



KONGRESS
2024

24–25 MAJ 2024
RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

KONGRESS
2024

Preliminärt program	3
Förslag till föredragningslista	4
Arbetsordning för kongressen	5
Årsberättelse 2023	8
Årsredovisning och koncernredovisning för 2023	34
Revisionsberättelse 2023	61
Åtgärdslista avseende bifallna motioner kongress 2022	67
Propositions- och motionsbehandling	72
Fastställande av högsta medlemsavgift	164
Valberedningens förslag till förbundsstyrelse	165
Instruktion för valberedningen	169
Arvoden och ersättningar	172
M Sveriges trafiksäkerhetspolicy	173
Håll dig informerad om M Sverige	174
Stadgar för Riksförbundet M Sverige	177

PRELIMINÄRT PROGRAM

för Riksförbundet M Sveriges ordinarie kongress den 24–25 maj 2024

FREDAG 24 MAJ

08.30	Registrering
09.00	Kaffe och smörgås
10.00	Kongressens öppnande
10.45	Gästtalare, Jonas Eliasson, måldirektör för det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet, Trafikverket
	Förhandlingar inleds
13.00	Lunch
14.00	Gästtalare, Andreas Seiler, forskare (fil.dr), Sveriges lantbruksuniversitet
18.00 prel.	Preliminära förhandlingarna ajourneras
19.00	Fördrink
19.30	Middag

LÖRDAG 25 MAJ

08.30 cirka	Kongressförhandlingarna inleds
12.00–13.00	Lunch
15.00	Kongressen avslutas
15.30 ca	Buss till Cityterminalen

FÖRSLAG TILL FÖREDRAGNINGSLISTA

1. Kongressens öppnande
2. Val av funktionärer
 - a. protokollförare
 - b. ordförande och vice ordförande
 - c. två ledamöter som tillsammans med ordförande och vice ordförande ska justera protokollet samt tillika vara rösträknare.
3. Upprop
4. Fråga om kongressen blivit behörigen kallad
5. Fastställande av föredragningslista
6. Godkännande av arbetsordning
7. Styrelsens redovisning av verksamheten inklusive resultat- och balansräkning för verksamhetsåret
8. Åtgärdslista avseende bifallna motioner kongress 2022
9. Behandling av revisorernas berättelse
10. Fastställande av resultat- och balansräkningar
11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
12. Information om kommande verksamhetsår
13. Frågor väckta av styrelsen samt stadgemotioner
 - a. Proposition *Förändrat antal kongressledamöter (stadgefråga)*
 - b. Motion 2–6 (stadgefrågor)
 - c. Proposition *Värdegrund för Riksförbundet M Sverige*
 - d. Proposition *Att vidareutveckla inflytande och mervärde för medlemmarna i Riksförbundet M Sverige.*
14. Behandling av motioner: motion 1 samt 7–57
15. Proposition *Fastställande av högsta årliga medlemsavgift*
16. Fastställande av arvoden till styrelsens ledamöter, revisorer och andra förtroendevalda funktionärer
17. Val av förbundsstyrelse
 - a. ordförande väljs för två år
 - b. vice ordförande väljs för två år
 - c. övriga ledamöter väljs för två år.
18. Val av tre revisorer jämte ersättare för två år
19. Fastställande av instruktion för valberedningen
20. Val av valberedning
 - a. ordförande för två år
 - b. vice ordförande för två år
 - c. övriga ledamöter och suppleanter för två år.
21. Hedersmedlemmar och förtjänsttecken
22. Övriga frågor som skriftligen anmälts till protokollföraren innan den andra kongressdagen påbörjats och som kongressen därefter beslutat behandla
23. Uttalande
24. Kongressens avslutande

ARBETSORDNING FÖR KONGRESSEN

YTTRANDEN	Begäran om ordet ska göras på avsedd knapp i Easymeet.
YRKANDEN	Förslag ska, för att upptas till behandling, lämnas skriftligen i Easymeet.
TIDSBEGRÄNSNING	Fyra minuter. Tidsbegränsning gäller inte föredragande eller valberedningens ordförande.
REPLIK	Högst två repliker om högst två minuter. Förbundsstyrelsens ordförande, valberedningens ordförande och vd erhåller ordet utanför talarlistan för replik när vederbörande så anser erforderligt.
HUVUDFÖRSLAG	Styrelsens förslag utgör huvudförslag.
STRECK I DEBATTEN	Ordföranden anger när streck i debatten ska sättas och frågar vilka ytterligare som vill anmäla sig till talarlistan. Streck sätts efter sista namnet på talarlistan och därefter kan ingen ny talare anmäla sig i detta ärende. Streck i debatten sätts ofta när inga nya argument eller fakta förs fram i diskussionen.
JUSTERING AV PROTOKOLLET	Ska ske senast den 17 juni 2024.

VALBEREDNINGENS FÖRSLAG TILL KONGRESSPRESIDIUM

ORDFÖRANDE	Erik Weiman
VICE ORDFÖRANDE	Sofia Paulsson
SEKRETERARE	Tony Gunnarsson



HANDLEDNING FÖR KONGRESSLEDAMÖTER

Kongressen är förbundets högsta beslutande organ. Detta innebär att kongressen kan fatta vilka beslut den vill så länge det sker i enlighet med och inte strider mot förbundets stadga, samt att styrelse och anställda ska genomföra av kongressen fattade beslut.

Före kongressen

Beslut i kongressen grundas på antingen föreskrifter i stadgan såsom godkännande av verksamhetsberättelse eller beviljande av ansvarsfrihet för styrelsen, eller genom ställningstagande till förslag från styrelsen (proposition) eller från medlem (motion). Alla medlemmar är välkomna att skriva motioner till kongressen, inte bara de som är valda kongressledamöter. Det kan vara lämpligt att på klubbarnas årsmöten och vid träffar med valkretsens ledamotsgrupp diskutera om och i så fall vilka frågor det är angeläget att motionera om. Senast den 31 januari det år kongressen äger rum måste motionen vara inlämnad för att den ska kunna behandlas av kongressen.

En motion ska, för att kunna behandlas av kongressen, innehålla dels en bakgrund, dels en eller flera att-satser. Det är innehållet i att-satserna som blir kongressbeslut och det är därför viktigt att formuleringen är korrekt.

Det är angeläget att motionerna avser övergripande frågor, en detaljstyrning av verksamheten från kongressens sida försvårar för styrelse och anställda att på ett effektivt sätt leda och genomföra förbundets arbete.

I stadgan anges sista dag för inlämnande av motion. Motionerna diskuteras i styrelsen som tillstyrker, avstyrker eller föreslår att motionen ska anses besvarad. Att en motion ska anses besvarad innebär att styrelsen i och för sig delar motionärens uppfattning men vill ha en viss frihet i den praktiska hanteringen. Det kan också innebära att en motions formulering inte möjliggör att den bifalls men att styrelsen vill kunna agera i motionens anda, eller att motionens syfte kan anses vara uppfyllt med M Sveriges pågående, avslutade eller planerade arbete.

När förbundsstyrelsen har diskuterat alla motioner skickas de ut till alla kongressledamöterna. Det är viktigt att kongressledamöterna noga läser igenom motionerna och styrelsens yttrande, diskuterar med sina ledamotskollegor, gärna också med sin klubb och med andra medlemmar för att kunna bilda sig en uppfattning om vilket beslut kongressen bör fatta.

Motionsbehandlingen är en av kongressens viktigaste arbetsuppgifter och en kongressledamot bör vara väl förberedd på att kunna tala för sin uppfattning i kongressen. För att något begränsa arbetsbelastningen kan en ledamotsgrupp dela upp motionerna sinsemellan så att den enskilde ledamoten inte behöver behärska samtliga motioner.



Under kongressen

En kongress har tre sorters huvudfrågor. Först tittar man bakåt och granskar styrelsens verksamhet och förvaltning under det gångna året. Har allting skett i enlighet med förbundets stadga och kongressens beslut? Om inga större anmärkningar finns och om revisorerna tillstyrker ansvarsfrihet kan kongressen bifalla revisorernas förslag och därmed den gångna perioden läggas till handlingarna. Därefter tittar man framåt och tar upp propositioner, det vill säga förslag väckta av styrelsen, och motioner, det vill säga förslag väckta av medlemmarna. Till slut är det dags att besluta om avgifter, arvoden och övriga ärenden enligt stadgarna.

Till varje inkommen motion ska förbundsstyrelsen avge ett yttrande. Efter att styrelsen motiverat förekomma:

- Styrelsen yrkar bifall till motionen.
- Styrelsen yrkar att motionen ska anses besvarad.
- Styrelsen yrkar att motionen ska avslås.

Om en motion innehåller mer än en att-sats kan varje att-sats få ett eget yrkande, till exempel avslag på första att-satsen, bifall till andra att-satsen, tredje att-satsen ska anses besvarad etcetera.

Från förslag till beslut

När motionen behandlas i plenum (hela församlingen) utgör förbundsstyrelsens förslag huvudförslag.

Behandlingen av styrelsens förslag (proposition) skiljer sig inte från motionsbehandlingen.

Val av styrelse med mera

När kongressen beslutat vad som ska göras måste kongressen också bestämma vem som ska göra det, det vill säga nu väljs styrelsen. Valet har förberetts av en valberedning som utsetts vid föregående kongress och som framlägger ett förslag. Som underlag har valberedningen bland annat de förslag som inom i stadgan föreskriven tid lämnats av medlemmar. Förutom styrelse väljs nu också bland annat revisorer och valberedning.

Givetvis kan det förekomma punkter på dagordningen som inte direkt hör hemma i en av ovanstående tre avdelningar.

Den som vill yttra sig i kongressen måste först begära ordet, detta sker till exempel genom att begära ordet med det mötesverktyg som används, räkka upp handen eller på annat lämpligt sätt påkalla presidiets uppmärksamhet. Ibland kan särskilda ordningsregler förekomma, till exempel begränsad talartid och begränsat antal repliker.

Efter kongressen

Kongressledamotens uppdrag är inte slut i och med att kongressen har avslutats. På hemmaplan gäller det att för uppdragsgivarna – medlemmarna – redogöra för det arbete som utträttats på kongressen, exempelvis på möten i lokalklubbar.

The background is a solid teal color with several large, overlapping, abstract geometric shapes in a darker shade of teal. These shapes are primarily triangular and trapezoidal, creating a dynamic, layered effect. The shapes are positioned in the upper and right portions of the page, leaving the lower-left area more open for text.

ÅRSBERÄTTELSE

2023

INNEHÅLL ÅRSBERÄTTELSE

Inledning	10
Trafiksäkerhet & infrastruktur	11
En del av världen	12
Medlemsutveckling	13
Medlemskapet som snabbt kan räknas hem	14
Förändringar på kansliet	15
Politisk påverkan	17
Årets smartaste bilköp	18
Årets hjulklapp	19
Samarbeten – eCarExpo	20
Att verka lokalt och regionalt	21
Att vara personlig rådgivare	22
Vår webbplats – msverige.se	24
Uppväxlat arbete med externa kanaler	25
Motor och explainers	26
Av medlemmar för medlemmar	27
Försäkringar med medlemsfokus	28
Styrelse och ledning	30
Ny organisation under 2023	31

INLEDNING KONGRESSBOKEN 2024

Året som gått var en utmanande period för Riksförbundet M Sverige. Styrelsens uppdrag att senast i slutet av 2025 ha en ekonomi i balans innebar stora förändringar i verksamheten. Förändringar som i möjligaste mån inte ska drabba medlemsnyttan.

Resultatet för 2023 var 49 procent bättre än föregående år, även om det fortfarande är ett negativt resultat. Alla som har hanterat kostnader i en organisation vet att de nästan alltid är bundna till avtal i någon form och att det tar tid att sänka dem. Under 2023 lyckades vi skära i en hel del kostnader bland annat genom att halvera lokalerna i Stockholm, organisera om verksamheten och förhandla om många av de nödvändiga avtal organisationen har för att kunna utföra uppdraget från medlemmarna. Vi fortsätter på den inslagna vägen och arbetar vidare under 2024.

Många nya medlemmar tillkom under 2023, även om dessa nya inte väger upp i antal för de som lämnat oss, främst på grund av ålder. Antalet nyrekryterade betalande medlemmar har dock varit högre än tidigare år. Våra nya medlemmar ansluter sig till oss främst av två skäl, dels för att man gillar det vi gör i opinionen och för trafiksäkerheten – man ställer sig bakom vad M Sverige tycker – dels för att man vill teckna våra konkurrenskraftiga försäkringar till medlemspris.

Många vill engagera sig i M Sverige och under 2023 bildades två nya avdelningar, en i Kronobergs län och en i Gävleborgs län. Och fler är på väg.

Både gamla och nya medlemmar är nöjda eller mycket nöjda med det vi erbjuder och det vi

tycker. Det vet vi genom de medlemsundersökningar vi gör, för att säkra att organisationens ställningstaganden och agerande stämmer överens med medlemmarnas förväntningar. M Sveriges ståndpunkter finns samlade på msverige.se/fragor-vi-driver.

M Sverige syntes och hördes mycket i media under det gånga året. Frågor om trafiksäkerhet och vägkvalitet, bilekonomi och hållbarhet resulterade i flest inslag, helt i linje med vårt uppdrag att verka för en säker, hållbar och tillgänglig mobilitet för alla.

Förutom att M Sverige erbjuder konkurrenskraftiga försäkringslösningar ger våra rådgivare medlemmarna verklig nytta med deras medlemskap. Många är de som har undvikit böter på utlandsresor då man fått hjälp med att förstå vad miljözoner i europeiska städer innebär. Andra har fått hjälp med att hantera slarviga verkstäder eller oseriösa bilhandlare. Många gånger har kontakten med våra rådgivare inneburit sparade slantar eller pengar tillbaka.

M Sverige är på rätt väg! Namnet M Sverige är nu väl etablerat och man lyssnar på det vi har att säga. Vårt namn är synonymt med trafiksäkerhet och konsumentfrågor för bilister, ingen slår oss inom dessa områden. Vi har fortsatt utmaningar att ta oss igenom, det kommer vi att göra, tillsammans!



Caroline Drabe
vd Riksförbundet M Sverige

TRAFIKSÄKERHET & INFRASTRUKTUR

Sverige är ett av världens bästa länder när det kommer till trafiksäkerheten. Stora framsteg har gjorts de senaste fem decennierna och antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken har minskat kraftigt. Sedan 1997 vägleds vi i Sverige av Nollvisionen. De senaste fem åren har dock resan mot noll omkomna och allvarligt skadade i trafiken tappat fart. Under 2023 omkom 232 personer i svensk vägtrafik enligt Transportstyrelsen, det högsta antalet sedan 2018.

Därför krävs nu nya ansträngningar för att förbättra trafiksäkerheten. Riksförbundet M Sverige jobbar på flera fronter. Bilisterna upplyses om hur de kan köra säkert på vägarna och M Sverige arbetar för tydligare kontroll och regelefterlevnad. Genom undersökningar och kampanjer bidrar riksförbundets klubbar och avdelningar till att förbättra kunskapen om beteendet i trafiken. M Sverige driver också på för ny teknik och att svenska bilister ska få tillgång till allt säkrare bilar. I det ligger också att granska fordonstillverkare och återförsäljare samt att stödja regelverk som främjar utveckling av säkrare fordon.

Under året har M Sverige haft ett särskilt fokus på trafiksäkerhetens tredje komponent, utöver förarna och fordonen: behovet av säkrare vägar. Att infrastrukturen ska bidra till färre dödsfall har varit M Sveriges självklara hållning allt sedan grundandet för över hundra år sedan. På detta område har Sverige mycket kvar att bevisa.

Investeringarna i vägnätet, liksom underhållet, har systematiskt underfinansierats i åtminstone trettio år. Vägarna är inte anpassade efter de moderna behoven och mängden tung trafik. Alldeles för många större vägar saknar mitträcke. Farliga kurvor och räcken förekommer i alltför hög grad, liksom farliga föremål i vägnas



sidoområden. Om bland annat detta handlar M Sveriges rapport *Tema: Vägsäkerhet* som gavs ut under 2023. I denna rapport kartläggs också den stora regionala ojämlikhet när det kommer till dödsrisk i vägtrafiken.

Riksförbundet M Sverige kommer under 2024 att fortsätta opinionsarbetet för ett säkrare vägnät genom fler rapporter, fler granskningar i tidningen Motor och fler vassa förslag som ska spelas in till beslutsfattare i politik och på myndigheter. Det är M Sveriges väg till Nollvisionen!

M Sverige
Granskar

EN DEL AV VÄRLDEN

Från den minsta lokala avdelning i Sverige, via Riksförbundet M Sverige, den internationella paraplyorganisationen FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) och till andra lokala klubbar i 146 länder runt hela världen – som medlem i M Sverige är man en del av en större helhet, tillsammans med cirka 80 miljoner andra individer.

För den enskilda medlemmen i den svenska automobilklubben innebär det att man kan vända sig till mobilitetsklubben i det land man reser i för råd och hjälp. Riksförbundet M Sveriges reserådgivare har också direktkontakt med andra klubbar runt om i världen, för att på bästa sätt kunna hjälpa sina medlemmar. Det innebär att riksförbundets reserådgivare alltid är uppdaterade på lag- och regeländringar som rör bilresande. Medlemmar kan alltid få korrekt och uppdaterad information om vad som gäller för utlandsresan från reserådgivningen och genom att logga in på webbplatsens låsta medlemssidor.

Det faktum att M Sverige ingår i ett större, internationellt nätverk innebär också ökade möjligheter att bevaka och påverka politiska beslut, inte minst inom ramen för EU:s lagstiftningsarbete rörande konsument-, trafik- och trafiksäkerhetsfrågor. Riksförbundet har på så sätt tillgång till FIA:s lobbying- och informationsverksamhet i Bryssel. M Sverige driver också påverkanskampanjer tillsammans med FIA, i synnerhet inom ramen för region 1 som representerar över 40 miljoner medlemmar från Europa, Mellanöstern och Afrika. Ett exempel på sådant gemensamt och internationellt arbete är kravet på att bilens ägare ska ha rätten till den digitala data som fordonet genererar. Ur ett konsumentperspektiv är det en viktig fråga, då det i slutänden avgör vem som kan och får serva och reparera ett fordon – alla med kompetens eller enbart märkesverkstäder.

Varje medlem i Riksförbundet M Sverige, oavsett var denna bor, delar intresset och arbetet för ökad trafiksäkerhet, utvecklad infrastruktur och stärkt konsumenträtt med enskilda medlemmar över hela världen, och förenas i det internationella samarbetet inom FIA.

M SVERIGES INTERNATIONELLA ARBETE

- M Sverige har plats och rösträtt vid FIA:s generalförsamling.
- M Sverige har plats och rösträtt i FIA:s avdelning Europa.
- M Sveriges förbunds kontor har regelbundet utbyte med FIA:s europakontor i Bryssel.
- M Sveriges förbunds kontor har regelbundet utbyte med FIA:s huvudkontor i Paris.



MEDLEMSUTVECKLING

Tack vare medlemmarnas stöd kan M Sverige fortsätta att arbeta för ökad trafiksäkerhet, stärkt konsumenträtt, en utvecklad infrastruktur och en hållbar omställning av fordonsflottan. Tillsammans strävar vi efter att skapa en hållbar, trygg och tillgänglig mobilitet för alla. För att kunna bevara M Sveriges centrala roll inom trafiksäkerhetsområdet är det avgörande att en stark medlemsbas upprätthålls.

De senaste åren har ideella organisationer stött på utmaningar relaterade till vikande medlemsantal och förändrade livsstilar, vilket har påverkat det traditionella medlemskapet. En betydande faktor i denna förändring är en ökad digitalisering och ett större intresse för mer flexibla former av engagemang. Människor söker i allt högre grad tillfälliga och projektbaserade sätt att bidra till samhället, snarare än långsiktiga medlemskap. Som en konsekvens av detta har M Sverige behövt anpassa kommunikationsstrategierna för att attrahera och behålla stödet för verksamheten. För att skapa debatt och engagemang har annonseringen därför koncentrerats kring utvalda opinions- och konsumentfrågor. Genom en förståelse och anpassning till de nya vanorna kan M Sverige som ideell organisation fortsätta vara en relevant och effektiv aktör i samhället.

Under 2023 rekryterades närmare 80 procent av alla nya medlemmar via digitala kanaler. M Sverige har lyckats attrahera en större andel kvinnor och yngre till organisationen jämfört med den befintliga ålders- och könsfördelning i medlemsbasen.

Tyvärr förlorade M Sverige fler medlemmar än de som rekryterades under 2023, vilket resulterade i en negativ medlemsutveckling. En fjärdedel av de som lämnade organisationen var över 80 år och kan antas inte längre vara i behov av de tjänster och förmåner som ett medlemskap erbjuder. Ungefär en femtedel av de som valde att avsluta sitt medlemskap hade inte varit medlemmar i mer än ett år. Dessa medlemmar hade till stor del rekryterats genom kampanjer där medlemspriset var kraftigt reducerat. Priskampanjerna ökade visserligen tillströmningen av nya medlemmar men enbart på kort sikt. Ur ett lojalitetsperspektiv var kampanjerna alltså inte särskilt framgångsrika och för att främja ett långsiktigt engagemang framöver kommer M Sverige istället fokusera på att attrahera och rekrytera fullt betalande medlemmar.



MEDLEMSKAPET SOM SNABBT KAN RÄKNAS HEM

Medlemmar i M Sverige stöder arbetet för trafiksäkerhet, hållbarhet och tillgänglighet – och får en rad medlemsförmåner på köpet. Med generösa rabatter på drivmedel, färjor, och hotell, förmånliga priser på försäkringar samt personlig rådgivning från experter inom juridik, teknik och bilresor, blir medlemskapet både fördelaktigt och givande.

Som medlem i M Sverige får du:

- Tidningen Motor med resereportage, tester och granskande journalistik.
- Fri personlig rådgivning om allt som rör bilen när det gäller teknik, juridik och bilresor.
- M Bilresa, en självriskeliminering för hyrda fordon och som ersätter många oväntade kostnader på resan.
- Förmånliga priser på försäkringar för bilen, hemmet eller sommarstugan.
- Medlemsrabatter på allt från drivmedel, besiktning och däck till semesterboende.
- Kampanjpriser varje vecka i vår välsorterade webbutik.
- M Vaghjälp – vår omfattande vägassistans för 365 kr/år.



FÖRÄNDRINGAR PÅ KANSLIET

Nya lokaler

Riksförbundet M Sverige flyttade in i lokalerna på Fridhemsgatan 30 i maj 2016. Sedan dess har personalen minskat något genom naturlig avgång och genom att spetskompetenser rekryterats på annan ort för distansarbete. Under våren 2023 avvecklades den fysiska butiken av lönsamhetsskäl, medan försäljning via webbutiken fortgår. Med detta blev det uppenbart att lokalerna var överdimensionerade och inte optimalt utformade. I juni flyttades allt bohag in i ena halvan av lokalen för att kunna skärma av och upprusta den andra halvan. I oktober var halveringen av kontoret genomförd och kansliet kunde flytta in i den andra halvan igen. På en begränsad budget har ett kontor som känns både ljust och ombonat skapats. Det har uppstått en helt ny energi när alla kommit närmare varandra och alla ytor är optimerade och ändamålsenliga.

