att förhindra att människor lämnas utan möjlighet till en fungerande kommunikation anser Centerpartiet att den aktör som idag distribuerar telefoni- och bredbandstjänster inte ska tillåtas avbryta den, om det inte finns en fullgod ersättning till en rimlig kostnad på plats.

Partistämman beslutade:

Att den aktör som idag distribuerar telefoni- och bredbandstjänster inte ska tillåtas avbryta den om det inte finns en fullgod ersättning till en rimlig kostnad på plats.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.63.1

9.63.2

9.64: Mobilmaster

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

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att mobileoperatörer ska tvingas samarbeta för att förbättra 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) har förändrats mellan åren 2013-2017. Yttäckningen för mobiltelefoni når i många län nära 100 procent av länets yta och har för hela landet ökat med ca 2,3 procentenheter mellan år 2016 och 2017.

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 som inte sker frivilligt mellan konkurrenter inte är önskvärt på mobilmarknaden. Dessutom används täckning som ett konkurrensmedel, att framhålla att man har det bäst utbyggda nätet. Mastdelning, dvs att man hyr in sig och placerar utrustning i någon annan aktörs nät sker redan idag där det finns marknadsmässiga motiv och möjlighet och möjligheten att koppla upp sig till närmsta mast i en nödsituation för att ringa 112 finns redan.

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 samt det faktum att mobiltäckningen förbättrats de senaste åren, det inte föreligger skäl till ytterligare tvingande åtgärder.

Partistämman avslog följande motioner:

9.64.1

9.65: Vägavgift

9.65.1 att Centerpartiet ska verka för att utländska tunga fordon ska betala vägavgift för att trafikera alla våra vägar. Idag är det motorvägarna som kostar vilket innebär mycket trafik på mindre landsvägarna.

Partistyrelsens yttrande:

Motionären anser att utländska fordon ska betala vägavgift på alla vägar i Sverige.

Centerpartiet står bakom det internationella samarbetet med eurovinjettavgifter som reglerar uttag av vägavgifter, Sverige tillsammans med ett fåtal andra EU-länder tillämpar uttaget som en kostnad i tid, merparten av EU:s medlemmar tar inom ramen för samma system ett uttag baserat på avstånd (km-skatt) Eurovinjetten (oaktat den är tids- eller avståndsbaserad) tas ut med samma avgift/dag såväl av inhemska som utlandsregistrerade yrkesfordon. I januariavtalet är vi överens om dagens eurovinjetteavgift för godstransporter ska behållas så länge som möjligt samt att ett nytt miljöstyrande system ska utredas, och att denna utredning har tillsatts under våren 2019.

Partistytelsen anser att lämpliga ingångar i utredningen om ett miljöstyrande system är att det sker i en total översyn av åkerinäringens avgiftspålagor för att inte ytterligare försvåra konkurrensen för svensk industri och deras transportföretag (svenska åkerier) gentemot utländska. Dvs, det totala avgiftsuttaget inom systemet bör inte öka när systemet görs om, men att göra om systemet inom befintligt skatteuttag med grön skatteväxling som utgångspunkt är en tänkbar väg framåt. Partistytelsen delar motionärenens syn på att tung trafik bör förläggas till de stora motorvägarna när så är möjligt.

Konkurrenssituationen i transportnäringen är stenhård. Åkerier som fuskar med regelverk/avgifter och därmed bedriver konkurrenssnedvridande och illegal verksamhet har ökat kraftigt i antal och är av både utländskt och svenskt ursprung. Överträdelserna rör sig till exempel om brist på yrkestrafiktillstånd, överträdelser mot cabotageförordningen, brott mot kör- och vilotidsregelverk, överlast och utebliven betalning av lagstadgade avgifter och skatter. Centerpartiet anser att det är en prioriterad fråga att minska fuskets på våra vägar. Vi har därför varit med och skärpt lagstiftningen på området. Det kan dock finnas anledning att gå vidare med ytterligare förslag för att minska fuskets, ett exempel är att säkerställa införandet av ej manipulerbara GPS-positionerade kör- och vilotidmätare, dessa loggar körda sträckor och skall vara utformade så att de kan utgöra grund för en omedelbar sanktion vid vägkontroll. På så sätt kan efterlevnaden cabotage-reglerna lättare följas upp.

Partistämman instämde i intentionerna i följande motioner:

9.65.1

9.66: Handikappsparkeringstillstånd

9.66.1 att verka för en översyn av Trafikverkets regler för handikappsparkeringstillstånd så att de bättre anpassas till människors vilja att kunna klara sig själva i högre grad,

Partistytelsens yttrande:

Motionären anser att det bör bli enklare för äldre som har svårt att gå, men klarar att köra bil, att ansöka om handikappsparkeringstillstånd.

Bedömningen om vilka som har rätt till parkeringstillstånd görs av respektive kommun. Du kan ha rätt till handikappsparkeringstillstånd om du har mycket svårt att gå. Detta ska motiveras i särskild ansökan som görs till sin kommun.

Partistytelsen anser att kommuner även kan uppmuntras till parkeringsplatser som prioriteras till äldre eller människor i behov av parkeringsplats nära till exempel en matbutik eller liknande service, men det är ingenting som kräver lagstiftning nationellt utan det är upp till

varje kommun att planera parkeringsplatser. Det skulle kunna underlätta det behov som motionären ger uttryck för – utan att kräva specifika tillstånd.

Partistyrelsen anser inte i nuläget att det finns stöd för en översyn av de regler som ligger till grund för handikapparkering, utan förespråkar istället att det befintliga regelverket provas samt att kommuner verkar för lokala initiativ som hjälper människors att klara sig själva i högre grad.

Partistämman avslog följande motioner:
--

9.66.1