Projektet har dessutom medfört en halvering av kontorshyran. Även kostnader för städning, hyra av kontorsmaskiner och försäkringar har kraftigt kunnat sänkas.

Aviseringsflöde

Varje månad skickas cirka 5 000 avier ut till M Sveriges medlemmar. Utöver detta skickas omkring 2 000 påminnelser. Hittills har alla dessa skickats postalt till en kostnad av cirka 11 kronor per utskick.

Under 2023 har en övergång till digital avisering påbörjats, till de medlemmar som har angivit sina mejladresser. Detta har genomförts i två steg. Dels via så kallad pdf-faktura till medlemmar med kända mejladresser, dels via Kivra. Övergången sker med en tolfedel i taget och är helt genomförd under våren 2024.

Förutom en stor kostnadsbesparing innebär digital avisering att betalning sker tidigare i månaden än på förfalldatum och genom att göra betalningen enklare så antas medlemmar inte lämna oss av bekvämlighetsskäl.

Upphandling av medlemssystem

Att bedriva medlemsverksamhet innebär specifika krav på it-stöd. Totalt sett har M Sverige nära 30 olika it-system för att täcka alla behov. För att säkerställa kvalitet och spara mantimmar utvecklas ständigt integrationer mellan dessa system. Anpassningar till nya lag- och teknikkrav sker dessutom ständigt.

Under våren 2023 aviserades att den tekniska plattform som M Sveriges webbplats vilar på kommer att gå ur tiden i början av 2025, med konsekvensen att allt måste byggas upp på nytt till stor kostnad.

Alla de integrationer, så kallade API:er, som byggts mellan systemen vilar också på metodik och teknik som kräver stora insatser för att fortsatt fylla sin funktion och förbli säkra.

Medlemssystemet *Upright* är M Sveriges mest centrala system. Det är med *Upright* som de flesta integrationer mot andra system gjorts. Det är ett kompetent system som har många funktioner, men det är i vissa avseenden lite för kompetent för M Sveriges behov och därmed väldigt dyrt. Systemet är ursprungligen från 2001 (M Sverige har haft det i drift sedan 2016), viket i it-sammanhang betraktas som gammalt.

Allt detta sammantaget har föranlett en grundlig översyn och upphandling av nya it-system. Ett tekniskt förslag med tillhörande offert har lagts fram för ledningen och styrelsen.

Förslaget syftar till att bygga en ny lösning baserat på plattformen *Salesforce*. Beslutet att flytta över till det nya systemet fattades i början av 2024 och arbetet med projektet påbörjades redan i slutet av vintern. Förutom att övergången kommer innebära kraftigt sänkta kostnader leder det även till ökad medlemsnytta, som exempelvis möjligheten till *Mina sidor* där medlemskapets innehåll redovisas på individnivå.

POLITISK PÅVERKAN

Riksförbundet M Sverige arbetar aktivt för att medlemmarnas intressen ska få så stort genomslag som möjligt i politiken. Under 2023 har arbetet med säkrare vägar, lägre kostnader för bilister och äganderätten till det egna fordonet legat i fokus.

Under 2023 har M Sverige varit fortsatt aktiv i media, och synts där både till följd av egna pressmeddelanden och debattartiklar, men också för att organisationens synpunkter är efterfrågade i aktuella samhällsdebatter, som en följd av riksförbundets starka ställning som ledande företrädare för svenska bilister.

Andra viktiga kontaktytor som M Sverige har är avstämningar med myndigheter och Regeringskansliet, liksom enskilda möten med politiker. Under 2023 har riksförbundet skickat in mängder av remissvar i frågor om allt från körkortsbehörigheter till A-traktorer och klimathandlingsplaner.

På flera områden har M Sverige nu utvecklat sin politiska kommunikation. Den digitala närvaron är starkare med en webbplats som utvecklats på opinionsområdet där beslutsfattare, medlemmar och allmänhet nu har enkel tillgång till organisationens ställningstaganden i en bred palett av frågor. M Sveriges opinionsbudskap är också mer synliga i sociala medier genom aktiv marknadsföring. Tidningen Motor har

utvecklats för att i ännu högre grad driva på samhällsdebatten genom fördjupade granskningar.

Under året utkom M Sverige med en rapport om den bristande vägsäkerheten i landet. Rapporten är ett led i ambitionen att i högre grad lyfta vägnas betydelse för mobilitet och trafiksäkerhet. Under året inledde Landsbygds- och infrastrukturdepartementet processen för det som ska mynna ut i nästa nationella plan för transportinfrastrukturen. M Sverige har varit på hugget från början och skickat in skrivelser till departementet samt träffat politiker från flera partier för att spela in privatbilisternas viktigaste intressen.

Till stor hjälp för riksförbundet är den expertis som finns ute i klubbar och avdelningar. De förtroendevalda har under året bidragit med trafiksäkerhetsundersökningar, uppslag till artiklar i tidningen Motor, kloka remissvar och andra expertutlåtanden.

Detta arbete kommer att fortsätta under 2024. Riksförbundet M Sverige kommer att verka för en hållbar, säker och tillgänglig mobilitet, genom påverkan på lokal, nationell och europeisk nivå. Valet till europaparlamentet i sommar ger en möjlighet att säkra rätten till att själva bestämma över sitt fordon, sin fordonsdata och att verka för regleringar som bidrar till rimliga konsumentpriser.



ÅRETS SMARTASTE BILKÖP

Riksförbundet M Sverige utsåg Honda Civic Hybrid till **Årets smartaste bilköp 2023**.

Motiveringen i tidningen Motor löd:

Honda har med sina nya modeller visat att man bygger smarta, effektiva och säkra familjebilar. Honda Civic Hybrid med sin rymliga halvkombikaross, snåla hybriddrivlina och höga körglädje är mest bil för pengarna. Honda Civic Hybrid är det smartaste bilköpet du kan göra på nybilsmarknaden 2023.





ÅRETS HJULKLAPP

Hur skapar vi ett ekologiskt hållbart och säkert transportsystem? Frågan har gäckat Andreas Seiler i 30 år – och lösningen närmar sig. Hans kunskaps spridning belönades 2023 med *Årets hjulklapp*.

Riksförbundet M Sveriges utmärkelse *Årets hjulklapp* delas årligen ut till någon som har arbetat med organisationens hjärtefrågor. Tidigare mottagare har varit forskare, opinionsbildare, organisationer, pedagoger, poliser, politiker och produktutvecklare. När Andreas Seiler fick utmärkelsen var det efter ett mångårigt arbete med att få bort vilda djur från vägarna och för ett starkt engagemang inom vilt och trafik.

Andreas Seiler fick 1994 en förfrågan om att göra en kunskaps sammanställning kring infrastrukturens ekologiska påverkan av Vägverket och Banverket som hade fått ansvar för vissa miljöfrågor och behövde bygga sin kompetens inom dessa frågor. Med rapporten *Ekologisk bedömning vid planering av vägar och järnvägar* som publicerades 1996, lades grundstenen för Andreas Seilers fortsatta arbete.

Ett av de tydligaste resultaten av forskningen är att allt fler faunapassager och ekodukter färdigställs, något som har haft stor effekt på de platser där de byggts. Men även smalare passager kan göra stor nytta, har forskningen visat, och eftersom de är mycket billigare kan det byggas fler och tillgodose djurens vandringsbehov i ett väsentligt större område.

Andreas Seiler menar att fokus i många år har varit att minska antalet olyckor med dödlig utgång och allvarliga personsador, vilket naturligtvis är nog så viktigt. Men det medförde att myndigheterna förlorade insikt och kontroll i olyckor som inte medförde personsador. Där finns den kunskapslucka som årets hjulklappsmottagare vill fylla.

– Vi behöver helt enkelt smarta lösningar om vi vill skapa ett säkert, ekologiskt hållbart och samhällsvänligt transportsystem, sade Andreas Seiler i samband med att han tog emot M Sveriges utmärkelse *Årets hjulklapp* av riksförbundets vd Caroline Drabe.

Motivering Årets hjulklapp 2023

Genom över två decenniers forskning om vilt och trafik, liksom hans starka engagemang för att sprida kunskapen, har Andreas Seiler skapat förutsättningar för ett mer trafiksäkert och ekologiskt hållbart transportsystem.

Andreas Seilers arbete både i Sverige och internationellt har ökat vår förståelse av viltolyckor och hur de kan förebyggas. Med ny kunskap kring hur säkra viltpassager bör utformas kan både trafikskador och infrastrukturens negativa påverkan på faunan minska.

SAMARBETEN – eCarExpo

M Sverige ingår som officiell partner i elbils-mässan Ecarexpo tillsammans med branschorganisationen *Mobility Sweden*, tidningen *Elbilen i Sverige* och andra partners.

M Sverige marknadsförde mässan och partnerskapet i sina egna kanaler, som medlemstidningen, nyhetsbrev och sociala medier, samt uppmanade medlemmarna att besöka Ecarexpo. Medlemmar fick under publikdagarna ta med sig en vän till priset av en biljett, mot uppvisande av medlemskort eller -handling.

Elife Nordic, som arrangerade mässan, disponerade två helsidor i tidningen *Motor* samt synlighet på M Sveriges sociala medier inför och under mässan. M Sverige hade motsvarande annonsutrymme i form av halvsidor i tidningen *Elbilen*

samt banner på webbplatsen *elbilen.se* och synlighet i Ecarexpos sociala medier.

M Sverige bidrog till att Ecarexpos programinnehåll fortsatte hålla hög standard, till exempel genom att säkerställa att personer med relevant kompetens och erfarenhet medverkade. M Sverige hade egna seminariepunkter under publikdagarna, samt deltog i andra programpunkter.

Riksförbundet M Sveriges logotype fanns också med i marknadsmaterial i Ecarexpos olika kanaler.

Parterna debiterade inga kostnader för respektive åtaganden i detta avtal.





ATT VERKA LOKALT OCH REGIONALT

Genom ett starkt lokalt och regionalt engagemang synliggörs Riksförbundet M Sverige som en pålitlig och erfaren organisation för medlemmar, medborgare och samarbetspartners. Att vara närvarande och aktivt engagerad på lokal och regional nivå och att kontinuerligt genomföra trafiksäkerhetsundersökningar och synlighetskampanjer är av yttersta vikt. På så sätt fortsätter det ständiga arbetet för ökad trafiksäkerheten.

M Sverige är stolt över det ideella engagemanget som genomsyrar klubbar och avdelningar, där varje frivillig person fungerar som en lokal eller regional ambassadör för Riksförbundet M Sverige. Under 2023 har det skett en tillväxt eftersom två nya avdelningar har startat, Gävleborg och Kronoberg. Det innebär att det nu finns totalt 21 lokalklubbar och 9 avdelningar. För att fylla de tidigare så kallade "vita fläckarna" har ett aktivt arbete med medlemsrekrytering, medlemsaktiviteter och medlemsenkäter genomförts vilket har resulterat i nya avdelningar.

Ett av de primära målen är att upprätthålla närheten till M Sveriges medlemmar och ge en känsla av gemenskap och delaktighet genom olika medlemsmöten och aktiviteter. Under året har klubbar och avdelningar arrangerat en mängd intressanta och välbesökta medlemsaktiviteter som till exempel att delta på mässor, utställningar, marknader, studiebesök och flera olika föredrag med föreläsare från till exempel trafikpolisen, kommunplanerare och Trafikverket.

Under hösten 2023 har det traditionellt genomförts reflex- och viltvarningskampanjer och sam-

mantaget har det delats ut cirka 15 000 reflexer, 20 000 viltremсор och 10 000 flygblad.

Alla utåtriktade aktiviteter, inklusive trafiksäkerhetsundersökningar, kampanjer och synlighetsaktiviteter har resulterat i betydande medieuppmärksamhet.

Ett annat fokusområde under 2023 har varit att öka medvetenheten kring klubbar och avdelningars aktiviteter genom information i *Motor* på sidorna "på gång i klubbarna" på webbplatsen *msverige.se*, samt genom riktade inbjudningar via mejl till medlemmar inom klubbar och avdelningars geografiska områden. Medlemsbrev är mycket uppskattade och har en hög öppningsgrad.

Ett antal klubbar och avdelningar runt om i landet, utöver riksförbundet, utfärdar även internationella körkort.

Flera klubbar och avdelningar har fortsatt att utvecklat närvaron i sociala medier och när det har efterfrågats så har det erbjudits digitala utbildningar för de som önskar administrera en Facebook-sida.

Klubbutredningen *Med verksamheten i centrum – Framtidens lokala och regionala organisation inom M Sverige* som presenterades i mars 2022 innehöll bland annat ett förslag om en förenkling av normalstadgar för lokalklubbar. De av förbundsstyrelsen beslutade normalstadgarna skickades till klubbar i januari 2023 och har under året beslutats av klubbar på föreningsmöten.

ATT VARA PERSONLIG RÅDGIVARE

Varje medlem i Riksförbundet M Sverige kan med rätta hävda att han eller hon har sin egen personliga rådgivare. Varje vardag, året om samtalar, mejlar och skriver rådgivarna inom resor, teknik och juridik till M Sveriges medlemmar. Ibland är det korta och enkla ärenden som kan klaras av omgående, andra gånger krävs det ett visst utredningsarbete. M Sveriges experter bidrar även med kunskap på riksförbundets webbplats och i nyhetsbrev som går ut till medlemmarna. De sakkunniga har egna spalter i tidningen Motor och svarar på frågor som dyker upp på M Sveriges Facebook-sida.

M Sveriges experter har skaffat sig ett gott renommé som specialister inom sina sakområden. Många journalister vänder sig till riksförbundets experter inom resor, juridik och teknik för att få kunskaper och kommentarer inom dessa specialområden. Såväl jurist som tekniker är representerade i Allmänna Reklamationsnämnden (ARN) tack vare sina djupa specialistkunskaper.

Under 2023 har specialistrådgivningen hanterat en mängd olika frågor från medlemmar. En framträdande fråga har varit problem relaterade till köp av begagnade bilar som visat sig ha fel efter köpet. Det höjda ränteläget har även påverkat många medlemmars privatleasingavtal, vilket resulterat i betydande öknings av leasingavgifterna och oro över dess skälighet.

Frågor relaterade till leveransförseningar av nya bilar har ökat, vilket beror på att flera återförsäljare har haft svårigheter att leverera enligt avtal. Diskussioner om de höga priserna på bensin och diesel har också varit vanligt förekommande.

En ökad tveksamhet bland medlemmar när det gäller att köpa elbilar har noterats. En av de främsta orsakerna till denna tveksamhet är den bristande infrastrukturen för laddstolpar, vilket skapar oro för möjligheterna till att ladda bilen på resan. Dessutom har kostnaden och slitage för däck till elbilar uppfattats som hög och det har skapat ytterligare hinder för potentiella köpare.

En annan faktor som bidrar till denna tveksamhet är att servicekostnaden för elbilar är lika hög, trots att det krävs färre åtgärder jämfört med fossildrivna fordon. Detta har fått många att ifrågasätta varför kostnaden för service inte är lägre med tanke på att elbilar vanligtvis har färre rörliga delar och därmed färre potentiella felkällor.

En betydande del av reserådgivningen har fokuserat på miljözoner i europeiska länder och deras förändringar. Införandet av miljözoner i länder som Spanien och Danmark under 2023 har påverkat M Sveriges medlemmar under deras bilresor. Dessutom har frågor om Tysklands utrustningskrav på gult varningsljus vid motorhaveri och körkortsbehörighet för fordon över 3,5 ton varit aktuella för husbilsresenärer.



Katja
Resor



Olle
Juridik



Milos
Teknik



Carl-Erik
Teknik

I den omorganisation och ombyggnation av Stockholmskontoret som genomförs under året har M Service och M Försäkrings medarbetare slagits ihop till en avdelning med det gemensamma namnet *Försäljning och service*. Medarbetarna samarbetar i den dagliga hanteringen av de allmänna medlemskontakterna över telefon, mejl och vanliga brev. Den fysiska butiken som tidigare fanns i anslutning till huvudkontoret har upphört och all försäljning av varor som tillbehör och de bästsäljande kartböckerna sker nu via webbutiken. Medarbetare på tidigare M Service hanterar kundservicen till webbutiken. Ansökningar och utlämning av internationella körkort och kalibrering av alkomätare på plats sker fortfarande via en kundtjänstmottagning på Fridhemsgatan i Stockholm. De alkomätare som skickas på post för kalibrering går till personalen i Hammarstrand.

Samordnad rådgivning

De olika funktioner som regelbundet har medlemskontakt – M Service, M Försäkring samt rådgivningen för bilteknik, juridik och bilresor – ingår i en intern arbetsgrupp för att lyfta aktuella medlemsfrågor och utveckla organisationens förutsättningar att ge medlemmarna god service. Under 2023 har M Sverige i samband med omorganisationen ökat och utvecklat samarbetet mellan medlemservice och försäkring så att det råder en samsyn i de svar som ges medlemmarna. Samordnad rådgivning har även genomfört praktiskt arbete med att ytterligare omstrukturera växelns kopplingsschema, och förbättra funktionerna i kundvårdsverktyget *Zendesk*. Gruppen har även sett över de befintliga medlemskommunikationssystemen och möjliga besparingsåtgärder, samt bevakat till Riksförbundet M Sverige inkomna synpunkter och förbättringsförslag.

STATISTIK

2023
Antal ...

Samtal och mejl till M Service:	29 846
Kalibrerade alkomätare:	3 481
Utfärdade internationella körkort (via mejl, post och express i butik):	17 850
Samtal och mejl till M Sveriges specialister:	4 547
Reserådgivning:	1 017
Teknisk rådgivning:	1 857
Juridisk rådgivning:	1 673

ARN

Såväl jurister som tekniker representerar konsumenten i Allmänna reklamationsnämnden (ARN) med sina djupa specialistkunskaper.

Medverkan i nämndens arbete innebär också att M Sveriges specialister snabbt kan sätta sig in i ny praxis, nya lagar samt regelverk och identifiera aktuella områden för medlemsrådgivningen att förhålla sig till.



VÅR WEBBPLATS – MSVERIGE.SE

STATISTIK

msverige.se 2023
1 034 266 sessioner

Webbplatsen hade drygt 2,1 miljoner sidvisningar. En session är den tid då en besökare aktivt använder webbplatsen.

Trenden att besöken på webbplatsen sker med mobil i stället för datorskärm eller läsplatta fortsätter att öka och drygt 70 procent besöker nu webbplatsen med mobiltelefon. Webbplatsen anpassar form efter olika typer av läsenheter.

POPULÄRASTE INFORMATIONEN

En mycket populär webbsida var utnämningen av Sveriges vackraste vägar. Med lite extra betald marknadsföring på Facebook så fick webbsidan under sommaren mer webbtrafik än startsidan som annars är den mest besökta sidan. Lärdomen är att fånga upp intressant material och sprida i alla våra digitala kanaler. Annat populärt innehåll var som tidigare år relaterat till internationellt körkort, bli medlem, varningssymboler, medlemsförmåner, bilkostnadskalkyl, försäkringar och bilresefakta.

M Sveriges webbplats är basen för riksförbundets kommunikation. Det främsta målet, utöver att rekrytera nya medlemmar, var även under 2023 att öka trafiken från sökmotorer som Google. Under året lades extra arbete på att få Googletrafik till webbsidor med M Sveriges opinionsfrågor.

Den så kallade organiska trafiken från Google, det vill säga trafik som kommer från olika sökningar, ökade med cirka 10 procent jämfört med 2022.

GENOMFÖRDA AKTIVITETER 2023

1

Tydligare opinionsbudskap på webbplatsen.

Under rubriken *Frågor vi driver* finns undersidorerna: *Ekonomi och konsumentfrågor*, *Omställning och elektrifiering* och *Trafiksäkerhet och infrastruktur*. Under denna indelning finns tjugotalet webbsidor med M Sveriges frågor, förslag för att åtgärda dem samt vad som gjorts åt dem hittills. Syftet med webbsidorna är att de både ska vara enkla att hitta genom internetsökning och att alla, inom och utom organisationen, snabbt ska kunna ta del av förbundets ståndpunkter samt veta vem de kan kontakta om frågor.

2

Online-försäljning av försäkringar

Under året har digital annonsering ökat försäljningen. För att bredda basen för försäljning av försäkringar kan nu även de som inte är medlemmar köpa försäkringar, dock ej till medlemspris. Kunder kan nu även säga upp sin tidigare försäkring direkt på webbplatsen.

3

Nytt statistikverktyg på webbplatsen

Ett nytt statistikverktyg implementerades för att kunna följa trafiken på webben enligt nya lagar. Ett bra statistikverktyg är också förutsättningen för att kunna följa upp bland annat annonsering, medlemsrekrytering och försäljning på webbplatsen.

Under året har den organiska trafiken från Google ökat.

Genom att använda relevant och befintligt textmaterial, främst från tidningen Motor, så har den så kallade organiska trafiken till webbplatsen ökat med cirka 10 procent årligen. På de välbesökta landningssidorna finns tydlig information om M Sverige och om värdet av ett medlemskap.



M BILRESA
TRYGGHETSFÖRSÄKRING

UPPVÄXLAT ARBETE MED EXTERNA KANALER

Under året har M Sverige marknadsfört medlemskapet och aktuella opinionsfrågor genom en bred mix av kanaler, där huvuddelen varit digitala. M Sveriges närvaro på sociala medier har fortsatt att öka och under året exponerades riksförbundets annonser mer än 96 miljoner gånger. De genererade även över en halv miljon klick.

Sociala medier har inte bara ökat antalet nya medlemmar, utan har också stärkt varumärket på lång sikt. Annonsering på sociala medier kommer även fortsättningsvis att spela en viktig roll för tillväxten av både medlems- och kundbasen.

Samtidigt som M Sverige har haft en hög närvaro i externa marknadsföringskanaler har organisationen fortsatt att utveckla de interna digitala medlemsdialogerna. Genom den välutvecklade digitala plattformen skickas ett stort antal nyhetsbrev och automatiserade mejlutskick till olika medlemsgrupper. Öppningsgraden för mejlutskick ligger långt över branschsnittet, vilket tyder på att M Sveriges kommunikation upplevs som intressant och relevant för mottagarna.

Under året påbörjades även övergången till elektronisk avisering, och idag får i genomsnitt 66 procent av medlemmarna sin medlemsavi via mejl.

INTE ÖVERENS MED VERKSTADEN?



M SVERIGE



Rådgivning för medlemmar
Läs mer på msverige.se



M SVERIGE

”Det är vi som talar med makthavarna om bilisternas villkor. **Ju fler vi är, desto starkare blir vår röst**”

Caroline Drabe
vd Riksförbundet M Sverige



Bli medlem på msverige.se

ÅRSBERÄTTELSE

2023

MOTOR OCH EXPLAINERS

Tidningen Motor är fortsatt Sveriges största konsumenttidning för bilister, med provkörningar, resereportage, djuplodande dokument och mycket annat.

Innehållet är mer medlemsfokuserat än tidigare med utökad innehåll från klubbverksamheten.

För varje nummer har det producerats tre filmer (explainers) med varierande innehåll från tidningen, som provkörningar, restips, guider och tester.

Upplaga: 60 000

Antal nummer/år: 6

Antal sidor: 76

Tidningsproducent: Content Innovation/M Sverige

Annonsförsäljning: SB Media

Tryck: Stibo

Distribution: Stibo

Samordning av distribution: 21 Grams

Finns digitalt på msverige.se



Familjens elbilsäventyr till Alperna

MOTOR Nr 6-2023



Bästa korvmojarna längs vägarna

MOTOR Nr 4-2023





AV MEDLEMMAR FÖR MEDLEMMAR

Medborgarnas sammanslutning i föreningar och organisationer är en central och avgörande del av det demokratiska samhället. Redan när den politiske teoretikern Alexis de Tocqueville beskrev det tidiga 1800-talets Amerika framhöll han just det omfattande engagemanget i föreningar av olika slag som utmärkande för vad han såg som det "mest demokratiska landet" på jorden i "närvarande tid" (Tocqueville 1844). Det är genom samarbete som medborgarna lär känna varandra och kan arbeta tillsammans för att påverka beslutsfattare och nå gemensamma mål.

Riksförbundet M Sverige tillhör en svensk tradition som tog sin början med tidiga associationer som arbetade för religionsfrihet, nykterhet och kvinnlig rösträtt till dagens intresse- och branschorganisationer. Precis som fordonstillverkarna och återförsäljarna liksom däckbranschen och bilverkstäderna har sina sammanslutningar som arbetar för sina medlemmars intressen, så finns M Sverige för att bevaka och påverka inom frågor som är viktiga för bilisterna. Riksförbundet arbetar för medlemmarna med frågor om trafiksäkerhet och konsumenträtt, ger medlemmarna ekonomiska förmåner inom försäkring och bilservice samt erbjuder rådgivning inom fordonsteknik, juridik och bilresor.

Riksförbundet finansieras av sina medlemmar, dess dagliga arbete leds av M Sveriges verkställande direktör och utförs av kansliet. Förbundsstyrelsen leder det övergripande arbetet enligt de riktlinjer som kongressen fastställer – en kongress som medlemmar i riksförbundet väljer ledamöter till och lämnar motioner om organisationens kommande arbete till.

Tillsammans med det omfattande och viktiga arbete som utförs av alla lokalklubbar och avdelningar runtom i landet gör det att Riksförbundet M Sverige är en organisation av medlemmar – för medlemmar.



FÖRSÄKRINGAR MED MEDLEMSFOKUS

M Försäkring AB är en försäkringsförmedling med starkt fokus på M Sveriges medlemmar och deras behov. Rådgivarna hos M Försäkring har lång erfarenhet av försäkringsbranschen och kan ge medlemmarna personlig service och rådgivning om försäkringar och M Vaghjälp. M Försäkring har ett brett utbud av försäkringar för de flesta fordon, bostäder och även reseförsäkringar. Som en del av M Sverige är fokus först och främst fordonsförsäkringar, men M Försäkring har även förmånliga villkor för hem och fritidshus. Medlemmarna får unik rådgivning med korta svarstider genom att M Försäkring är en liten och flexibel försäkringsförmedling som kan anpassa sig efter medlemmarnas önskemål och förändringar på marknaden.



Vad görs för medlemmarna?

M Försäkring vill ge medlemmarna ett försäkringsskydd som ger dem mer trygghet och förmåner. Därför utvecklas hela tiden försäkringarna, så att de blir så bra som möjligt för medlemmarna. M Försäkring har också flera fördelar som gör det till ett attraktivt val för medlemmarna:

- Medlemmar får 10 procent rabatt på alla försäkringar. Det gäller både nya och befintliga kunder. Om man inte är medlem, kan man bli det direkt och ta del av rabatten från första dag!
- Medlemmar har möjlighet att teckna många av försäkringarna direkt på webbplatsen *msverige.se*, utan att behöva kontakta M Försäkring. Det är snabbt, enkelt och smidigt! Man kan också se aktuella erbjudanden och priser på webben.
- Medlemmar har momentet allrisk i bilförsäkringen vid minst halvförsäkring. Det innebär att man kan få ersättning för skador som beror på en plötslig och oförutsedd händelse, men täcker även feltankning samt skada eller förlust av startnyckel med elektronisk startspärr.
- Maskinskadeförsäkring i bilförsäkringen gäller upp till 15 000 mil. Det innebär att man kan få ersättning för skador på motorn, växellådan, drivaxeln eller andra viktiga delar av bilen, som kan bli dyra att reparera.
- Medlemmar erbjuds konkurrenskraftiga premier på alla försäkringar, oavsett bilens drivmedel. Under året har en ny tariff lanserats där priserna har sänkts för många av kunderna, både medlemmar och icke-medlemmar.

Hur går det för M Försäkring?

M Försäkring har en växande försäkringsstock och många nöjda kunder. Under det senaste året har omsättningen, resultatet och kundantalet ökat. Försäkringsförmedlingen har också fått många positiva omdömen och rekommendationer från kunder, både på nätet och i verkligheten. Målet är att M Försäkrings bilförsäkring ska vara den bästa på marknaden, och motorvillkoren har förbättrats under de senaste åren. M Försäkring har också utvecklat försäkringarna för hem, villa, fritidshus och resor, så att de ger kunderna ett bra skydd och bra service.

Vilka är framtidsplanerna?

M Försäkring har stora planer för framtiden, och vill fortsätta att växa och utvecklas. Försäkringarna kommer att fortsätta att förbättras, till fördel för medlemmarna. Fler förmåner och erbjudanden för medlemmarna ska också utvecklas och erbjudas. Medlemmarna ska också fortsättningsvis få personlig service och rådgivning, och M Försäkring ska vara en försäkringsförmedlare som de kan lita på och trivas med.

Vill du veta mer?

Om du vill veta mer om M Försäkring, är du alltid välkommen att ta kontakt. Handläggarna hjälper dig gärna att hitta den bästa lösningen för dig och dina behov!

Du kan också besöka webbplatsen msverige.se, där du kan läsa mer om försäkringarna, se aktuella erbjudanden och teckna försäkringar online.

**Välkommen till M Försäkring AB –
för försäkringar med medlemsfokus!**



STYRELSE OCH LEDNING

FÖRBUNDSSTYRELSE vald vid kongressen i april 2022

Ordförande Jan Sandberg, Stockholm

Vice ordförande Maria Plass*, Ljungskile

Övriga ledamöter

Sten-Olov Altin, Härnösand

Leif Björklund, Vendelsö

Patrik Gustafsson, Skövde

Elin Hiller, Malmö

Tora Holst, Stockholm

Pernilla Swenson, Gotland

M SVERIGE FÖRSÄKRING AB **

Mattias Strömqvist, försäkringschef och platschef
Hammarstrand

M SVERIGE FÖRSÄKRING AB Styrelse

Caroline Drabe, ordförande

Övriga ledamöter

Leif Björklund

Sten-Olov Altin, suppleant

HUVUDKONTORET **

Fridhemsgatan 26, Stockholm

Vd och koncernchef

Caroline Drabe

Kommunikation och samhälle

Heléne Lilja, chef

Marknad, affärsutveckling och IT

Marcus Lindholm, chef

Ekonomi och administration

Roger Hellefors, chef

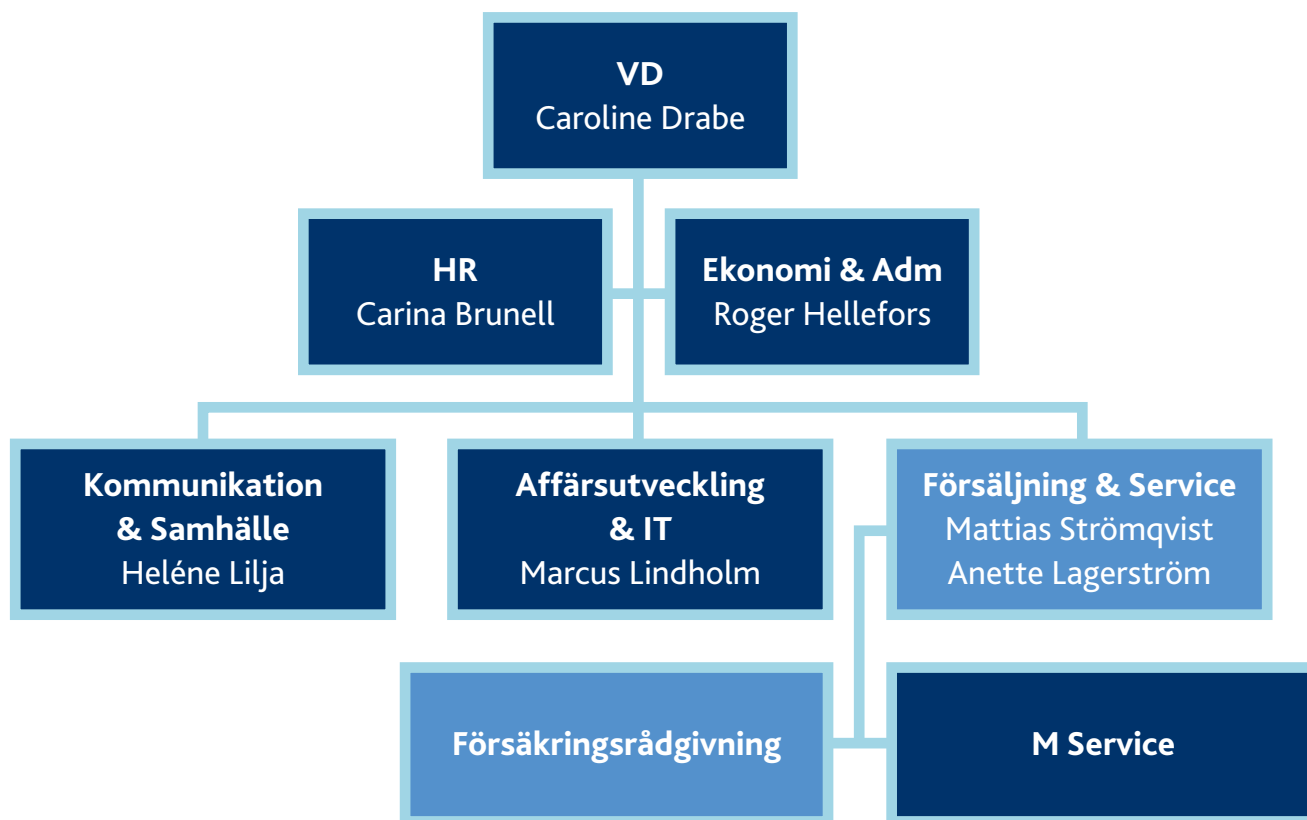
HR

Carina Brundell, chef

*) Maria Plass har avsagt sig sina uppdrag som styrelseledamot och vice ordförande i Riksförbundet M Sverige från och med den 17 februari 2023. Skälet till avsägelsen är att Plass uppdrag i M Sverige, enligt nya regler, inte är förenligt med hennes uppdrag som suppleant i Riksbanksfullmäktige. Detta då Riksförbundet M Sverige, via sitt helägda aktiebolag, är försäkringsförmedlare och därmed står under Finansinspektionens tillsyn.

***) Under 2023 skedde en omorganisation. Se nästkommande sida.

NY ORGANISATION PER 1 MARS 2023



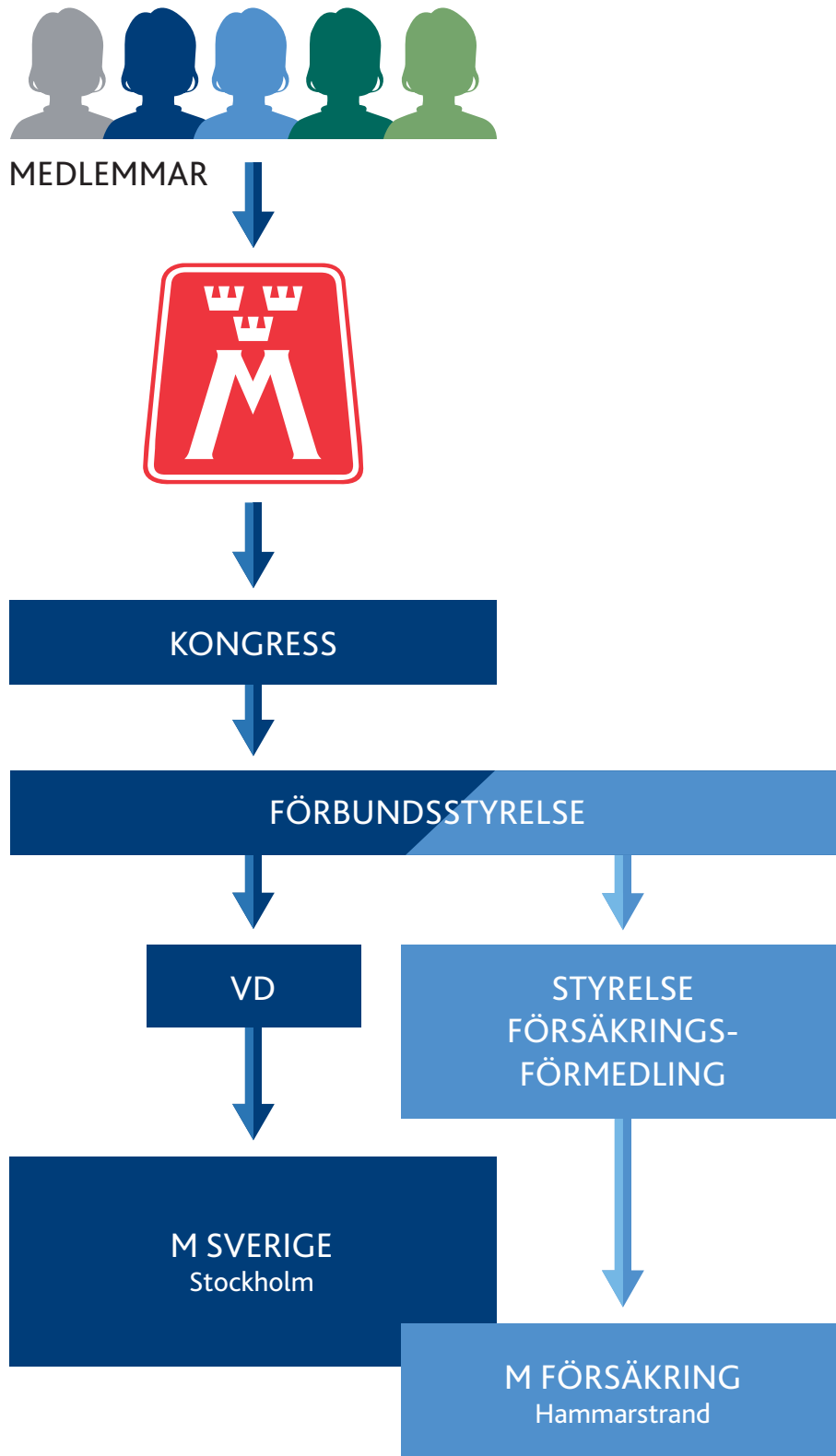
För att ytterligare effektivisera arbetet inom M Sverige och öka organisationens intäkter har det under 2023 genomförts organisationsförändringar.

Bland annat har M Sverige idag en tydligare säljorganisation som tar ett övergripande ansvar för hela säljprocessen. Den nya organisationen har även inneburit att marknadsföringsinsatser som ska leda till ökad försäljning, attrahera nya medlemmar, skapa lojalitet, samt stärka varumärket och organisationens övriga kommunikationsinsatser har knutits samman. Detta har ytterligare stärkt M Sveriges varumärke och ökat intäkterna.

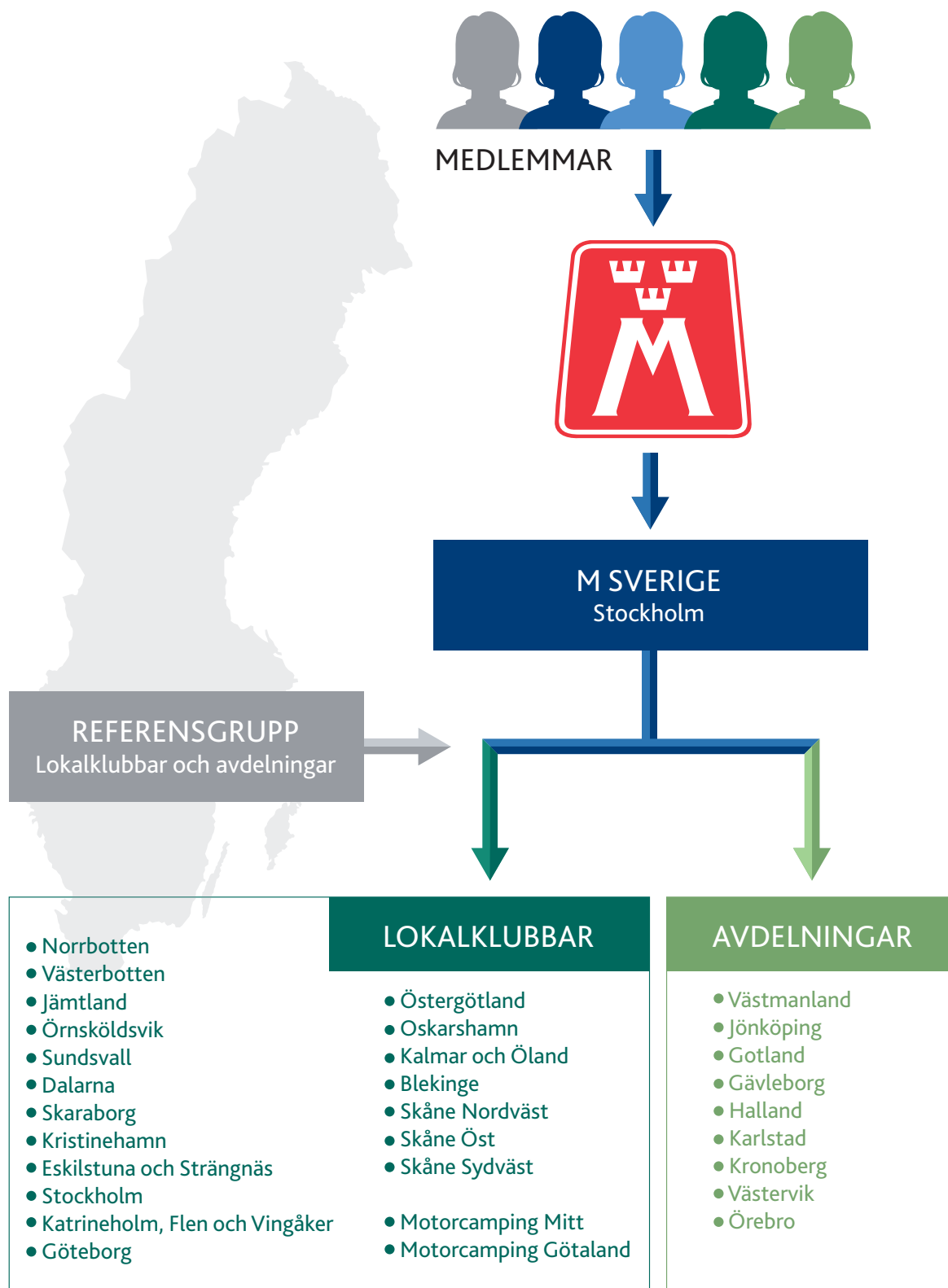
Rådgivningstjänsterna inom juridik, teknik och bilresor har anpassats till det minskade behovet av rådgivning – som är en effekt av det sjunkande medlemsantalet. Även administrativa arbetsuppgifter har omfördelats och effektiviserats. För att ytterligare minska organisationens kostnader har produktionen – med avseende på formgivning och delar av det redaktionella materialet – av vår medlemstidning Motor även plockats hem och sker från och med 2023 internt.

Sammantaget innebär denna utveckling av organisationen att M Sverige idag har färre medarbetare än tidigare och att kostnaderna i om med detta minskat märkbart.

RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE



LOKALKLUBBAR OCH AVDELNINGAR



ÅRSREDOVISNING OCH
KONCERNREDOVISNING
FÖR **2023**

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Riksförbundet M Sverige avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för 2023. Samtliga belopp uttrycks i tusentals kronor (tkr) om inget annat anges.

ALLMÄNT OM VERKSAMHETEN

Koncernen består av Riksförbundet M Sverige samt dotterbolagen M Sverige Försäkring AB och Motormännens Testcenter AB (vilande). Förbundet har sitt säte i Stockholm med adress Fridhemsgatan 26, 112 40 Stockholm.

Styrelsen och operativa verksamheten arbetar i enlighet med den fastställda strategiplanen. Opinionsarbete såsom hållbar, säker och tillgänglig mobilitet lyfts fram som huvudområden i det strategiska arbetet. Målet är att vara en växande intresse- och medlemsorganisation och därmed en naturlig företrädare för Sveriges bilister och trafikanter. För ekonomisk och verksamhetsmässig tillväxt krävs att fler produkter och tjänster utvecklas.

Riksförbundet M Sverige består av en medlemsgren som bland annat ger medlemmar service, rådgivning och en medlemstidning samt en näringsgren som exempelvis förmedlar internationellt körkort, självriskeliminering vid vägghjälp och säljer produkter via en webbutik.

M Sverige Försäkring AB förmedlar försäkringar till medlemmar i Riksförbundet M Sverige samt övriga kunder. Verksamheten är förlagd till Hammarstrand i Jämtland. M Sverige Försäkring förmedlar motor- och civilförsäkringar samt utför telefonbearbetning/service till M Sveriges medlemmar.



FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Flerårsöversikt, koncernen	2023	2022	2021	2020	2019
Verksamhetsintäkter	55 550	57 638	59 038	68 380	79 935
Rörelsens resultat	- 11 150	- 20 961	- 17 470	- 9 290	- 7 413
Balansomslutning	39 247	47 349	70 873	83 327	95 459
Soliditet (%)	28,3 %	43,6 %	55,6 %	62,9 %	63,1 %
Likviditet	7 528	10 346	8 782	8 768	14 666

Definitioner: se not 15

Koncernens rörelseresultat är - 11 150 tkr. Medlemsantalet har minskat något under året och var per årsskiftet 55 550 tkr. Intäkterna från internationella körkort har fortsatt att öka.

Flerårsöversikt, moderbolaget	2023	2022	2021	2020	2019
Verksamhetsintäkter	47 538	49 534	58 290	69 096	64 426
Rörelsens resultat	- 10 550	- 20 073	- 10 114	- 7 825	- 18 531
Balansomslutning	41 946	49 854	88 002	100 573	109 566
Soliditet (%)	43,4%	54,5%	69,9%	68,9%	68,1%
Likviditet	3 484	5 964	3 013	4 171	11 212

M Sveriges mål är att långsiktigt ha en ekonomi i balans. Därför har ett effektiviseringsarbete initierats som under 2023 har inneburit färre antal anställda, minskade lokaler, ökad digitalisering samt fortsatt satsning på att stärka varumärket M Sverige genom fokus på marknadsföring och försäljning av produkter och tjänster.

Projektet M Connect har under 2023 lagts ned till följd av förändringar hos it-leverantören. Balanse-
rade utgifter skrevs ned i 2022 års bokslut.

Förväntad framtida utveckling

Under 2024 har ett projekt avseende nya it-system påbörjats. Projektet omfattar medlemssystem, ekonomisystem samt ett antal andra system. Samtliga nya system beräknas vara i drift under hösten 2024.

Under året kommer M Sverige att ingå i ett projekt som ska utveckla M vägghjälp till att även fortsättningsvis vara en spjutspetsprodukt på marknaden.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Användning av finansiella instrument

Under året har samarbetet med vår nya förvaltare fortsatt med en positiv utveckling. Årets avkastning har uppgått till 9,6 % till följd av den turbulenta utvecklingen. Under året har värdepapper sålts för att tillföra likviditet till verksamheten. Marknadsvärdet uppgår per årsskiftet till 31 057 tkr.

Disposition

Styrelsen föreslår att årets underskott i moderbolaget på minus 8 966 926 kronor jämte balanserad vinst 27 168 357 kronor, totalt 18 201 431 kronor, balanseras i ny räkning.

Vad beträffar koncernens och moderföretagets resultat och ställning i övrigt, hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar med tillhörande noter.

EGET KAPITAL – KONCERNEN

	<i>Grundkapital</i>	<i>Balanserat resultat</i>	<i>Årets resultat</i>	<i>Eget kapital</i>
Ingående eget kapital	12	39 287	- 18 644	20 655
Omföring tidigare år		- 18 644	18 644	0
Årets resultat			- 9 553	- 9 553
Utgående eget kapital	12	20 643	- 9 553	11 102

EGET KAPITAL – MODERBOLAGET

	<i>Grundkapital</i>	<i>Balanserat resultat</i>	<i>Årets resultat</i>	<i>Eget kapital</i>
Ingående eget kapital	0	45 937	- 18 768	27 168
Omföring tidigare år		- 18 768	18 768	0
Årets resultat	0		- 8 967	- 8 967
Utgående eget kapital		27 168	- 8 967	18 201

RESULTATRÄKNING – KONCERNEN

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2023-12-31</i>	<i>2022-12-31</i>
Verksamhetsintäkter			
Medlemsavgifter		25 272	28 756
Bidrag		350	400
Nettoomsättning	2	29 316	28 387
Övriga rörelseintäkter		361	95
Summa verksamhetsintäkter		55 299	57 638
Rörelsens kostnader			
Inköps- och produktionskostnader		- 11 480	- 14 757
Övriga externa kostnader	3, 5	- 24 925	- 32 397
Personalkostnader	4	- 29 982	- 29 779
Avskrivningar av immateriella anläggningstillgångar	6	0	- 1 566
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	7	- 61	- 100
Verksamhetsresultat		- 11 150	- 20 961
Resultat från finansiella poster			
Resultat från värdepapper som är anläggningstillgångar		1 497	4 666
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		100	11
Nedskrivning immateriella anläggningstillgångar		-	- 2 361
Resultat efter finansiella poster		- 9 553	- 18 644
Resultat före skatt		- 9 553	- 18 644
Skatt på årets resultat		-	-
Årets resultat		- 9 553	- 18 644

BALANSRÄKNING – KONCERNEN

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2023-12-31</i>	<i>2022-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten och liknande	6	-	-
		-	-
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Maskiner och andra tekniska anläggningar	7	303	364
		303	364
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	9	25 460	31 877
		25 460	31 877
Summa anläggningstillgångar		25 762	32 240
Omsättningstillgångar			
<i>Varulager m. m.</i>			
Färdiga varor och handelsvaror		1 153	1 406
		1 153	1 406
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		108	100
Övriga fordringar		832	682
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	3 864	2 575
		4 804	3 357
<i>Kassa och bank</i>			
Bank		7 528	10 346
		7 528	10 346
Summa omsättningstillgångar		13 485	15 109
SUMMA TILLGÅNGAR		39 247	47 349

BALANSRÄKNING – KONCERNEN

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2023-12-31</i>	<i>2022-12-31</i>
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Grundkapital		12	12
Annat eget kapital inklusive årets resultat		11 090	20 643
Summa eget kapital		11 102	20 655
Avsättningar			
Avsättningar		97	97
		97	97
Kortfristiga skulder			
Förskott från kunder		17 191	17 499
Leverantörsskulder		3 598	2 348
Övriga skulder		3 119	3 045
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	11	4 140	3 705
		28 048	26 597
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		39 247	47 349

KASSAFLÖDESANALYS – KONCERNEN

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2023-12-31</i>	<i>2022-12-31</i>
Den löpande verksamheten			
Verksamhetsresultat		- 11 150	- 20 961
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	13	161	1 656
		- 10 989	- 19 305
Resultat från värdepapper		- 214	- 358
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		- 11 202	- 19 663
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av varulager		252	- 43
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		- 1 447	22
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		1 451	- 4 880
Kassaflöde från den löpande verksamheten		- 10 947	- 24 563
Investeringsverksamheten			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten		-	- 174
Minskning av hyresdepositioner		380	0
Förvärv av långfristiga värdepapper		- 12 276	- 31 296
Försäljning av långfristiga värdepapper		20 024	57 598
Kassaflöde från investeringsverksamheten		8 128	26 127
Förändring av likvida medel		- 2 818	1 564
Likvida medel vid årets början		10 346	8 782
Likvida medel vid årets slut		7 528	10 346

RESULTATRÄKNING – MODERFÖRETAGET

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2023-12-31</i>	<i>2022-12-31</i>
Rörelsens intäkter			
Medlemsavgifter	2	26 424	28 756
Bidrag		350	400
Nettoomsättning		20 262	20 146
Övriga rörelseintäkter		503	233
Summa verksamhetsintäkter		47 538	49 534
Rörelsens kostnader			
Inköps- och produktionskostnader		- 11 480	- 14 757
Övriga externa kostnader	3	- 21 743	- 28 226
Personalkostnader	4	- 24 803	- 24 958
Avskrivningar av immateriella anläggningstillgångar	6	0	- 1 566
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	7	- 61	- 100
Rörelseresultat		- 10 550	- 20 073
Resultat från finansiella poster			
Resultat från värdepapper som är anläggningstillgångar		1 497	4 666
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		86	10
Nedskrivning immateriella anläggningstillgångar	6	-	- 2 361
Nedskrivning aktier i dotterbolag		-	- 1 011
Resultat efter finansiella poster		- 8 967	- 18 768
Skatt på årets resultat		-	-
Årets resultat		- 8 967	- 18 768

BALANSRÄKNING – MODERFÖRETAGET

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2023-12-31</i>	<i>2022-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten och liknande	6	-	-
		-	-
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Maskiner och andra tekniska anläggningar	7	303	364
		303	364
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i koncernföretag	8	8 400	8 400
Andra långfristiga värdepappersinnehav	9	25 460	31 877
		33 860	40 277
Summa anläggningstillgångar		34 162	40 640
Omsättningstillgångar			
<i>Varulager m. m.</i>			
Färdiga varor och handelsvaror		1 153	1 406
		1 153	1 406
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		108	100
Övriga fordringar		- 585	- 732
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10	3 623	2 475
		3 147	1 843
<i>Kassa och bank</i>			
Bank		3 484	5 964
		3 484	5 964
Summa omsättningstillgångar		7 784	9 213
SUMMA TILLGÅNGAR		41 946	49 854

BALANSRÄKNING – MODERFÖRETAGET

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2023-12-31</i>	<i>2022-12-31</i>
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Balanserat resultat		27 168	45 937
Årets resultat		- 8 967	- 18 768
		18 201	27 168
Kortfristiga skulder			
Förskott från kunder		13 669	14 071
Leverantörsskulder		3 381	2 128
Skulder till koncernföretag		- 32	328
Övriga skulder		2 746	2 620
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	11	3 981	3 538
		23 745	22 685
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		41 946	49 854

KASSAFLÖDESANALYS – MODERFÖRETAGET

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Not</i>	<i>2023-12-31</i>	<i>2022-12-31</i>
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		- 10 550	- 20 073
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	13	147	1 675
		- 10 403	- 18 398
Resultat från värdepapper		- 214	- 358
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		- 10 616	- 18 756
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-)/Minskning (+) av varulager		252	- 43
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		- 1 303	15
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder		1 059	- 5 602
Kassaflöde från den löpande verksamheten		- 10 608	- 24 386
Investeringsverksamheten			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten		-	- 174
Minskning av hyresdepositioner		380	0
Förvärv av finansiella tillgångar		- 12 276	- 31 296
Försäljning av långfristiga värdepapper		20 024	57 598
Kassaflöde från investeringsverksamheten		8 128	26 128
Förändring av likvida medel		- 2 480	1 741
Likvida medel vid årets början		5 964	4 223
Likvida medel vid årets slut		3 484	5 964

NOTER

Belopp i tkr om inget annat anges

NOT 1 REDOVISNINGSPRINCIPER

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Moderföretaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet *Redovisningsprinciper i moderföretaget*.

Immateriella tillgångar

Övriga tillgångar, avsättningar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

Intäkter

Det inflöde av ekonomiska fördelar som företaget erhållit eller kommer att erhålla för egen räkning redovisas som intäkt. Intäkter värderas till verkliga värdet av det som erhållits eller kommer att erhållas, med avdrag för rabatter.

Medlemsavgifter

Medlemsavgifter omfattar den del som avser medlemskap i organisationen. Medlemsavgifter redovisas vid inbetalning från medlemmen och intäktsredovisas över den tidsperiod som avses.

Bidrag

Bidrag redovisas som intäkt när villkoren för att erhålla bidraget uppfyllts. Erhållna bidrag redovisas som skuld till dess villkoren för att erhålla bidraget uppfylls.

Bidrag som hänför sig till en anläggningstillgång minskar anskaffningsvärdet.

Erhållna bidrag värderas till det verkliga värdet av den tillgång som organisationen fått eller kommer att få.

Nettoomsättning

Intäkt vid försäljning av varor redovisas normalt vid försäljningstillfället. Vid försäljning av varor redovisas intäkten vid leverans. Prenumerationer redovisas som intäkt linjärt över prenumerationstiden.

Ränta och utdelning

Intäkt redovisas när de ekonomiska fördelarna som är förknippade med transaktionen sannolikt kommer att tillfalla företaget samt när inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Ränta redovisas som intäkt enligt effektivräntemetoden. Utdelning redovisas när ägarens rätt att erhålla betalningen har säkerställts.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår förutom inköpspriset även utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet.

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod eftersom det återspeglar den förväntade förbrukningen av tillgångens framtida ekonomiska fördelar. Avskrivningen redovisas som kostnad i resultaträkningen.

Inventarier, verktyg och maskiner avskrivs över fem år.

Immateriella anläggningstillgångar

Övriga immateriella anläggningstillgångar som förvärvats är redovisade till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar.

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod. Avskrivningar redovisas som kostnad i resultaträkningen.

Förvärvade immateriella tillgångar avskrivs över tre år.

NOTER

Finansiella tillgångar och skulder

Finansiella tillgångar och skulder redovisas i enlighet med kapitel 11 (Finansiella värderade utifrån anskaffningsvärdet) i BFNAR 2012:1.

Redovisning i och borttagande från balansräkningen

En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när företaget blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. En finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när den avtalsenliga rätten till kassaflödet från tillgången har upphört eller reglerats. Detsamma gäller när de risker och fördelar som är förknippade med innehavet i allt väsentligt överförs till annan part och företaget inte längre har kontroll över den finansiella tillgången. En finansiell skuld tas bort från balansräkningen när den avtalade förpliktelsen fullgjorts eller upphört.

Värdering av finansiella tillgångar

Finansiella tillgångar värderas vid första redovisningstillfället till anskaffningsvärde, inklusive eventuella transaktionsutgifter som är direkt hänförliga till förvärvet av tillgången. Finansiella omsättningstillgångar värderas efter första redovisningstillfället till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen.

Kundfordringar och övriga fordringar som utgör omsättningstillgångar värderas individuellt till det belopp som beräknas inflyta.

Finansiella anläggningstillgångar värderas efter första redovisningstillfället till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella nedskrivningar och med tillägg för eventuella uppskrivningar. Vid värdering till lägsta värdets princip respektive vid bedömning av nedskrivningsbehov anses företagets finansiella instrument som innehas för riskspredning ingå i en värdepappersportfölj och värderas därför som en post.

Värdering av finansiella skulder

Finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde. Utgifter som är direkt hänförliga till upptagande av lån korrigerar lånets anskaffningsvärde och periodiseras enligt effektivräntemetoden.

Leasing

Alla leasingavtal har klassificerats som finansiella eller operationella leasingavtal. Ett finansiellt leasingavtal är ett leasingavtal enligt vilka de risker och fördelar som är förknippade med att äga en tillgång i allt väsentligt överförs från leasegivaren till leasetagaren. Ett operationellt leasingavtal är ett leasingavtal som inte är ett finansiellt leasingavtal.

Samtliga leasingavtal kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Finansiella leasingavtal

Rättigheter och skyldigheter enligt finansiella leasingavtal redovisas som tillgång och skuld i balansräkningen. Vid det första redovisningstillfället värderas tillgången och skulden till det lägsta av tillgångens verkliga värde och nuvärdet av minimileaseavgifterna. Utgifter som är direkt hänförliga till ingående och upplägg av leasingavtalet läggs till det belopp som redovisas som tillgång.

Efter det första redovisningstillfället fördelas minimileaseavgifterna på ränta och amortering av skulden enligt effektivräntemetoden.

Variabla avgifter redovisas som kostnader det räkenskapsår de uppkommit.

Den leasade tillgången skrivs av över nyttjandeperioden (leasingperioden).

Operationella leasingavtal

Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifter för tjänster som försäkring och underhåll, redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

NOTER

Varulager

Varulagret är upptaget till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet. Därvid har inkuransrisk beaktats. Anskaffningsvärdet beräknas enligt först in, först ut-principen.

Skatt

Skatt på årets resultat i resultaträkningen består av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Aktuell skatt är inkomstskatt för innevarande räkenskapsår som avser årets skattepliktiga resultat och den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte har redovisats. Uppskjuten skatt är inkomstskatt för skattepliktigt resultat avseende framtida räkenskapsår till följd av tidigare transaktioner eller händelser.

Uppskjuten skatteskuld redovisas för alla skattepliktiga temporära skillnader. Uppskjuten skattefordran redovisas för avdragsgilla temporära skillnader och för möjligheten att i framtiden använda skattemässiga underskottsavdrag. Värderingen baseras på hur det redovisade värdet för motsvarande tillgång eller skuld förväntas återvinnas respektive regleras. Beloppen baseras på de skattesatser och skatteregler som är beslutade per balansdagen och har inte nuvärdeberäknats.

I koncernbalansräkningen delas obeskattade reserver upp på uppskjuten skatt och eget kapital.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när företaget har en legal eller informell förpliktelse till följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera förpliktelsen och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Vid första redovisningstillfället värderas avsättningar till den bästa uppskattningen av det belopp som kommer att krävas för att reglera förpliktelsen på balansdagen. Avsättningarna omprövas varje balansdag.

Ersättningar till anställda

Pensioner

Ersättningar till anställda efter avslutad anställning

I de fall pensionsförpliktelserna är uteslutande beroende av värdet på en ägd tillgång redovisas pensionsförpliktelserna som en avsättning motsvarande tillgångens redovisade värde.

Planer för ersättningar efter avslutad anställning klassificeras som antingen avgiftsbestämda eller förmånsbestämda.

Vid avgiftsbestämda planer betalas fastställda avgifter till ett annat företag, normalt ett försäkringsföretag, och företaget har inte längre någon förpliktelse till den anställde när avgiften är betald. Storleken på den anställdes ersättningar efter avslutad anställning är beroende av de avgifter som har betalats och den kapitalavkastning som avgifterna ger.

Vid förmånsbestämda planer har företaget en förpliktelse att lämna de överenskomna ersättningarna till nuvarande och tidigare anställda. Företaget bär i allt väsentligt dels risken att ersättningarna kommer att bli högre än förväntat (aktuariell risk), dels risken att avkastningen på tillgångarna avviker från förväntningarna (investeringsrisk). Investeringsrisk föreligger även om tillgångarna är överförda till ett annat företag.

Företaget har valt att tillämpa de förenklingsregler som finns i BFNAR 2012:1.

Avgiftsbestämda planer

Avgifterna för avgiftsbestämda planer redovisas som kostnad. Obetalda avgifter redovisas som skuld.

Förmånsbestämda planer

Företag har valt att tillämpa de förenklingsregler som finns i BFNAR 2012:1.

NOTER

Ersättningar vid uppsägningar

Ersättningar vid uppsägningar, i den omfattning ersättningen inte ger företaget några framtida ekonomiska fördelar, redovisas endast som en skuld och en kostnad när företaget har en legal eller informell förpliktelse att antingen:

- a) avsluta en anställds eller en grupp av anställdas anställning före den normala tidpunkten för anställningens upphörande, eller
- b) lämna ersättningar vid uppsägning genom erbjudande för att uppmuntra frivillig avgång. Ersättningar vid uppsägningar redovisas endast när företaget har en detaljerad plan för uppsägningen och inte har någon realistisk möjlighet att annullera planen.

Koncernredovisning

Dotterföretag

Dotterföretag är företag i vilka moderföretaget direkt eller indirekt innehar mer än 50 procent av rösttalet eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande innebär en rätt att utforma ett företags finansiella och operativa strategier i syfte att erhålla ekonomiska fördelar. Redovisningen av rörelseförvärv bygger på enhetssynen. Det innebär att förvärvsanalysen upprättas per den tidpunkt då förvärvaren får bestämmande inflytande. Från och med denna tidpunkt ses förvärvaren och den förvärvade enheten som en redovisningsenhet. Tillämpningen av enhetssynen innebär vidare att alla tillgångar (inklusive goodwill) och skulder samt intäkter och kostnader medräknas i sin helhet även för delägda dotterföretag.

Anskaffningsvärdet för dotterföretag beräknas till summan av verkligt värde vid förvärvstidpunkten för erlagda tillgångar med tillägg av uppkomna och övertagna skulder samt emitterade egetkapitalinstrument, utgifter som är direkt hänförliga till rörelseförvärvet samt eventuell tilläggsköpeskillning. I förvärvsanalysen fastställs det verkliga värdet, med några undantag, vid förvärvstidpunkten av förvärvade identifierbara tillgångar och övertagna skulder samt minoritetsintresse. Minoritetsintresse värderas till verkligt värde vid förvärvstidpunkten. Från och med förvärvstidpunkten inkluderas i koncernredovisningen det

förvärvade företagens intäkter och kostnader, identifierbara tillgångar och skulder liksom eventuell uppkommen goodwill.

Förändringar i ägarandel

Vid förvärv av ytterligare andelar i företag som redan är dotterföretag upprättas inte någon ny förvärvsanalys eftersom moderföretaget redan har bestämmande inflytande. Eftersom förändringar i innehavet i företag som är dotterföretag enbart är en transaktion mellan ägarna redovisas inte någon vinst eller förlust i resultaträkningen utan effekten av transaktionen redovisas enbart i eget kapital.

Vid förvärv av ytterligare andelar i ett företag så att företaget blir dotterföretag upprättas en förvärvsanalys. De sedan tidigare ägda andelarna anses avyttrade. Andelar i ett dotterföretag har förvärvats. Vinst eller förlust, beräknad som skillnaden mellan verkligt värde och koncernmässigt redovisat värde, ska redovisas i koncernresultaträkningen.

Avyttras andelar i ett dotterföretag eller bestämmande inflytande upphör på annat sätt, anses andelarna som avyttrade i koncernredovisningen och vinst eller förlust vid avyttringen redovisas i koncernresultaträkningen. Om andelar finns kvar efter att bestämmande inflytande har upphört redovisas dessa med det verkliga värdet vid förvärvstidpunkten som anskaffningsvärde.

Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag, intresseföretag och gemensamt styrda företag

Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter och kostnader och orealiserade vinster eller förluster som uppkommer vid transaktioner mellan koncernföretag elimineras i sin helhet. Orealiserade vinster som uppkommer vid transaktioner med intresseföretag (och gemensamt styrda företag som redovisas enligt kapitalandelsmetoden) elimineras i den utsträckning som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns någon indikation på något nedskrivningsbehov.

NOTER

Redovisningsprinciper i moderföretaget

Redovisningsprinciperna i moderföretaget överensstämmer med de ovan angivna redovisningsprinciperna i koncernredovisningen utom i nedanstående fall.

–Immateriella tillgångar

Vid redovisning av utgifter för utveckling av framtagna forskningsresultat eller annan kunskap tillämpas kostnadsföringsmodellen i moderföretaget, vilket innebär att alla utgifter kostnadsförs när de uppkommer.

–Materiella anläggningstillgångar

I moderföretaget räknas utgifter för nedmontering, bortforsling eller återställande av plats inte in i anskaffningsvärdet för en materiell anläggningstillgång. I stället redovisas en avsättning successivt över tillgångens nyttjandeperiod.

–Leasing

Finansiella leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal i moderföretaget.

–Skatt

I moderföretaget särredovisas inte uppskjuten skatt som är hänförlig till obeskattade reserver.

–Koncernbidrag

Koncernbidrag som erhållits/lämnats redovisas som en bokslutsdisposition i resultaträkningen.

Det erhållna/lämnade koncernbidraget har påverkat företagets aktuella skatt.



NOTER

NOT 2 NETTOOMSÄTTNING

	2023-12-31	2022-12-31
Koncern		
Riksförbundet M Sverige	20 195	20 063
M Sverige Försäkring	9 121	8 324
	29 316	28 387

NOT 3 ERSÄTTNING TILL REVISORER

	2023- 12- 31	2022- 12- 31
Koncern		
KPMG AB		
Revisionsuppdrag	840	490
Moderföretag		
KPMG AB		
Revisionsuppdrag	704	429

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och vd:s förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på företagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föränleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

NOTER

NOT 4 ANSTÄLLDA, PERSONALKOSTNADER OCH ARVODEN TILL STYRELSE

Medelantal anställda	2023-12-31	2022-12-31
Moderföretaget	24	25
Koncernen	32	34

Redovisning av könsfördelning i företagsledning

Moderföretaget

Kvinnor	4	4
Män	4	4
Antal styrelseledamöter	8	8

Koncernen

Kvinnor	3	3
Män	3	3
Övriga ledande befattningshavare	6	6

Löner och andra ersättningar samt sociala kostnader, inklusive pensionskostnader

	<i>Koncernen</i>		<i>Moderbolaget</i>	
	2023	2022	2023	2022
Styrelse & Vd				
Löner och ersättningar	2 050	2 426	2 050	2 426
Pensionskostnader	500	466	500	466
	2 550	2 892	2 550	2 892
Övriga anställda				
Löner och ersättningar	18 317	18 012	14 850	14 675
Pensionskostnader	1 655	2 179	1 513	2 029
	19 972	20 191	16 363	16 704
Sociala kostnader	6 168	6 006	5 100	4 983
	28 690	29 089	24 013	24 579

NOTER

NOT 5 LEASINGAVTAL - OPERATIONELL LEASING LEASINGTAGARE

Leasingavtal där företaget är leasetagare	2023-12-31	2022-12-31
Koncern		
<i>Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal</i>		
Inom ett år	85	219
Mellan ett och fem år	871	420
	956	639
Räkenskapsårets kostnadsförda leasingavgifter	353	297
Moderföretaget		
<i>Framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara operationella leasingavtal</i>		
Inom ett år	25	158
Senare än fem år	578	146
	603	304
Räkenskapsårets kostnadsförda leasingavgifter	169	124

NOTER

NOT 6 BALANSERADE UTGIFTER FÖR UTVECKLINGSARBETEN OCH LIKNANDE

	2023-12-31	2022-12-31
Koncernen		
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	4 678	4 504
Övriga investeringar	-	174
Vid årets slut	4 678	4 678
 <i>Akkumulerade avskrivningar</i>		
Vid årets början	- 2 317	- 751
Årets avskrivning	-	- 1 566
Vid årets slut	- 2 317	- 2 317
 <i>Akkumulerade nedskrivningar</i>		
Vid årets början	- 2 361	-
Årets nedskrivningar	-	- 2 361
Vid årets slut	- 2 361	- 2 361
 Redovisat värde vid årets slut	 -	 -

NOTER

NOT 6 BALANSERADE UTGIFTER FÖR UTVECKLINGSARBETEN OCH LIKNANDE

	2023- 12- 31	2022- 12- 31
Moderföretaget		
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>		
Vid årets början	4 678	4 504
Övriga investeringar	-	174
Vid årets slut	4 678	4 678
 <i>Akkumulerade avskrivningar</i>		
Vid årets början	- 2 317	- 751
Årets avskrivning	-	- 1 566
Vid årets slut	- 2 317	- 2 317
 <i>Akkumulerade nedskrivningar</i>		
Vid årets början	- 2 361	-
Årets nedskrivningar	-	- 2 361
Vid årets slut	- 2 361	- 2 361
 Utgående redovisat värde	 -	 -

NOTER

NOT 7 MASKINER OCH INVENTARIER

	2023-12-31	2022-12-31
Koncernen		
Ingående anskaffningsvärde	464	464
Årets anskaffningar	-	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	464	464
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>		
Ingående avskrivningar	- 100	-
Årets avskrivning	- 61	- 100
Utgående ackumulerade avskrivningar	- 161	- 100
Utgående redovisat värde	303	364
Moderbolaget		
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>		
Ingående anskaffningsvärde	464	464
Årets anskaffningar	-	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	464	464
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>		
Ingående avskrivningar	- 100	-
Årets avskrivning	- 61	- 100
Utgående ackumulerade avskrivningar	- 161	- 100
Utgående redovisat värde	303	364

NOTER

NOT 8 ANDELAR I KONCERNFÖRETAG

	2023-12-31	2022-12-31
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
M Sverige Försäkring AB, 556555-1974	11 811	11 811
Motormännens Testcenter AB, 556555-1982	100	100
Vid årets slut	11 911	11 911
<i>Ackumulerade nedskrivningar</i>		
Vid årets början	- 3 511	- 2 500
Årets nedskrivningar	-	- 1 011
Vid årets slut	8 400	8 400

NOT 9 ANDRA LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV

	2023-12-31	2022-12-31
Koncernen		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Ingående anskaffningsvärde	31 877	53 154
Årets förändring anskaffningsvärden	- 6 417	- 21 277
Utgående redovisat värde	25 460	31 877
Moderföretaget		
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
Ingående anskaffningsvärde	31 877	53 154
Årets förändring anskaffningsvärden	- 6 417	- 21 277
Utgående redovisat värde	25 460	31 877

På balansdagen uppgår marknadsvärdet på ovanstående värdepapper till 31 057 tkr.

NOTER

NOT 10 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	2023-12-31	2022-12-31
Koncernen		
Förutbetalda hyror	424	920
Övriga interimfordringar	3 440	1 655
	<u>3 864</u>	<u>2 575</u>
Moderföretaget		
Förutbetalda hyror	424	920
Övriga interimfordringar	3 199	1 555
	<u>3 623</u>	<u>2 475</u>

NOT 11 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	2023-12-31	2022-12-31
Koncernen		
Upplupen semesterlön	3 044	2 590
Upplupna sociala avgifter	926	754
Övriga poster	171	361
	<u>4 140</u>	<u>3 705</u>
Moderföretaget		
Upplupen semesterlön	2 862	2 416
Upplupna sociala avgifter	869	699
Övriga poster	250	424
	<u>3 981</u>	<u>3 538</u>

NOTER

NOT 12 STÄLLDA SÄKERHETER

Varken koncern eller moderbolag har några ställda säkerheter och eventalförpliktelser varken på bokslutsdatum eller föregående år.

NOT 13 JUSTERING FÖR POSTER SOM INTE INGÅR I KASSAFLÖDET

	2023-12-31	2022-12-31
Koncernen		
Avskrivningar	61	1 666
Intäktsränta	100	-
Övrigt	-	- 10
	161	1 656
Moderföretaget		
Avskrivningar	61	1 666
Intäktsränta	86	-
Övrigt	-	9
	147	1 675

NOT 15 DEFINITION AV NYCKELTAL

Soliditet: Justerat eget kapital i procent av balansomslutningen.

SIGNERING

Stockholm den dag som framgår av våra elektroniska underskrifter.

Jan Sandberg
Ordförande

Caroline Drabe
Verkställande direktör

Sten-Olov Altin
Ledamot

Leif Björklund
Ledamot

Pernilla Swenson
Ledamot

Tora Holst
Ledamot

Elin Hiller
Ledamot

Patrik Gustafsson
Ledamot

Vår revisionsberättelse har lämnats den dag som framgår av våra elektroniska underskrifter.

KPMG
Mikael Käll
Auktoriserad revisor

Ulla-Britt Hagström
Förtroendevald revisor

Birger Tellmann
Förtroendevald revisor



REVISIONSBERÄTTELSE

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Riksförbundet M Sverige för år 2023.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen och koncernredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderföreningens och koncernens finansiella ställning per den 31 december 2023 och av dessas finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att kongressen fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderföreningen och koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisions sed i Sverige. Revisorernas ansvar enligt denna sed beskrivs närmare i avsnitten *Det registrerade revisionsbolagets ansvar* samt *Den förtroendevalda revisorns ansvar*.

Vi är oberoende i förhållande till moderföreningen och koncernen enligt god revisors sed i Sverige. Vi som registrerat revisionsbolag har fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av föreningens och koncernens förmåga

att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att upplösa föreningen, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Det registrerade revisionsbolagets ansvar

Vi har utfört revisionen enligt *International Standards on Auditing (ISA)* och god revisions sed i Sverige. Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisions sed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- Identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- Skaffar vi oss en förståelse av den del av föreningens interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.

REVISIONSBERÄTTELSE

- Utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- Drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om föreningens och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att en förening och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.
- Utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- Inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.
- Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Den förtroendevalda revisorns ansvar

Vi har att utföra en revision enligt revisionslagen och därmed enligt god revisionssed i Sverige. Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och om årsredovisningen och koncernredovisningen ger en rättvisande bild av föreningens resultat och ställning.

REVISIONSBERÄTTELSE

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar samt stadgar

Uttalande

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Riksförbundet M Sverige för år 2023.

Vi tillstyrker att kongressen beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalande

Vi har utfört revisionen enligt god revisions sed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till moderföreningen och koncernen enligt god revisors sed i Sverige. Vi som registrerat revisionsbolag har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättnings skyldighet mot föreningen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisions sed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättnings skyldighet mot föreningen.

Som en del av en revision enligt god revisions sed i Sverige använder det registrerade revisionsbolaget professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på det registrerade revisionsbolagets professionella bedömning och övriga valda revisorers bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för föreningens situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet.

KOMMENTAR TILL M SVERIGES ÅRSREDOVISNING 2023

Fördelning – övriga externa kostnader (tkr)	2023	2022
Hyra och övriga lokalkostnader	4 786	4 597
Marknadsföring	3 636	6 092
Värvning och lojalitet	1 166	1 101
Arvoden, styrelse och kongress	639	1 070
It	8 198	10 228
Resor, hotell och konferenser	727	2 049
Konsulter, revisorer och externa arvoden	840	504
Tele, porto och frakter	2 477	3 468
Klubbar och avdelningar	400	317
Övriga externa kostnader	2 057	2 972
Summa	24 925	32 397



KORTFATTAD SAMMANSTÄLLNING AV FÖRTROENDEVALDAS REVISION AVSEENDE 2023

Metodbeskrivning och förutsättningar för denna revision

Vårt uppdrag ska bestå av två delar. Den ena faller under den externa revisorns arbete som i huvudsak utgörs av en granskning av att redovisningsregler följs och att årsredovisningen är korrekt. Den andra delen består av granskning av hur styrelsen har arbetat under året och hur kongressens beslutade motioner har genomförts samt klubbarnas frågor och behov har hanterats.

Arbetet har genomförts med hjälp av dokumentgranskning (verksamhetsplan, styrelseprotokoll, motionsbehandling mm). Vi har också följt genomförda styrelsemöten och genomfört möten med styrelseordförande. Vi har även tagit del av kommentarer avseende genomförda åtgärder angående 2022 och 2023 års kongressbeslut och protokoll.

Samarbetet mellan förtroendevalda revisorer samt ledning och styrelse, har genom särskilt styrelseordförandes engagemang förbättrats väsentligt, men mycket arbete återstår. Särskilt hur och när informationen delas.

Granskning av Styrelsens arbete inom ramen för Styrelsens egna processperspektiv.

Förändringar i styrelsens sammansättning – Ordförandebyte

Tidigare vice styrelseordförande avgick föregående år i februari och förslag på ersättare kommer att föreslås först nu till kongressen.

Granskning av Styrelsens arbete med inriktning mot M Sveriges kunder och medlemmar.

Medlemsutvecklingen är inte tillfredsställande. Tappet av betalande medlemmar (-10000 medlemmar) är oroväckande. Det ser dock för tillfället ut som att den nedåtgående trenden kan eventuellt vara på väg att brytas. Nya medlemmar som värvas bidrar till att förnygra och flera är kvinnor.

Styrelsens arbete med att skapa medlemsnytta och som en konsekvens öka antalet medlemmar

I stadgarna Kap 1 ändamål finns "M Sverige står för en långsiktigt hållbar, säker och tillgänglig mobilitet". Detta ändamål bör dock inte vara ett hinder för att bättre prioritera bilisternas intressen. Ambitionen i kapitlet bör inte ställas mot bilistens behov och ekonomi. Skulle det uppfattas så, ska alltid bilistens ekonomi och behov gå före. Vilken annan organisation i Sverige skulle kunna göra det annars?

Uppföljning av åtgärder/effekter för kongressens bifallna motioner

Uppföljning av kongressens bifallna motioner

Vi ser positivt på att styrelsen nu på vårt tidigare initiativ följer upp bifallna motioner löpande under året i stället för någon månad före kongressen, året efter. Styrelsen gör detta två gånger per år och dessutom redovisar man dessa på hemsidan.

Granskning av Styrelsens arbete inom ramen för organisationen, klubbar och avdelningar.

Som ett led i att förstå om klubbarna via de organ som de deltar i, har rätt förutsättningar idag, genomförde vi en mindre enkät och förde några samtal med representanter för dem som deltar i de två organ som finns idag, referens- och ordförandegruppen.

Vi har inte noterat att det har skett några förändringar. Demokrati och samverkan inom M Sverige måste utvecklas. Ansvar ligger på alla parter, både ledning, styrelse som klubbar och avdelningar.

Vi förtroendevalda revisorer ser medlemstappet som en mycket stor risk inför framtiden. Därför är de protokollförda beslut som tagits om demokratisk utveckling inom M Sverige positiva både gentemot enskilda medlemmar men även mot de klubbar som arbetar för att utveckla M Sverige framåt. Vi behöver frigöra alla initiativ

och energi som finns i hela organisationen för att hantera detta.

Granskning av Styrelsens arbete inom ramen för det finansiella perspektivet.

Den sammanställning vi förtroendevalda revisorer efterfrågat om vad projekten gav i intäkter och kostnader totalt, från börjat till slut, har inte kunnat redovisas. Samma gäller för hur beslutsprocessen och beslutsunderlagen har sett ut.

Vi förtroendevalda ser positivt på resultatutvecklingen, där underskottet halverats mellan 2022 och 2023 och att avsikten nu är att andra halvåret 2025 uppnå budget i balans.

Det är positivt att försäljningen av försäkringar ökat under 2023. Det är viktigt att bevaka att

arbetet med en höjning av premien på grund av inflation och 30 procent högre skadekostnader enligt protokoll 2023 10 26 bevakas, så att förmånen att använda M Sveriges försäkring i avtal med Gjensidige kvarstår.

Vi rekommenderar att man med nyckeltal löpande följer intäkter både per betalande, icke betalande och sammanlagda antalet medlemmar.

Frågan om ansvarsfrihet för driften av M Sverige under 2023

Vi tillstyrker att kongressen beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Förtroendevalda revisorer M Sverige 2024-03-28

Ulla-Britt Hagström

Birger Tellmann

MOTIONSUPPFÖLJNING

Kongressen 2022 FS 22 mars 2024

Motioner med bifall, kongressen 2022

Motion 1

Motionshantering

att

M Sverige uppfyller kravet på ett korrekt, lättfattligt svar på de att-satser i motionerna som M medlemmar eller M klubbar ställer till våra kongresser.

Åtgärd/Effekt

Styrelsen fortsätter arbeta konstruktivt och pedagogiskt i sina motionssvar.

Motion 8

Tillägg i stadgarna för Riksförbundet M Sverige

att (tillägg)

Redogöra för bifallna motioner på *msverige.se*, arbetet med dem samt lista tidigare bifallna motioner

Åtgärd/Effekt

Bifallna motioner från kongressen 2022 finns redovisat på *msverige.se* i inloggat läge: <https://msverige.se/sa-tycker-vi/om-oss/organisation/kongress/historik-kongresser/>

Samtliga bifallna motioner från kongresserna 2020 och 2018 finns listade på samma plats.

Motion 9

Utbildningsmaterial

att

förbundet tillhandahåller ett digitalt kursmaterial typ "Renovera ditt körkort"

Åtgärd/Effekt

Extern konsult, körskoleaktör, tillhandahåller lämpligt presentationsmaterial som kommer att färdigställas början av december 2023.

Medlemmar i klubb Blekinge och avdelning Kronobergs geografiska område har möjlighet att ta körlektion med syfte att "renovera körkortet".

Utbildningsmaterial i form av en Powerpoint är framtaget. Klubbar och avdelningar har tillgång till studiematerialet och kan använda det i sin verksamhet 2024.

Motion 10

Trafiksäkerhetsfrågor

- att** ansvariga på M Sverige kraftfullt, nitiskt och utan dröjsmål kontaktar erforderliga instanser t.ex. (Transportstyrelsen, Infrastrukturministern, Länsstyrelsen, Trafikroteln i Stockholm o.s.v.) och verkar för att våra svenska förbudsskyltar utan undantag ska gälla för samtliga fordonsslag enligt nuvarande lagstiftning.
- att** verka för att de 350 tillägsskyltar, som trots Transportstyrelsens beslut satts upp av trafikkontoret i Stockholm, nedmonteras.
- att** utreda om man som bilist eller annan trafikant (gående, cyklande) blir påkörd av ett fordon som kör mot trafiken förbi en förbudsskylt med tillägsskylt.
- att** sprida kunskap via M:s hemsida, Facebook, tidningen Motor o.s.v. med information om hur försäkringsbolagen ser på vållandefrågan m.m. samt visa för M medlemmarna att man tar viktiga trafiksäkerhetsfrågor på allvar.

Åtgärd/Effekt att-sats 2

M Sverige har kontaktat Stockholms stad och påpekat att olagliga skyltar ska tas bort. Efter denna kontakt har staden försäkrat oss om att dessa skyltar nu är borttagna. Riksförbundet M Sverige har haft möte med Transportstyrelsen, med anledning av deras regeringsuppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka, där M Sverige framförde farhågor om ökad kollisionsrisk för cyklar och bilar vid tillåtande av cykling mot enkelriktat. När utredningen slutredovisades hösten 2022 kunde det konstateras att myndigheten gick på M Sveriges linje. Transportstyrelsen avrådde från nya cykelregler som metod för att främja cykling och pekade ut cykling mot enkelriktat, nya omkörningsregler och allgrönt för cyklister som exempel på regler som inte borde tillämpas. M Sverige har också i remissvar – I2022/01032 – samt i möte med Magnus Oscarsson (trafikutskottet) pekat ut tillåtande av cykling mot enkelriktat som ogenomtänkt och osäkert.

Genomfört med önskad måluppfyllelse.

Åtgärd/Effekt att-sats 3 och 4

En artikel om skuld och ansvarsfrågan har publicerats i tidningen Motor nummer 4/2023, på webben, sociala medier och i nyhetsbrev. Transportstyrelsen och försäkringsbolaget Gjensidige är intervjuade i artikeln om ansvarsfördelning vid konflikter i trafiken, såsom mellan cyklist i bilist. Se exempelvis: <https://msverige.se/sa-tycker-vi/nyheter/vem-bar-ansvaret>

Motion 11

Framkomlighet och cykelskador

att

ansvariga på M Sverige kontaktar erforderliga instanser för att påverka så det blir förbjudet att framföra cyklar på vägbanan där det finns cykelbanor att tillgå.

Åtgärd/Effekt

M Sverige har framfört detta vid flera tillfällen sedan förra kongressen, som i: remissvaret till Statens väg- och transportforskningsinstituts Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige, i möte med Transportstyrelsen och i rapporten *54 förslag för ökad trafiksäkerhet* som också överlämnats till infrastrukturminister Andreas Carlson och alla ledamöter i Trafikutskottet. Debattartikel i frågan har publicerats i M Sveriges kanaler. En artikel om cykelskador kommer i Motor nummer 4 där vi motsätter oss denna företeelse. Arbetet fortsätter.

Motion 15

Trafikskadereducerande åtgärder

att

dokumentera förekomst av farliga räckesändar/räcken, eller avsaknaden av räcke, samt oskyddade betongpelare i samverkan med Trafikverket. Metoden föreslås utvärderas genom ett pilotprojekt där några intresserade klubbar som känner sig ha förmågan tar täten och utarbetar metoden.

Åtgärd/Effekt

Ett pilotprojekt utvecklades och genomfördes under 2023. En statusrapport gavs av Ulf Björnstig och Hans Sävenhed på ordförandekonferensen 2022. Björnstig och Sävenhed har uppdrag att under 2024 ta fram metod för genomförandet. Riksorganisationen stöttar med resurser för att möjliggöra detta.

Motion 16

Ansvarsfull och säker bilkörning

att

skrivningen i punkt fem av 9 punkter som tar bilismen in i framtiden kompletteras med en text som tydligt belyser att ansvarsfull och säker bilkörning även kräver nykterhet, avseende såväl alkohol som droger, av alla personer som framför ett fordon.

Åtgärd/Effekt

Skrivning om nykterhet har införts.

Genomfört.

Motion 20

Trafiksäkerhetsarbete vinter

att

verka för att stoppa/förhindra utländska lastbilar med slicks och/eller utan godkända vinterdäck passera våra svenska gränser vintertid som medför stor risk för allvarliga trafikolycksskador och trafikchaos

Åtgärd/Effekt

M Sverige har under året verkat för mer frekventa kontroller av yrkestrafiken och driver i övrigt på för ett förbud av EU-trailers. M Sverige tar återkommande upp frågan i remissvar, dessutom har frågan lyfts på möte med Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet. Opinionsbildningen har givit resultat, bland annat infördes i december 2022 nya regler gällande vikt och axeltryck för EU-trailers, för perioden 1 december–31 mars.

Motion 26

Elbilar och framdrivningssystem

att

ansvarsfullt följa teknikutvecklingen både vad gäller motorutvecklingen, nya miljöbränslen, motorgasutveckling, batteriutveckling, laddningsutrustning med dess strömförsörjning, brandrisker, och i samband med extern information informera medlemmar och allmänheten om positiva och negativa tekniska och ekonomiska fakta för de olika alternativen.

Åtgärd/Effekt

Tidningen Motor bevakar återkommande och i ökande grad elbilsmarknaden samt möjligheter och problem med alternativ till fossila drivmedel. Som konsumentupplysning har tidningen Motor sedan nummer 1/23 ett fast inslag kallat *Elbilsguiden*. Även andra alternativ som vätgas diskuteras frekvent. M Sverige är också partner till elbilsmässan Ecarexpo och medverkar både i Stockholm och Göteborg med monter och panelsamtal på scenen. Webbplatsen *msverige.se* har uppdaterats med menyraden *Elbil* där information om laddbara bilar finns samlade. På den uppdaterade webben har också de frågor som riksförbundet driver samlats under tre huvudrubriker, varav en heter *Omställning och elektrifiering*. Våra sakkunniga inom fordons-teknik, trafiksäkerhet och juridik är återkommande gäster i press, radio och tv i frågor som rör alternativa drivmedel. Några av de frågor som M Sverige driver hårdast i påverkansarbetet rör klimatbonus, laddinfrastruktur, förenklat regelverk för laddstolpar och att det ska gå att betala med betalkort. För andra alternativ till fossila bränslen samarbetar vi med FIA och följer utvecklingen nationellt och på EU-nivå.

Motion 27

Svenskarnas/medlemmarnas ekonomi och fria rörlighet

att

M-Kongressen 2022 ger styrelsen för M Sverige och dess vd i uppdrag att tillsammans med rörelsen *Bensinupproret* eller själva driva frågan om lägre drivmedelspriser som harmonierar med övriga Europa och våra nordiska grannländer.

Åtgärd/Effekt

M Sverige har varit ledande i debatten, bland annat i ledande riksmidia, sedan våren 2022. Det är till M Sverige man vänder sig för expertutlåtande och åsikter. Frågan har starkt bidragit till M Sveriges positiva medlemsutveckling och frågan har stärkt vårt varumärke. Löpande genomförs kampanjer i sociala medier om att priserna är för höga. Vi driver frågan om att vi ska ha lägre energiskatt och moms på drivmedel. Vi har drivit denna fråga både centralt och lokalt i valrörelsen. Detta är någonting som vi återkommande tar upp i våra kontakter med myndigheter och regering. M Sverige har specifikt lyft frågan i kontakter med Regeringskansliet. Reduktionsplikten har i praktiken upphört, bränslepriserna ligger därför mer i linje med övriga Europa. Kommande ETS-2 riskerar att höja priserna, M Sverige bevakar och påverkar kring detta.

Exempel på pressmeddelanden om bränslepriser:

<https://via.tt.se/pressmeddelande/3320346/skattepa-drivmedel-ar-oacceptabla-anser-bilisterna?publisherId=33197&lang=sv>

<https://via.tt.se/pressmeddelande/3333820/sankt-bransleskatt-en-besvikelse?publisherId=33197&lang=sv>

<https://via.tt.se/pressmeddelande/3368008/sankt-bransleskatt-efterfragad-och-valkommen?publisherId=33197&lang=sv>

<https://via.tt.se/pressmeddelande/3427826/dyrare-bensin-och-dieselska-minska-bilakandet?publisherId=33197&lang=sv>



**INKOMNA OCH REGISTRERADE
PROPOSITIONER OCH
MOTIONER TILL M SVERIGES
KONGRESS **2024****

SÅ BEHANDLAS MOTIONERNA

Till varje motion finns ett förslag till beslut från förbundsstyrelsen. Rent formellt tar förbundsstyrelsen endast ställning till motionärens yrkande i själva att-satsen. Förslag som framförs i motionens brödtext, eller eventuellt även i den muntliga debatten under kongressen, men som inte återfinns i yrkandet, det vill säga att-satsen, får kongressen inte besluta om.

Förslaget kan vara av tre olika slag:

att bifalla motionens att-sats

att avslå motionens att-sats

att anse motionen besvarad, samt eventuellt tillägg av att-sats, det vill säga ett alternativ-yrkande.

Bifall är ett ja till motionens att-sats och betyder att förbundet ska göra så som motionären föreslår.

Förbundet kommer vid kommande kongress att redogöra för vad som skett i ärendet sedan motionen bifölls. Detta görs i den så kallade åtgärdslistan som finns i kongressboken.

Att en motion anses besvarad innebär att man anser att kraven som ställs i densamma redan är tillgodosedda. Vanligast är att motionen pläderar för något som redan pågår eller till och med är genomfört.

Ett annat skäl kan vara att motionens att-sats är formulerad på ett sätt som gör att det är svårt eller omöjligt att uppfylla den eller att förbundet arbetar på ett annat/liknande sätt.

Kongressen tar beslut om övergripande verksamhetsinriktning. Förbundsstyrelsen ansvarar för den långsiktiga utvecklingen och tillväxten av organisationen. Det löpande och operativa arbetet ansvarar vd för i samarbete med ledningsgruppen. För att förstå på vilket sätt förbundsstyrelsen anser att kraven i motionen är tillgodosedda måste yttrandet i motionssvaret läsas. Förbundet kommer vid ett besvarande inte att ytterligare redovisa något för kongressen i detta ärende.

Tillägg till tidigare yrkande, motion eller proposition. Tilläggsatt-satsen måste gå i yrkandets, motionens eller propositionens anda, annars är den att betrakta som ny fråga.

Om motionen avslås anses förslaget i att-satsen/yrkandet att vara förkastat. Avslag är motsatsen till bifall. Förbundet kommer vid ett avslag inte att ytterligare redovisa något för kongressen i detta ärende.

Frågor som inte väckts i motion eller proposition

Nya frågor får inte tas upp på kongressen eftersom frågan inte hunnit beredas. De medlemmar som inte är närvarande och som ledamöterna representerar har ju inte haft möjlighet att tycka till.

PROPOSITIONER OCH MOTIONER

Nr. Namn på motionen

- A Proposition: Förändrat antal ledamöter i kongressen
 - 2 Kongressdelegater
 - 3 Ändrad lednings/beslutsstruktur M Sverige
 - 4 Endast kongressledamöter rösträtt på kongressen
 - 5 "Gällande ändring av stadgarna för M Sverige, 4 kap, 4.2 st 1 och st 4"
 - 6 Fyllnadsval av kongressledamöter
 - B Proposition: Värdegrund för Riksförbundet M Sverige
 - C Proposition: Att vidareutveckla inflytande och värde för medlemmarna
-
- 1 Motionshantering
 - 7 Kongressprotokoll
 - 8 Hantering av kongressbeslut
 - 9a M Sveriges motionshantering vid kongressen, även fråga om den arbetsordning som beslutas inledningsvis på kongressen.
 - 9b M Sveriges motionshantering vid kongressen
 - 10 Informativa och korrekta underlag inför kongressmöten
 - 11 Kongresser även i våra kretsar
 - 12 Kongressforum önskvärt
 - 13 M Sveriges kongresser och möten
 - 14 Tidsplanering väl tilltagen på kongresser
 - 15 Digitala verktyg som följer förbundets stadgar
 - 16 Vem avgör när en motion är färdigbehandlad?
 - 17 M Sveriges externa revision
 - 18a M Sveriges revision
 - 18b Utveckla effektiv och kunnig lekmanrevision med full insyn i förbundsstyrelsens och servicekontorets verksamhet
 - 19 Klubbaktiviteter
 - 20 Angående tidningen Motor
 - 21a Nytt namn för framtidens motororganisation
 - 21b Namnbyte
 - 22 Minska toppstyrningen i M Sverige
 - 23 Ungdomssektion inom M Sverige
 - 24 A-traktorer. Långsamtgående fordon (triangeln)

PROPOSITIONER OCH MOTIONER (forts.)

- 25 Bättre LGF-märkning av A-traktorer
- 26 Motverka att EU fattar beslut om skrotning av våra entusiastfordon
- 27 Fria rörligheten i EU
- 28 M-medlemmarnas försäkringsskydd
- 29 Fotoförbud vid trafikolyckor
- 30 App-hysterin måste stoppas
- 31 Svenskregistrerade bilar bör stanna i Sverige
- 32 Lag mot uppkopplade bilar
- 33 Bilägare skall äga informationen som bilen samlar in
- 34 Elbilar når kortare sträckor på vintertid
- 35 Verkligheten avslöjar elbilen
- 36 M-Sverige skall återta sin roll som företrädare för Sveriges fordonsägare
- 37 Rättvis beskattning av bilismen
- 38 Värna medlemmarnas ägande och bruk av egna bilar.
- 39 Jobba hårdare emot förträngning av Stockholm
- 40 Stockholm en begynnande spökstad
- 41 Info via SVT
- 42 Trafiksäkerhetskampanjer
- 43 Trafiksäkerhetsfrågor
- 44 Stoppa olämpliga fordon vid svårt vinterväglag
- 45 Trafiksäkerhetsarbete tung trafik
- 46 Ej halvljus i storstäder
- 47 Fortkörning från km till procent samt inför prickar/poängssystem
- 48 Återinför dagsböter för trafikförseelser med körkortindragning vid överskridet maxantal under en 3-årsperiod
- 49 Motion för hårdare påföljder mot vanvettskörning i Sverige
- 50 Ge Polisen/Transportstyrelsen rätt att omhänderta körkort för yrkeskriminella som använder fordon i kriminellt syfte vid upprepade tillfällen.
- 51 Fler bättre, säkrare och mer tillgängliga rastplatser.
- 52 Hjälm tvång för alla oskyddade fordonstrafikanter
- 53 Certifiering för körning under vinterhalvåret
- 54 Verka för att bygga 2+2-vägar i stället för 2+1-vägar vid nybyggnation.

PROPOSITION A

Stadgeändring: Förändrat antal kongressledamöter

Kongressen

Kongressen är M Sveriges högsta beslutande organ. Kongressen har i uppgift att dels titta bakåt och granska tidigare periods verksamhet och förvaltning, dels blicka framåt och besluta om de förslag som väckts gällande M Sveriges framtid. Det är när kongressen samlas som politiken formas och färdriktningen beslutas. Kongressen väljer bland annat styrelse, som leder verksamheten när kongressen inte är samlad.

Demokrati

I M Sverige finns det möjlighet för alla medlemmar som fyllt 18 år att kandidera till kongressledamot i den egna valkretsen.

Demokratin är viktig. Alla medlemmar i M Sverige ska kunna rösta på en kandidat och sedan bli representerad i kongressen av den eller de kandidater som fått flest röster inom valkretsen.

M Sverige har valt att använda valkretsar som motsvarar riksdagsvalkretsarna, vilka det finns 29 av i Sverige. Detta då det underlättar möjligheten att definiera hur många medlemmar som bor inom respektive valkrets och således också hur många mandat varje valkrets ska representeras med.

Idag bereder valberedningen nominering av ledamöter till kongressen. Stort arbete har inför rekryterings-processer lagts ner för att öka intresset från medlemmar att nominera sig själv eller någon annan medlem. Trots detta finns det valkretsar (en tredjedel av samtliga kretsar) med färre nominerade än antalet mandat. Detta gör att medlemmar i dessa valkretsar inte blir representerade fullt ut, då platser står tomma. Av totalt 29 valkretsar blev det i praktiken inget val i 16 valkretsar utan endast fastställande av de som nominerats.

Dessutom saknar mer än hälften av alla valkretsar ersättare, vilket får motsvarande

konsekvens om någon ordinarie kongressledamot får förhinder att delta på kongress eller av någon anledning avgår (se stadgar § 5.3 för giltiga anledningar). Detta resulterar i ytterligare tomma stolar på kongressen, med försvagad demokrati som konsekvens.

Under föregående mandatperiod avgick 18 valda ledamöter av olika skäl innan kongressen 2023. Att någon slutar är normalt, dock försvagas demokratin om ersättare till dessa saknas.

Ett stort intresse för kongressen med många nominerade vore det bästa. Men om det framöver blir lika utmanande som hitintills att hitta medlemmar som vill ingå i kongressen, bör det totala antalet ledamöter minska för att stärka demokratin.

Ekonomi

M Sverige har länge haft stora ekonomiska utmaningar. Förbundsstyrelsen har vidtagit åtgärder, både på kort och lång sikt, för att få ekonomin i balans. Vid föregående stadgeändring år 2020, ändrades antalet styrelseledamöter från 10 till 8. Att minska kostnaden för kongressen bidrar även till att nå en ekonomi i balans över tid. Färre ledamöter innebär lägre kostnad.

Trots detta är ekonomin i sig inte den faktor som har störst betydelse. Demokrati och möjlighet att driva kongress är av största vikt för vår framtid. Däremot behöver antalet kongressledamöter ses över så att de står i proportion till organisationens storlek. Nuvarande antal på 85 kongressledamöter tillkom när organisationen hade dubbelt så många medlemmar som idag. Med färre medlemmar i organisationen är det rimligt att även kongressens storlek anpassas. Som jämförelse kan nämnas att antalet förtroendevalda i Sveriges kommuner sjunkit stadigt de senaste åren, detta dels för att begränsa kostnaderna samtidigt som demokratin varit i fokus.

Gemenskap

Som ett led i att alla medlemmar ska ha en representant från sin valkrets i kongressen, föreslås oförändrat att alla valkretsar erhåller minst ett mandat. Om valkretsen inte tilldelas ett mandat i kraft av antal medlemmar, erhåller valkretsen ett så kallat garantimandat (stadgar 5 kap., 5.1 stycke 4).

Att bli färre betyder inte mindre gemenskap. Tvärtom kan nätverkandet öka när vi ses, inte minst när motioner diskuteras vartannat år.

Förslag

Förbundsstyrelsen är enig gällande nedanstående förslag. Under tiden som förslaget togs fram har hänsyn tagits till synpunkter från tidigare kongresser, när minskat antal kongressledamöter både föreslagits och diskuterats.

Antalet ledamöter har diskuterats och värderats, där förslaget på 58 ledamöter ansågs bäst utifrån det demokratiska perspektivet.

Att antalet föreslås vara 58 beror på att hälften av ombuden (29) då skall vara fasta, ett per valkrets för att garantera att samtliga valkretsar blir representerade. De resterande 29 ska fördelas utifrån antalet medlemmar i valkretsarna och bidra till att proportionaliteten upprätthålls.

FÖRBUNDSSTYRELSEN FÖRESLÅR KONGRESSEN BESLUTA

att stadgarna 4 kap. Kongressen, 4.1 stycke 3

nuvarande stadgelydelse:

Kongressen består av 85 valda kongressledamöter samt förbundsstyrelsens valda ledamöter.

förslag ny stadgelydelse:

Kongressen består av 58 valda kongressledamöter samt förbundsstyrelsens valda ledamöter.

att stadgarna 5 kap. Val till kongress, 5.1 stycke 3

nuvarande stadgelydelse:

Fördelningen mellan valkretsarna av de 85 kongressledamöterna sker enligt den av riksdagen vid var tid beslutade metoden för mandatfördelning i riksdagsval (jämkade uddatalsmetoden).

förslag ny stadgelydelse:

Fördelningen mellan valkretsarna av de 58 kongressledamöterna sker enligt den av riksdagen vid var tid beslutade metoden för mandatfördelning i riksdagsval (jämkade uddatalsmetoden).

Motion 2

Kongressdelegater

M Sverige är en medlemsorganisation som ska driva och bevaka M-medlemmarnas och bilisternas särintressen.

Det beslutande organet är M-kongressen. Det finns en huvudstyrelse och ett kansli som genomför kongressbeslut och driver bilisternas särintressen samt servar medlemmar, klubbar och avdelningar.

Medlemmarna är organiserade genom lokala klubbar/avdelningar som vid årsmöten väljer styrelse och ordförande i respektive klubb/avdelning.

Kongressdelegater väljs bland medlemmarna vartannat år med en mandatperiod av två år.

M Sverige är en opolitisk organisation med medlemmar/volontärer spridda över Sverige i lokala klubbar och avdelningar.

Det förekommer i nuvarande system att flera klubbar och avdelningar inte finns representerade bland kongressledamöterna vilket gör att beslutsunderlaget försämras och återkoppling av information och beslut inte kommer klubbar och avdelningar till del.

Som M-medlem yrkar jag därför att M-kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag:

Att ändra i stadgarna så att det alltid ska finnas en representant och en suppleant från varje M-klubb/avdelning till kongressen, som väljs av den lokala klubbstyrelsen/avdelningen.

Att fördela resterande platser till kongressen i enlighet med nuvarande fördelningsnyckel

Att minska antalet valbara kongressledamöter till 60 stycken inkl. klubbar och avdelningar.

Att M:s huvudstyrelse och kanslipersonal som har till uppgift att verkställa kongressbesluten inte har rösträtt vid kongressen gällande motionshanteringen.

Jan Björklund

Motion 3

Ändrad lednings/beslutsstruktur M Sverige

Bakgrund:

Historiskt har föreningens kongress, som för närvarande består av 85 ledamöter representerade 29 valkretsar, varit styrande för verksamheten, samt för val av förbundsstyrelse och beviljande av ansvarsfrihet för genomförd verksamhet. Endast 40 (47%) av valda kongressledamöter, deltog i digitala kongressen 2023. I nuvarande system finns klubbar/ avdelningar som saknar kongressombud eller kännedom om dessa och under senaste mandatperioden har 18 ledamöter fallit bort. Svårigheter att rekrytera kvalificerade och ansvarstagande kongressledamöter synes enligt valberedningens ordförande föreligga (referens; ordförandemötet april 2023). Detta synes särskilt allvarligt, eftersom verksamheten då styrs av personer med i vissa fall begränsat engagemang och bristande kunskap om organisationens verksamhet.

Senaste 2-4 årens katastrofala ekonomiska utfall av verksamheten, med som värst flera tiotals miljoner kronor i årligt minusresultat i driften, förskräcker. Vårt betydande kapital (90 miljoner kronor för ett decennium sedan) är till stor del förbrukat. Detta inger misstanke om icke välgrundade beslut, som snabbt drivit föreningen mot ekonomisk kollaps. Indikation på insikt av behovet att begränsa utgifterna finns i "särskilt yrkande" från vissa kongressledamöter och beslut i paragraf 16 i protokollet från kongressen 2023. Trots verksamhetsförlusten på cirka tjugo miljoner kronor beviljades ansvarsfrihet för styrelsen av en majoritet (80%) av kongressledamöterna – åtta av 40 närvarande röstade emot. Sammantaget synes således kongressens funktion som högsta beslutande organ ha varit otillfredsställande och genom ansvarslösa beslut bidragit till att snabbt driva föreningen mot ekonomisk undergång.

I klubbar och avdelningar som är geografiskt spridda över 29 områden i landet finns de mest engagerade och ansvarsfulla personerna, som har nära kontakt med verksamheten. Denna struktur synes uppfylla påståendet presenterat på hemsidan och i annan kommunikation från M Sverige att M Sverige "är en organisation som styrs och finansieras av våra medlemmar". Vore således logiskt att klubbarna/avdelningarna utövar den styrande funktionen, istället för någon imaginär avbild av befolkningens fördelning vid val till Riksdagen (= nuvarande kongressen). Något kompetenskrav verkar inte finnas.

Vi föreslår följande:

För att förbättra kommunikation, ansvarstagande och styrning av verksamheten, samt minska kostnader och sårbarhet, föreslås att kongressen beslutar:

- Att skyndsamt ändra stadgarna så ordförandena i varje klubb/avdelning (29 personer) blir självskrivna kongressledamöter.
- Kongressen begränsas till 29 ledamöter.
- Förbundsstyrelsen ska inte ha rösträtt i kongressbeslut.
- Resultatet av stadgeändringen ska redovisas vid extrakongress hösten 2024.

Christer Nyberg

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 2 och 3

Riksförbundet M Sverige är en demokratisk organisation där alla medlemmarna över 18 år, aktiva i klubbar/avdelningar och övriga, har rätt att kandidera till kongressen, organisationens högsta beslutande organ. Alla medlemmar äger även rätt att rösta fram sina representanter i kongressen. Kongressen i sin tur väljer styrelse som utser vd. Denna struktur ger medlemmarna en central roll i beslutsfattandet och styrningen av organisationen, något förbundsstyrelsen anser vara av högsta vikt. Förbundsstyrelsen betonar att Riksförbundet M Sveriges fortsatt ska vara en demokratisk medlemsorganisation. Bara genom att vara det kan organisationen fortsatt vara de svenska bilisternas främsta företrädare.

Motionärernas förslag om att minska antalet ledamöter i kongressen överensstämmer med den proposition som förbundsstyrelsen lagt fram till kongressen. En av motionerna föreslår att kongressen ska minska till 60 ledamöter, medan den andra föreslår en minskning till 29 ledamöter från dagens 85. Båda motionerna föreslår att varje klubb/avdelning ska ha en ordinarie ledamot i kongressen och att förbundsstyrelsen inte ska ha rösträtt. En av motionärerna föreslår även att varje klubb/avdelning ska ha en suppleant vardera, medan övriga mandat fördelas enligt nu gällande fördelningsnyckel, och att kanslipersonalen inte ska ha rösträtt vid kongressen.

Alla medlemmar har möjlighet att nominera sig själv eller annan. Det gäller både medlemmar som sitter i klubbstyrelser, är avdelningsansvarig eller är medlem i M Sverige för att man stöttar organisationens arbete för Sveriges bilister.

I den nyligen valda kongressen är 45 ledamöter klubbaktiva/avdelningsansvariga och dessa representerar 17 klubbar/avdelningar. Det innebär att det i dag är 13 klubbar/avdelningar som inte har någon representant från sin styrelse. Av dessa klubbar/avdelningar har sex ansvariga uttalat sig om att de inte är intresserade eller har tid att sitta i kongressen. För övriga elva klubbar/avdelningar saknas nomineringar.

Det är ett känt faktum att det för klubbarna är svårt att hitta kandidater till sina klubbstyrelser. Det är även svårt att få medlemmar att vilja arrangera och delta i aktiviteter då tid och engagemang är begränsad. Att då ställa ytterligare krav på vad en klubbaktiv förväntas ställa upp på gynnar inte det viktiga lokala arbetet i klubbar och avdelningar.

Viktigt att även beakta är att antalet klubbar och avdelningar inte är konstant (numera ökande år från år) vilket innebär att motionärernas förslag inte tar höjd för förändringar i organisationen; en klubb eller avdelning kan läggas ned mellan kongressval. Och nya klubbar och avdelningar kan tillkomma.

Förbundsstyrelsen anser att motionärernas förslag inte skulle främja organisationens effektivitet eller demokratiska processer. Att begränsa kongressen till endast 29 ledamöter skulle minska den demokratiska representationen, medan förbundsstyrelsens proposition föreslår 58 kongressledamöter för en bredare representation och en mer inkluderande beslutsprocess.

Att utesluta förbundsstyrelsen från kongressbeslut skulle underminera deras möjlighet att bidra med värdefulla insikter och expertis. Förbundsstyrelsen är vald av medlemmarna för att leda organisationen, och deras röst bör fortsätta vara en del av beslutsprocessen. Anställda har inte rätt att rösta.

Några andra, jämförbara organisationer som ger sina respektive styrelser rösträtt vid sina kongresser/årsmöten/stämmor och liknande är bland annat:

- SPF Seniorerna
- LO
- Hyresgästföreningen
- Företagarna
- Advokatsamfundet
- Sveriges Arkitekter
- Svenska Läkaresällskapet

Förbundsstyrelsen anser att motionärernas övriga förslag inte skulle gynna vare sig medlemsnyttan eller organisationens demokratiska processer.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionerna.

Motion 4

Endast kongressledamöter rösträtt på kongressen

Enligt nuvarande stadgar har både kongressledamöter och förbundsstyrelsen rösträtt på kongressen. Jag anser att förbundsstyrelsen blir jävig om man beslutar om sitt utförda och/eller kommande arbete.

Enligt M Sveriges stadgar, 3 kap. Organisation: "Kongressen är förbundets högsta beslutande organ". "Förbundsstyrelsen är förbundets högsta beslutande organ mellan kongressen och leder verksamheten"

Jag föreslår därför en stadgeändring

-att ordalydelsen i kap. 4.1 Kongress ändras till: *Kongressen består av 85 st valda ledamöter.* (Nuvarande lydelse: Kongressen består av 85 st valda ledamöter samt förbundsstyrelsens valda ledamöter.)

-att ordalydelsen i kap 4.2 Rösträtt ändras till: *Rösträtt vid kongress tillkommer valda kongressledamöter* (Nuvarande lydelse: Rösträtt vid kongress tillkommer valda kongressledamöter samt ledamöterna av förbundsstyrelsen.)

-att om ovanstående 2 st attsatser beslutas, stryks sista stycket i kap. 4.2 Rösträtt, eftersom det blir överflödigt: "Ledamot av förbundsstyrelsen får inte delta i beslut om förbundsstyrelsens ansvarsfrihet eller vid personval".

Anne Johansson

Motion 5

Gällande ändring av stadgarna för M Sverige, 4 kap, 4.2 st 1 och st 4

Enligt stadgarna för M Sverige, 4 kap, 4.2 st 1, tillkommer rösträtt vid kongress valda kongressledamöter samt ledamöter av förbundsstyrelsen.

Kongressen är högsta beslutande organ för M Sverige (enligt vad som framgår av 3 kap stadgarna). Förbundsstyrelsen är högsta beslutande organ mellan kongresserna.

Det åligger förbundsstyrelsen att bli verkställa beslut fattade av kongressen.

Om M Sverige vill vara en modern organisation, som lockar yngre och nya medlemmar, är det av största vikt att organisationen framstår som demokratisk. Det är inte demokratiskt med en organisation där förbundsstyrelsen får vara med och rösta om sin egen förvaltning och åtgärder (bortsett från de undantag som är inskrivna i stadgarna, fråga om ansvarsfrihet för styrelsen och frågor gällande personval, där styrelsen inte har rösträtt).

Jag yrkar att kongressen för M Sverige beslutar

att 4 kap, 4.2 st 1, i stadgarna för M Sverige ändras så att där anges att rösträtt tillkommer enbart valda kongressledamöter, samt

att 4 kap, 4.2 st 4, utmönstras ur stadgarna.

Ann-Charlotte Bålman

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 4 och 5

Att ta bort förbundsstyrelsens rösträtt vid kongressen skulle vara ovanligt, jämfört med vad som är brukligt bland andra, liknande organisationer.

Självfallet ska inte förbundsstyrelsen ha rösträtt när det gäller personval eller frågan om ansvarsfrihet. Så är det heller inte i dagsläget eftersom det då uppstår jäv.

Det är praxis för många ideella organisationer i Sverige att deras valda styrelser har rösträtt när deras högsta beslutande organ samlas.

Styrelsen är ansvarig för att fatta viktiga beslut och styra organisationens övergripande inriktning och strategier. Att tilldela styrelsen rösträtt på det högsta beslutande organet ger dem möjlighet att påverka organisationens framtid och säkerställa att deras synpunkter och insikter beaktas vid beslutsfattandet.

Styrelsens inflytande har för övrigt minskat vid Riksförbundet M Sveriges kongresser eftersom antalet styrelseledamöter, efter beslut om stadgeändring vid kongressen 2020, minskats från tio till åtta ledamöter.

Några andra, jämförbara organisationerna, som ger sina respektive styrelser rösträtt vid sina kongresser/årsmöten/stämmor och liknande är bland annat:

- SPF Seniorerna
- LO
- Hyresgästföreningen
- Företagarna
- Advokatsamfundet
- Sveriges Arkitekter
- Svenska Läkaresällskapet

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionerna.

Motion 6

Fyllnadsval av kongressledamöter

I flera valkretsar saknas det kongressledamöter och i andra har man inte lyckats få fram några reserver.

År 2023 önskade valberedningsgruppen få in anmälningar till höstens kongressval senast den 30 april, fastän avstämningen av hur många kongressledamöter en valkrets kunde få, inte var förrän den 31 juli. Det gjorde det svårare att få fram tillräckligt många intresserade för att kandidera.

Det händer även att kongressledamöter avslutar sitt medlemskap eller flyttar från valkretsen under pågående ledamotsperiod. Om valkretsen då inte har reserver, förloras ledamöter och det blir vakanser under hela återstående ledamotsperiod.

Det vore bra om medlemmarna i valkretsarna i realtid kunde se hur många kongressledamöter en valkrets kan få, vilket kan få till följd att valkretsarna anstränger sig extra mycket för att öka på medlemsantalet, vilket torde gynna M Sverige som helhet med ökade intäkter.

Jag föreslår

att avstämningsdatum för det antal kongressledamöter som en valkrets får, bestäms innan anmälningstiden gått ut för att kandidera som kongressledamot.

att medlemmarna i realtid kan följa hur många ledamöter en valkrets kan få.

Jag föreslår en stadgeändring så

att valkretsen under pågående kongressledamotstid kan genomföra fyllnadsval av kongressledamot/ledamöter om reserver saknas.

att förslag på kongressledamöter till fyllnadsvalen kan komma från såväl valkretsens medlemmar som lokalklubbens/lokalklubbarnas styrelse/styrelser.

Anne Johansson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 6

Förbundsstyrelsen delar motionärens oro kring bristen på representanter i vissa valkretsar och är, tillsammans med valberedningen och kansliet, engagerade i att hitta lösningar för att säkerställa en representativ och effektiv kongress. Här har även klubbarna och avdelningarna en viktig roll att fylla.

Enligt förbundets stadgar kap. 7 *Val av kongressledamöter* ska valberedningen bereda nominering av ledamöter till kongressen. Förslag till nomineringar till val av kongressledamöter ska vara kontoret till handa senast den 1 september det år valet äger rum. Mandatfördelning sker utifrån antal medlemmar i respektive valkrets den 31 juli det år valet förrättas vilket innebär att det motionären yrkar på redan är reglerat.

Vad gäller motionärens yrkande om att medlemmar i realtid ska kunna följa hur många ledamöter en valkrets har, så är tyvärr idag inte systemmässigt möjligt att genomföra.

Vad gäller motionärens förslag om en stadgeändring för fyllnadsval av kongressledamöter under pågående mandatperiod är det inget förbundsstyrelsen ställer sig bakom. Organisationer i Sverige följer en tydlig tidslinje för val och mandatperioder, där valen hålls vid fasta tidpunkter och eventuella vakanser fylls vid nästa planerade val. Fyllnadsval till kongresser, stämmor eller motsvarande under pågående mandatperiod är mycket ovanligt.

Grundproblemet är att organisationen har för få nomineringar till kongressombud men också att M Sverige har för få röstande till kongressvalen. Förbundsstyrelsen har i en särskild proposition till kongressen aviserat och föreslagit kongressen att uppdra åt förbundsstyrelsen att bland annat vidareutveckla inflytandet för medlemmarna. Samtidigt ska förbundsstyrelsen komma med förslag till att ge medlemmarna ytterligare mervärden i medlemskapet.

Viktiga delar för ett utvecklat medlemsinflytande och ökat mervärde för medlemmarna är bland annat att skapa ett betydligt större engagemang för M Sveriges åsikter och arbete. Det innebär bland annat att skapa ett märkbart ökat intresse för M Sveriges kongress och få fler att engagera sig i den. Om vi lyckas med att detta kommer behovet av fyllnadsval att falla bort. Då kommer det att finnas många redan valda ersättare som står på tur för att träda in som kongressledamöter. Därmed behöver inga fyllnadsval genomföras under kongressperioden.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att anse att-sats 1 besvarad.

att anse att-sats 2 besvarad.

att avslå att-sats 3.

att avslå att-sats 3.

PROPOSITION B

Värdegrundspolicy

En värdegrundspolicy hjälper Riksförbundet M Sverige att tydliggöra sina gemensamma värderingar och principer. Det skapar en enhetlig riktning, stöder etiskt beslutsfattande och främjar en positiv kultur. Genom att kommunicera och följa en gemensam värdegrund kan M Sverige stärka sitt varumärke, öka engagemanget och skapa en tydligare identitet för externa intressenter.

Förslag: Värdegrundspolicy

M Sveriges värdegrund utgör grunden för våra handlingar och normer. Den bygger på respekt, jämlikhet och öppenhet. Varje individ inom organisationen – medlem, förtroendevald eller anställd – ska aktivt bidra till att upprätthålla och förverkliga dessa värderingar. Vårt arbete präglas av följande principer:

Demokratiskt beslutsfattande

Alla beslut tas i demokratiska former där varje individ har rätt att uttrycka sina åsikter. Kongressens beslut styr vår inriktning och alla aktiva ska respektera och följa dessa.

Öppen kommunikation

Vi värnar om öppenhet och ärlighet. I alla externa kontakter representerar vi M Sverige på ett sätt som är i linje med organisationens stadgar, värderingar och ståndpunkter. Vi främjar en konstruktiv dialog men undviker direkt partipolitiska uttalanden.

Nolltolerans mot diskriminering

Vi motarbetar aktivt och fördömer all form av diskriminering enligt gällande lagstiftning. Vårt mål är att skapa en inkluderande och jämlik gemenskap där varje individ behandlas med respekt oavsett kön, etnicitet, religion, funktionsvariation, sexuell läggning och ålder.

Förbud mot trakasserier och kränkande beteende

Vi tolererar inte trakasserier, mobbning eller någon form av kränkande beteende. Varje individ inom organisationen förväntas agera med värdighet och respekt gentemot andra, oavsett sammanhang.

Följa stadgar, beslut och avtal

Vi följer organisationens stadgar och beslut fattade av kongressen och förbundsstyrelsen. Varje medlem, förtroendevald och anställd ska agera i enlighet med dessa beslut och ställningstaganden. Detta gäller i både internt arbete och i externa kontakter.

Ansvarsfullt ledarskap

Våra ledare, oavsett roll, bär ansvaret för att främja en kultur som präglas av ömsesidig respekt och öppen kommunikation. Ledarskapet strävar efter att vara inkluderande och stödjande.

Koppling till stadgar

Vår värdegrund genomsyrar organisationens hela struktur och arbete, från kongressbeslut till förtroendeuppdrag och dagliga aktiviteter. Den tjänar som en vägledning för att säkerställa en enhetlig och samstämmig framtoning och agerande.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att anta förslag till värdegrundspolicy som ett bindande dokument för Riksförbundet M Sveriges arbete.

PROPOSITION C

Att vidareutveckla inflytande och mervärde för medlemmarna i Riksförbundet M Sverige

Svenska organisationer, liksom M Sverige, står inför stora utmaningar. Det är inte längre lika vanligt att vara medlem i en förening eller organisation. Även M Sveriges medlemsutveckling visar på detta. Det är heller inte lika vanligt att engagera sig i "klassiska" aktiviteter såsom möten och aktiviteter som kräver personligt deltagande. Engagemanget för olika frågor och uppfattningar är dock fortfarande stort. Detta gäller inte minst för nya generationer. Organisationer som M Sverige behöver anpassa sig till detta, annars riskeras basen för hela organisationen.

En fundamental uppgift för en organisation är att vara relevant. Det handlar om att ha uppfattningar som upplevs som viktiga och riktiga för dem som vill stödja en organisationens arbete. Men det handlar också om att organisationen ska anses vara i takt med tiden och kännetecknas av kompetens. Den ska också upplevas vara proaktivt drivande för en utveckling som ligger i linje med det som stödjer organisationen anser.

För att påverka politik och samhälle, som ju är en av M Sveriges huvuduppgifter, krävs inte bara välgrundade uppfattningar och konkreta lösningar på samhällsutmaningar, utan även ett brett stöd från en mångfald engagerade individer som delar organisationens vision.

Lokalt och regionalt

M Sveriges lokala arbete är därför av stor vikt. Många frågor som är angelägna avgörs lokalt. Det kan handla om konkreta lokala och regionala väginvesteringar och satsningar på drift och underhåll. Även stadsplanering och lokala trafikregleringar är viktigt. Här kan och gör M Sveriges klubbar och avdelningar viktiga insatser. Detta bland annat genom mediautspel, föreningsmöten och debattartiklar samt möten med politiker och beslutsfattare. Inte minst det faktum att politiker lokalt, regionalt och nationellt väljs i valkretsar där M Sveriges klubbar

och avdelningar är verksamma gör att politiker måste lyssna till krav och argument.

Påverkansarbete blir än mer effektivt om fler än de klubb- och avdelningsaktiva kan användas i påverkansarbetet. Dels genom att sprida kunskap till dem som är medlemmar i M Sverige, men också genom att få fler än de rent föreningsaktiva att känna till och sprida M Sveriges uppfattningar i bredare kretsar.

Kunskap och kompetens

M Sverige har mycket kompetens inom för bilisterna viktiga frågeområden. Detta gäller bland annat det politiska området, men också när det gäller teknik, konsumentinformation med mera. Det är en orsak till att M Sveriges mediagenomslag är stort. Vi för fram för bilisterna angelägna frågor som för media – och i förlängningen politiken – upplevs som viktiga och baserade på fakta.

Tidningen Motor är en viktig kanal för intern och extern information, och en mycket uppskattad del av medlemskapet i M Sverige. Men även webben, msverige.se, fyller en mycket viktig funktion som bland annat faktabank.

Det finns dock anledning att – för att bibehålla och öka organisationens relevans och effekten av påverkansarbetet – fortsätta utveckla informationen, inflytandet och demokratin inom M Sverige.

Utvecklat kommunikations- och informationsarbete

Med ett utvecklat och förfinat kommunikations- och informationsarbete inom organisationen kan vi få medlemmarna att uppleva större delaktighet. Det kan också vara ett sätt att sprida information som bidrar till att utveckla påverkansarbetet. Ju fler som känner till och framför M Sveriges uppfattningar desto större kan påverkans effekten bli gentemot både media och beslutsfattare.

Ny teknik, utvecklade it-verktyg och en än

mer målgruppsinriktad användning av sociala medier har lett till och kan resultera i ytterligare fler nöjda medlemmar. Medlemmar som också väljer att fortsätta vara medlemmar över tid.

Dessa verktyg kan samtidigt användas vid M Sveriges viktiga påverkansarbete. Vi genomför skraddarsydda medlemsundersökningar som visar att det är många som stödjer M Sveriges krav. Det går också att genomföra motsvarande undersökningar regionalt för att få exempelvis politiska kandidater att påverkas av väljarnas/ medlemmarnas uppfattningar i sin valkrets. Detta kan göras i än högre grad.

En annan positiv effekt av att involvera även

de medlemmar som inte normalt dyker upp på klubb- och avdelningsmöten är att de känner sig mer delaktiga och lyssnade på. Därigenom kan vi också förvänta oss ett större engagemang och får sannolikt fler som både kandiderar och röstar på de olika kandidaterna till M Sveriges kongresser.

Förbundsstyrelsen strävar efter att ytterligare förbättra M Sveriges relevans, såväl som dess interna och externa påverkansarbete, samtidigt som den önskar stärka medlemmarnas delaktighet. Den exakta metodiken för att uppnå dessa mål behöver dock fördjupas genom ytterligare analys för att effektivt kunna genomföras.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta att uppdra till förbundsstyrelsen

- att** analysera och återkomma till kommande kongress med ett förslag om hur M Sveriges inre struktur kan stärkas och göra medlemskapet ännu mer meningsfullt.
- att** förslaget bör belysa vägen framåt och ge tydliga riktlinjer för hur M Sverige kan öka medlemsvärdet och öka medlemsinflytandet inom organisationen.

Motion 1

Motionshantering

Motionen behandlades vid M kongressen 2022 och bifölls.

Trots detta var merparten av motionerna på kongressen 2022 av styrelsen/kansliet felaktigt besvarade och saknade Bifall eller Avslag på motionärens attsatser

Motionernas attsatser var inga frågor som fordrade följande felaktiga svar:

(att motionen skall anses vara besvarad)

Det som ytterligare var bekymmersamt var att kanslipersonal var framme vid kongressens mötesordförande och gav en felaktig information om hur motionerna skulle besvaras.

Dessutom erhöles en skriftlig information sid. 65 i kongresshandboken "Så behandlas motionerna" som inte efterlevdes, detta i strid med styrelsens svar på motion nr 1 (Bifall) och efterföljande kongressbeslut.

Av den anledning blir det härmed en repris av motionen.

Motioner från oss motionärer ska besvaras med BIFALL eller AVSLAG, med en förklaring/svarstext som ska vara lättfattlig, korrekt och beröra motionens attsatser.

Som M-medlem yrkar jag därför att M-kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag:

Att se till så M Sverige uppfyller kravet på korrekt motions svar med (BIFALL eller AVSLAG), tillsammans med lättfattlig förklarande text till beslutet på de attsatser som M-medlemmar eller M-klubbar ställer i sina motioner till våra kongresser.

Jan Björklund

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 1

Förbundsstyrelsen tackar för motionärens förslag, och som motionären skriver behandlades en liknande motion vid kongressen 2022. Förbundsstyrelsens uppfattning är att en motion, så långt som det är möjligt, ska avslås eller bifallas med en tydlig och lättfattlig motivering. Dock är det i vissa fall befogat att anse en motion vara "besvarad". Förbundsstyrelsen vill härmed förklara varför.

När en motion anses som besvarad kan det innebära att den innehåller bra förslag, samtidigt som dess att-sats kan vara omöjlig att genomföra. Alternativt kan motionären efterfråga någonting som förbundet redan gör, har gjort eller redan har beslutat att påbörja. I andra fall kanske motionstexten och att-satsen säger delvis olika saker. Då kan det bli svårt att svara bifall eller avslag på en motion som egentligen kräver ett mer utförligt svar.

Begreppet "besvarad" är allmänt vedertaget vid motionshantering. Det är viktigt att notera att användningen av begreppet "besvarad" dock kan variera beroende på organisationens interna regler och praxis. För Riksförbundet M Sverige gäller det som förklaras i kongressboken om hur just vår organisation använder begreppet och dess betydelse.

Med detta i åtanke föreslår förbundsstyrelsen att motionen avslås och att vi fortsätter att använda begreppet "besvarad" vid behandlingen av motioner.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 7

Kongressprotokoll

Vid de senaste kongresserna som jag har varit med, har det varit livliga diskussioner i en del frågor. I protokollet kan man endast läsa de beslut och yrkanden som fattades samt röstetal för och emot.

M Sverige vill vara en transparent organisation och det blir inte transparent att utelämna hur man kom fram till besluten.

Visst, det finns upptagningar av kongressen, men det är inte säkert att medlemmar varken har tid eller intresse av att följa med på alla de timmar som kongressen varade, utan som medlem kan det vara intressant att ta del av om det fanns olika meningar innan beslut fattades. Det tror jag gör att medlemmar i M Sverige ser att vi är en levande organisation med engagerade företrädare och att det leder till ett större intresse för organisationen, som i förlängningen ger fler medlemmar.

Jag yrkar

-att kongressprotokollet är mera informativa och översiktligt beskriver de viktigaste diskussionerna och andra viktiga punkter, så att medlemmarna kan ta del av kortfattade redogörelser fram till beslut.

Anne Johansson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 7

Förbundsstyrelsen motsäger sig förslaget att dokumentera allt som sägs under kongressen i ett diskussionsprotokoll. Den nuvarande praxisen med att spela in kongressen på ljudfil tillhandahåller en effektiv och omfattande inspelning av alla diskussioner och beslut.

Att skapa ett separat diskussionsprotokoll utifrån ljudfilen skulle kräva betydande tid och resurser, vilket skulle vara ineffektivt och onödigt dubbelarbete. Ljudinspelningarna är tillförlitliga källor för att säkerställa att inga viktiga detaljer går förlorade och för att ha som framtida referens.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 8

Hantering av kongressbeslut

Inlägg nedan kopierat från Facebook

Riksförbundet M Sverige
28 december kl. 19.00

Undrar du vad vi gör?

Riksförbundet M Sverige är en partipolitiskt oberoende konsumentorganisation som finansieras och styrs av dess medlemmar. M Sveriges kongress bestämmer riktningen för det arbetet som ska utföras, inte minst gäller det för inom vilka områden vi ska driva opinion och påverka beslutsfattarna.

Här kan du läsa om några av våra viktigaste frågor för ökad trafiksäkerhet och stärkt konsumenträtt.

Vår uppfattning är att det finns en divergens mellan ord och handling i ovan gulmarkerade ordalydelse.

Det är inte fel på texten utan hur medlemmarnas och kongressens beslut tolkas, efterlevs och effektueras.

Som M-medlem föreslår jag därför att M-kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag:

Att verka för så ord och handling korresponderar samt att kongressbeslut efterlevs och effektueras.

M-medlem 90326

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 8

Som motionären påtalar, med hänvisning till riksförbundets Facebook-sida, fattas beslut om M Sveriges arbete av kongressen. Förbundsstyrelsen leder sedan det arbetet som utförs av vd och tjänstemän.

Hur och på vilket sätt de fattade besluten verkställs, redogörs därefter för medlemmarna dels på webbplatsen msverige.se, dels i efterföljande verksamhetsberättelser.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att anse motionen besvarad.

Motion 9 a

M Sveriges Motionshantering vid kongressen, även fråga om den arbetsordning som beslutas inledningsvis på kongressen

Enligt beslutad arbetsordning för kongressen vid de senaste kongresserna, har utskottets beslut ansetts som huvudförslag. Vid kongressen 2022 behövde det yrkas skriftligen via ett särskilt dataprogram att motionen skulle tas upp för beslut vid kongressen, om utskottet kommit fram till en annan mening än motionsställarens.

Detta förfarande är väldigt omständligt och kan inte anses korrekt. Om motionären har flera motioner som bereds i olika utskott, är det hart när omöjligt för motionären att hålla reda på vad utskotten kommit fram till.

I stadgarna, kap 8 Motioner står det: *Motionär har vid kongress rätt att yttra sig med anledning av att egen motion behandlas.*

Detta kan bara tolkas som att motionen ska tas upp för beslut på kongressen och inte bara behandlas i utskottet.

Jag yrkar

-att motionärens förslag alltid ställs mot huvudförslaget om utfallet blir avslag eller besvarad i en eller flera att-satser.

-att det skall anses som självklart att motionen tas upp till behandling för beslut av kongressen och det utan att nytt yrkande behöver göras om utskottet kommit fram till annat utfall än vad som yrkats i motionen.

Anne Johansson

Motion 9 b

M Sveriges Motionshantering vid kongressen

Under årens lopp har kongressen inte behandlat våra motioner i enlighet med gällande norm.

Inhämtad datainformation (som bifogas), samt ett otal diskussioner och telefonsamtal har visat att vi kongressledamöter vilseletts, vilket kan ha äventyrat tidigare kongressbeslut

För att undvika felaktiga beslut och få en korrekt motions/besluts behandling vid våra M-kongresser emotser vi utan dröjsmål en ändring enligt beslutsgången och yrkandet nedan.

Detta bör även inbegripa kongressen 2024 om inte ändringen redan genomförts i och med insändandet av denna motion.

Som M-medlem yrkar jag följande:

Att M-kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag se till så våra motioner och beslut behandlas korrekt under nuvarande och kommande kongresser.

Att M-kongressen 2024 beslutar att om det under utskottsbehandling under kongressen skapats tre divergerande förslag. Styrelsens svar, utskottets förslag och motionärens motion, skall de ställas mot varandra för röstning, där grundförslaget motionärens är huvudförslaget.

Att M-kongressen 2024 beslutar att motionärens grundförslag vid våra kongresser alltid är och förblir huvudförslaget.

Jan Björklund

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 9 a och 9 b

Förbundsstyrelsen värnar riksförbundets demokratiska processer och håller självklart med om att alla motioner alltid ska tas upp för behandling. Det är förbundsstyrelsens avsikt att säkerställa en rättvis och transparent process för behandling av motioner.

Om motionen behandlas i plenum (hela församlingen), utan att gå genom ett utskott, utgör förbundsstyrelsens förslag huvudförslag.

Om en motion behandlas i ett utskott kan förslaget till beslut ändras och det nya förslaget som antas av utskottet blir huvudförslaget som presenteras för plenum.

Men det är fortfarande möjligt för den som har lämnat in förslaget (motionären) och övriga ledamöter att yrka bifall till antingen motionärens förslag, det ursprungliga huvudförslaget från förbundsstyrelsen eller framföra motförslag eller ändringsförslag till huvudförslaget från utskottet. Därmed ges alla ledamöter möjlighet att delta i processen och påverka besluten som fattas.

Denna möjlighet till ändringar eller tillägg i beslutsförslaget är en viktig del av den demokratiska processen och syftar till att säkerställa att de slutliga besluten är välgrundade och väl avvägda.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motion 9 a.

att anse att-sats 1, motion 9 b, besvarad.

att avslå att-sats 2 och 3, motion 9 b.

Motion 10

Informativa och korrekta underlag inför kongressmöten

Senast två veckor före kongressen skall enligt M Sveriges stadgar (kap. 4.5 Tillhandahållande av kongresshandlingar) samtliga kongresshandlingar vara tillgängliga för medlemmarna på M Sveriges hemsida. Det innebär att kongressledamöterna har kort tid på sig att gå igenom underlagen inför kongressmötet.

En del ledamöter deltar för första gången och har ej rutin, andra kanske inte är så vana vid att "plöja" igenom exempelvis ekonomisk information. Då är det viktigt att utskickade underlag är skrivna på ett sådant sätt att kongressledamöterna enkelt kan ta till sig informationen. Det är en demokratifråga.

Om undermålig information lämnas, eller slarvigt formulerade förslag framförs, kan det bli så att ledamöterna hastigt ändrar åsikt beroende på enskilda ledamöters argumentationsförmåga.

Jag föreslår:

-att utskickade handlingar är ett fullgott underlag med uppgifter om undersökningar och utskickade underlag.

-att kongressledamöterna i god tid innan mötet får tillräckliga handlingar för att kunna fatta välgrundade beslut.

-att M Sverige utnyttjar det digitala mediet så att kongressledamöterna skall kunna "stega sig ner" i de ekonomiska rapporterna för att de se underliggande poster och kunna förbereda sig i god tid innan kongressen.

-att tillgängligheten sker på ett rättssäkert sätt, exempelvis med tidsbegränsade lösenord.

Anne Johansson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 10

Motionären tar upp frågan om behovet av informativa och korrekta underlag inför kongressen.

Motionären påtalar också att bristande rutin och ovana hos ledamöterna kan ha påverkan på kongressen.

Enligt riksförbundets stadgar § 4.3 ska kallelse till kongress göras senast tio veckor före kongressen. Tillsammans med kallelse ska motioner och propositioner som rör stadgeändringar medfölja. I samma paragraf anges att senast tjugo dagar före kongress ska kongressens ledamöter erhålla förslag till dagordning och underlag för de punkter som avses att behandlas på kongressen.

Underlagen som skickas ut i det som vi i dagligt tal kallar kongressboken är utförliga och följer god sed och i de fall det är aktuellt gällande regelverk och lagstiftning. Den ekonomiska redovisningen följer regelverket K3, vilket är det regelverk som är tillämpligt på riksförbundets verksamhet. Årsredovisningen som lämnas till kongressen följer gällande regelverk. För att ytterligare förtydliga har posten *Övriga externa kostnader* i årsredovisningen specificerats i kongresshandlingarna.

Utöver formella underlag i enlighet med dagordningen innehåller kongressboken en utförlig redogörelse över verksamhetsåret, en beskrivning av M Sveriges organisation, förbundets stadgar med mera. Detta för att kongressen ledamöter ska kunna ta del av en så heltäckande bild som möjligt av riksförbundets verksamhet.

Underlag till kongressen – kongressboken – skickas ut via mejl till valda kongressledamöter och hålls därefter tillgängliga för samtliga medlemmar i Riksförbundet M Sverige i inloggat läge på webbplatsen. För att logga in krävs mobilt bank-id. Nämnas bör att innehållet i kongressboken inte är att betrakta som konfidentiellt varför extra hänsyn till rättssäkerhet inte behöver iakttagas.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen att besluta

att att-satserna 1,2 och 4 anses besvarade.

att avslå att-sats 3.

Motion 11

Kongresser även i våra kretsar

Vi har fått till oss att man av kostnadsskäl önskar minska antalet kongresser på plats, antalet ledamöter likaså.

Varför inte hålla kongresserna ute i kretsarna?

Vi lär känna klubbarna och får en ökad kunskap om regionerna och mera inblick i Sverige som helhet. Det kan också medföra att medlemmar i regionerna blir mera engagerade när en så stor grupp inom M Sverige kommer på besök.

Man skulle säkert kunna pressa priserna för genomförandet, både vad gäller övernattning, service och förtäring.

De senaste åren har M Sveriges pressmeddelanden vid kongresserna försvunnit i det övriga "mediabruset" och vi har inte fått samma genomslagskraft som förr.

Jag tror att de lokala medieföretagen skulle kunna vara en fin draghjälp till att M Sverige syns mera och att vi får ut våra visioner och ståndpunkter. Efterspelet för företaget där ledamöterna övernattar, kan vara att det finns chanser till återbesök av ledamöterna och att M Sverige kan sy ihop ett fint resepaket för våra medlemmar.

Jag föreslår

-att kongresserna även hålls i de olika regionerna och inte bara i Stockholm, förslagsvis var 4:e fysisk kongress i Stockholm och resten i våra kretsar.

Anne Johansson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 11

Inför varje fysisk kongress undersöks logistik, kostnad, administration och uppskattat antal arbetstimmar för att erbjuda det mest kostnadseffektiva alternativet för att genomföra en fysisk kongress. Inom riksförbundet finns inget beslut om var en kongress ska äga rum. Däremot är ovan nämnda parametrar avgörande var kongressen äger rum och hittills har det mest fördelaktiga varit Stockholmsområdet.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att anse motionen besvarad.

Motion 12

Kongressforum önskvärt

Jag har varit med på flera kongresser och upplever att det är få kongressledamöter som diskuterar och debatterar. Det skulle kunna finnas en kongressledamotsklubb, ett forum där ledamöter kunde diskutera.

Nu är det väldigt tyst på kongresserna och man undrar till och med om en del läst igenom handlingarna?

Det finns en risk med att man inte vågar fråga om sådant som man inte förstår. Tyvärr kan det också undergräva demokratin, då ledamöter med "karisma" hastigt kan "vända" utslagen vid röstningar.

Jag föreslår

-att det startas ett kongressforum där ledamöterna kan diskutera frågor mellan kongresserna.

Jag föreslår

-att kongresserna även hålls i de olika regionerna och inte bara i Stockholm, förslagsvis var 4:e fysisk kongress i Stockholm och resten i våra kretsar.

Anne Johansson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 12

Det är viktigt att uppmärksamma och respektera att olika personer har olika stilar och komfortnivåer när det gäller att framföra åsikter och delta i debatter. Bland annat därför anordnas inför kongresser digitala träffar där nya och gamla ledamöter kan utbyta erfarenheter och förbereda sig för kongressen.

Det finns inga hinder för ledamöter att även på andra sätt träffas och diskutera olika frågor mellan kongresser, och förbundsstyrelsen uppmuntrar sådana initiativ. Det är dock inte en fråga för kongressen att besluta om.

Vi vill betona att kongressen är en plats för öppen diskussion och att alla åsikter är värdefulla, oavsett debattförmåga. För att uppmuntra en atmosfär av öppenhet och respekt måste vi gemensamt arbeta för att alla känner sig bekväma att uttrycka sig.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 13

M Sveriges kongresser och möten

Det har tyvärr framkommit att många av våra yngre och yrkesverksamma kongressledamöter inte ställer upp till omval på grund av att M Sverige valt att lägga kongressdatum och andra viktiga möten under vardagar och/eller arbetstid.

Ska M Sverige ha en framtid och få intresserade medlemmar i yrkesverksam ålder kan och ska inte kongressmöten och andra viktiga medlemsmöten ligga under arbetstid.

Det är heller inte rimligt att ledamöterna/volontärerna ska behöva ta semesterdagar för att kunna vara med på ett möte eller en kongress.

Under 2023 har vi tyvärr erhållit information om att flera aktiva och viktiga medlemmar av missnöje inte ställer upp till omval vilket är en katastrof och stor förlust för organisationen.

Som M-medlem yrkar jag följande:

Att M kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag se till att anpassa mötestider och mötesdagar så våra förtroendevalda och medlemmar kan medverka.

Jan Björklund

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 13

Förbundsstyrelsen tackar motionären och delar synen av att det är av yttersta vikt att skapa möjlighet för så många som möjligt att delta i organisationens möten fullt ut.

Det är dock viktigt att påpeka att möten är förlagda med hänsyn till medlemmarnas förutsättningar och det uppdrag de har antagit. För att skapa en balans mellan tillgänglighet och effektivitet förläggs kongressen vanligtvis till fredag och lördag. Detta är en avvägning som anses vara den bästa för samtliga inblandade parter.

Samtidigt är det viktigt att nämna att genomförandet av kongressen innebär en betydande arbetsbörda för anställda på kansliet i Stockholm. Om kongressen och andra möten skulle hållas under enbart helgdagar måste kontoret eventuellt stängas motsvarande vardagar, och inverka menligt på kansliets övriga arbete.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att anse motionen besvarad.

Motion 14

Tidsplanering väl tilltagen på kongresser

Jag anser att det är väldigt viktigt att kongressledamöterna har tillräckligt med tid för att diskutera och fråga om sådant som upplevs oklart när man går igenom punkterna på dagordningen. De senaste åren har detta inte hunnits med.

Det är viktigt att diskutera orsaker till och följder av beslut och hur poster fördelats under året, på kongressen.

Senast, 2023 var vi tvungna att avbryta för att revisorn hade ett annat möte som var inbokat. När flera av oss ville ställa frågor, fick vi till oss att den auktoriserade revisorn måste vara på ett annat möte kl. 13.15, så vi måste skynda oss!

Under nämnda möte fanns gästtalare och jag anser att det inte är det viktigaste att ha på en kongress. I synnerhet när tid tas i anspråk som skulle kunna användas bättre.

Jag föreslår

-att man planerar kongresserna med tillräcklig tid för att debattera, så att kongressledamöterna hinner gå igenom punkterna ordentligt.

-att gästtalarna inte tar upp viktig tid som hade kunnat användas som mötestid.

-att gästtalare kan komma efter mötena eller vid kvällsmålet.

-att det finns inplanerade pauser och inte för lång mötestid i sträck.

-att det är luft i planeringen inför ev. oförutsedda händelser som systemstörningar med mera.

Anne Johansson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 14

Förbundsstyrelsen delar motionärens uppfattning om vikten av att kongressledamöterna ges tillräckligt med tid för att diskutera och förstå de ärenden som tas upp på dagordningen. Det tas i dag i beaktande vid planeringen av kongresserna.

När kongressen är samlad är det också viktigt med föreläsningar och information i viktiga frågor som förbundet driver. Vid planering av kongressen görs ett gediget arbete så att gästtalare integreras på ett sätt som bidrar till verksamheten och inte hindrar vårt arbete.

Mötetidens längd och inplanerade pauser sätts i enlighet med de ärenden som ska behandlas på kongressen.

Avseende oron för eventuella oförutsedda händelser och systemstörningar, strävar vi efter en flexibilitet och beredskap för att hantera sådana situationer på ett smidigt sätt. Det går dock inte alltid att garantera, som vid exempelvis det världsomfattande teknikavbrott som drabbade kongressen 2020.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att anse att-sats 1 besvarad.

att avslå att-sats 2, 3 och 4.

att anse att-sats 5 besvarad.

Motion 15

Digitala verktyg som följer förbundets stadgar

De senaste åren har vi tvingats vänja oss vid att digitala verktyg används vid kongresserna. Det har inte varit helt bekymmersfritt, då flera ledamöter varit ovana vid dess användning som i kombination med otillräcklig support, medfört att kongresserna försenats betydligt.

Bristande systemfunktion har också funnits. Vid den digitala kongressen 2023, kunde ledamöterna exempelvis inte se hur andra ledamöter hade röstat. Det fick till följd att alla omröstningar i praktiken blev slutna, vilket går emot våra stadgar:

4.2 Rösträtt: 3:e stycket, första meningen: *Beslut vid kongressen fattas genom öppen omröstning utom vid personval då beslut fattas genom slutna omröstning.*

Jag yrkar

-att digitala verktyg som används följer förbundets stadgar avseende öppna och slutna omröstningar.

-att det i det digitala verktyget syns hur ledamöterna röstat om det är en öppen omröstning.

Anne Johansson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 15

Förbundsstyrelsen instämmer med motionären om att det verktyg som används vid digitala kongresser måste uppfylla de krav som finns uppställda i Riksförbundet M Sveriges stadgar.

Vid beslut som inte föranleder votering anges endast bifall eller avslag. Vid beslut som involverar rösträkning anges utfallet. En öppen omröstning hanteras i systemet genom att votering begärs och genomförs. Då dokumenteras hur varje enskild kongressledamot har röstat och visas i mötesverktyget.

Delegaten klickar på (visa röster) i mötessystemet. Där visas en lista med deltagarnas namn samt hur de röstat (ja/nej) eller (bifall/avslag) under pågående omröstning. Man ser även om en deltagare valt att inte rösta eller valt (avstår) om det alternativet är aktiverat.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att anse motionen besvarad.

Motion 16

Vem avgör när en motion är färdigbehandlad?

Jag tog upp ovanstående fråga under ett utskott år 2022. Det visade sig att det var oklart. Enligt våra stadgar är kongressen det högst beslutande organet i M Sverige (3 kap.). Däremellan tar förbundsstyrelsen besluten och leder enligt kongressens beslut.

Jag saknar rutiner för hur motionerna slutförs. Vem avgör när en motion är färdigbehandlad? M Sveriges medlemmar skickar in motioner till M Sverige. Eftersom kongressledamöterna är det högst beslutande organet, borde de också avgöra när en motion är utförd. Detta förfarings-sätt skulle öka demokratin och man riskerar i mindre omfattning att motioner dyker upp som dubletter, som redan är påbörjade eller som i närtid behandlats. Det borde få till följd att det blir klarare hur motionerna behandlats och när de slutförts. Onödigt arbete minskas i flera led, både av förslagsställare, ledning, förbundsstyrelse och kongressledamöter.

Jag yrkar

-att kongressen ska besluta om motionen är aktuell eller om den kan läggas till handlingarna som slutförd.

Anne Johansson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 16

För de motioner som bifalls ges det ett uppdrag till förbundsstyrelsen för förbundets vd och tjänstemän att verkställa. Verkställigheten kan ta olika lång tid, kan visa sig vara ogenomförbart eller kan också implementeras i den ordinarie verksamheten ganska omgående.

När det formulerade uppdraget har påbörjats kan man anse att motionen har uppnått sitt syfte och därigenom betraktas som färdigbehandlad.

Det är dock viktigt att fortlöpande följa upp och övervaka genomförandet av uppdraget för att säkerställa att det slutförs på ett tillfredsställande sätt. Enligt tilläggsbeslut som bifölls vid kongressen 2022 finns den informationen på webbsidan: <https://msverige.se/sa-tycker-vi/om-oss/organisation/kongress/historik-kongresser/> i inloggat läge.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 17

M Sveriges externa revision

Motormännen och M Sverige har under många år anlitat KPMG som externrevisor. Samtidigt har riksförbundet obehindrat drivits med mycket stora årliga underskott.

Våra internrevisorers information och synpunkter har inte kommit oss till del då KPMG av oförklarlig anledning införlivat endast valda delar i sin revisionsrapport, samt enligt obekräftade uppgifter även skrivit anvisningarna för våra valda internrevisorers arbete.

Dels behövs det skifte med jämna mellanrum på revisionsfirma och revisor, samtidigt som förtroendet för KPMG och deras uppdrag för M Sverige under flera år har ifrågasatts av kongressledamöter och M-klubbar.

Vid M-kongressen 2022 hade externrevisorn inte ens tid att vara kvar för att svara på frågor vilket visar på bristande engagemang eller bävan att möta medlemmarnas frågor.

Som M-medlem yrkar jag följande:

Att M-kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag att ta in offerter för byte av revisionsfirma.

Att M-kongressen 2024 beslutar att M Sverige byter revisionsfirma och externrevisor.

Jan Björklund

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 17

Revision av M Sverige sker genom ett revisorskollegium bestående av en auktoriserad revisor och lekmannarevisorer. I samverkan har revisorskollegiet utarbetat en arbetsordning som bygger på god revisionssed och gällande lagstiftning. Arbetsordningen utgör grunden för hur revisionsarbetet ska genomföras. Arbetsordningen revideras löpande, senast skedde det i november 2023, inför revisionen av verksamhetsåret 2023.

Revisorernas uppgift är att utföra revision och löpande granskning av förvaltning och intern kontroll enligt ISA (Internationell Standard of Audit) och god revisionssed i Sverige. De förtroendevalda revisorerna ska huvudsakligen utföra förvaltningsrevision, det vill säga följa upp beslut i kongressen och i styrelsen, till exempel efterlevande av styrelsen beslutad verksamhetsplan och budget. Det är inte revisorernas uppgift att ta ställning till hur M Sveriges resurser ska fördelas och nyttjas, det är styrelsens ansvar.

Revisionsfirma och lekmannarevisorer väljs av kongressen.

Motionären föreslår att M Sverige ska upphandla ny revisionsfirma och ny externrevisor och anger som ett skäl att det kan behövas ett skifte med jämna mellanrum. När upphandling av revision sker upphandlas en auktoriserad revisionsfirma. Revisionsfirman utser därefter vem eller vilka auktoriserade revisorer från firman som ska utföra revisionen. Personer nämns sällan eller aldrig i en upphandling då sårbarheten för den organisation som ska revideras blir stor om nämnda revisor väljer att lämna organisationen eller på annat sätt inte kan utföra uppdraget.

Oavsett vilken revisionsfirma som upphandlas är uppdraget det samma, det vill säga att utföra löpande granskning och kontroll, granska bokslut och årsredovisning enligt ISA och svensk revisors- och revisionssed.

Förbundsstyrelsen delar motionärens uppfattning att det kan finnas anledning att emellanåt upphandla revisionsuppdraget. Men att göra detta just nu är inte tids- eller verksamhetsmässigt optimalt – tvärtom. I januari 2024 beslutade förbundsstyrelsen att genomföra ett större it-projekt i syfte att effektivisera verksamheten och förbättra medlemsnyttan. It-projektet innebär ökade krav på revision under 2024 då byte av system har stor påverkan på verksamheten. Att byta extern revisor samma år som ett stort systembyte genomförs kommer att öka komplexiteten och därmed kostnaden för revisionen då en ny revisionsfirma inte kan förhålla sig till funktionaliteten i tidigare system då man inte har samma erfarenhet som nuvarande revisor. Revisionen kommer då utöver ökad kostnad också att innebära en ökad belastning på organisationen.

KPMG är en välrenommerad revisionsfirma med mycket god kunskap om den verksamhet M Sverige bedriver, i riksförbundet och dotterbolag.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen

att avslå motionen

Motion 18 a

M Sveriges Revision

Under årens lopp har våra av M-kongressen valda internrevisorer och deras rapport ogrundat blandats ihop med den externa auktoriserade revisorn från KPMG.

Anser inte att KPMG i sina rapporter och anvisningar lyckats förhindra de stora årliga förlusterna och minskningen av kapitalet, inte heller har det inneburit att rapporten från våra valda internrevisorer återspeglas i den nu mer gemensamma revisionsberättelsen från KPMG.

Våra valda interna revisorer ska utan kälta få tillgång till protokoll, anteckningar, rapporter, ekonomiuppföljning, utredningar, verksamhetsberättelse, verksamhetsplan etcetera för att kunna utföra sitt viktiga värv.

Våra valda interna revisorers rapport ska separeras och presenteras i sin helhet på våra M-kongresser och inte sammanblandas med den externa revisionsrapporten från KPMG,

Som M-medlem yrkar jag följande:

Att M-kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag se till att våra revisionsrapporter (externt och internt) separeras och presenteras var för sig på våra kongresser.

Att M-kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag se till att våra valda internrevisorer löpande får tillgång till de handlingar som erfordras för uppdraget.

Jan Björklund

Motion 18 b

Utveckla effektiv och kunnig lekmannarevision med full insyn i förbundsstyrelsens och servicekontorets verksamhet

Bakgrund: Den ekonomiska revisionen utförs av extern part som inte synes ha reagerat mot de stora förluster verksamheten bedrivits med, framför allt de senaste åren. Man har kanske bara sett som sitt uppdrag att snävt bedöma att inga lagöverträdelser skett (medan det "inte är förbjudet att bedriva undermålig verksamhet").

Våra egna verksamhetsrevisorers synes knappast ha fullgjort sina uppgifter i och med att man försummat att peka på den enorma ekonomiska misskötsel som lett fram till att praktiskt taget hela kapitalet om cirka 90 miljoner kronor förbrukats inom ett decennium. Indikationer finnas att deras uppgift inte varit lätt att genomföra i alla avsnitt (jfr också deras enkät under året).

Eftersom M Sverige "är en organisation som styrs och finansieras av våra medlemmar" vore det rimligt att dessa erhåller en adekvat och trovärdig återkoppling avseende verksamhetens drift.

Vi föreslår följande:

För att förbättra verksamhetsrevisionen föreslås att kongressen beslutar förbättra den genom:

Att utse två ordinarie revisorer och en suppleant med dokumenterad och erkänd integritet och kunskap inom området.

Att förbundsstyrelse och servicekontor till fullo stöder dem i sitt revisionsarbete och inte undanhåller eller döljer information.

Att revisorerna erhåller ersättning för sitt viktiga uppdrag.

Styrelsen M Sverige lokalklubb Västerbotten, genom Christer Nyberg, ordförande

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 18a och 18b

Motionärerna framlägger synpunkter på hur revisionsarbetet i M Sverige genomförs.

Revisorskollegiet för Riksförbundet M Sverige består av kongressen valda auktoriserade revisorer och lekmannarevisorer. I samverkan har man utarbetat en arbetsordning som bygger på god revisions sed och gällande lagstiftning. Arbetsordningen utgör grunden för hur revisionsarbetet ska genomföras. Arbetsordningen revideras löpande, senast skedde det i november 2023, inför revisionen av verksamhetsåret 2023. Arbetet med att revidera arbetsordningen har stämts av med valberedningens ordförande och förbundsstyrelsens ordförande.

Motionärerna påtalar behovet av att revisorerna löpande får tillgång till de handlingar som är relevanta utifrån god revisions sed och som krävs för revisionsarbetet. M Sverige använder sig av styrelseportalen *Team Engine* för att ge berörda tillgång till erforderliga dokument. Revisorskollegiet ges tillgång till dokumenten när protokoll efter ett styrelsemöte är justerat.

En av motionerna föreslår att revisionsrapporterna från auktoriserade revisorn och lekmannarevisorerna ska separeras. I diskussioner med valberedningens ordförande och styrelsens ordförande har beslut fattats att lekmannarevisorerna, utöver att skriva under den gemensamma rapporten, också har rätt att lämna en kortare skriftlig rapport.

En av motionärerna påtalar vikten av att ordinarie revisorer och suppleanter som utses har dokumenterad och erkänd integritet och kunskap inom området. Då revisorerna väljs av kongressen förutsätter styrelsen att så är fallet.

I motionen påtalas också att revisorerna ska ha ersättning för utfört arbete. Tidigare kongresser har fattat beslut om och för vad ersättning skall utgå till revisorerna, dessa beslut efterföljs.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen att besluta

att anse motionerna besvarade.

Motion 19

Klubbaktiviteter

Under hösten 2023 har referensgruppen haft uppdrag till egentidsmöten via Teams med M-klubbar och avdelningar vilket skett vid två tillfällen, den 31 augusti och den 15 november. Det har förts anteckningar från ovan nämnda möten som distribuerats till deltagarna samt till M Sverige. Anteckningarna har varit föremål för diskussioner i efterföljande möten (Referensgruppen och Ordförandekonferensen).

Vid vårt Teams-mötes anteckningar den 15 november under punkt 14 går att läsa:

”Att tidningen Motor gör reportage om intressanta klubbaktiviteter som sporrar övriga klubbar och avdelningar. Det skulle öka engagemanget bland våra avdelningar, medlemmar och våra lokalklubbar”.

Det kommer att innebära ett större medlemsintresse, ökad aktivitet bland klubbar och avdelningar samt tillskott av nya medlemmar till M Sverige

Som M-medlem yrkar jag följande:

Att M-kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag att se till så vår medlemstidning (Motor) och övrig från kansliet extern medlemsinformation informerar och skriver om våra klubbars och avdelningars medlemsaktiviteter.

Jan Björklund

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 19

En medlemstidning som Motor är central i ideella organisationer, inte minst för Riksförbundet M Sverige. Motor är inte bara Sveriges största tidning för bilister, det är också den enda kanal som når samtliga medlemmar. På så vis fyller den en funktion att, förutom att bevaka fordon, trafiksäkerhet och konsumentfrågor, informera om vad som händer inom riksförbundet.

Utöver Motor finns även andra kanaler, som nyhetsbrev och sociala medier, för att nå ut till medlemmarna.

Såväl Motor som andra kanaler används i dag bland annat för att informera om klubbars och avdelningars aktiviteter, men sådan kommunikation är beroende på att klubbar och avdelningar lämnar information om planerade och utförda aktiviteter, och sammanställer underlag i text och bild för publicering.

Styrelsen delar motionens mening att information om klubbars och avdelningars aktiviteter är betydelsefull och vill ge kansliet i uppdrag att än mer uppmana och uppmuntra riksförbundets klubbar och avdelningar att i högre utsträckning bistå med text- och bildmaterial av kvalitet som lämpar sig för extern kommunikation.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla motionen.

Motion 20

Angående tidningen Motor

Tidningen Motor har med åren fått en professionell utformning med en hel del intressanta artiklar. Dock borde tidningen i betydligt större utsträckning kunna användas för att hålla medlemmarna uppdaterade och för att ha en aktuell medlemsdialog. Förr i tiden fanns sidor i tidningen där man kunde läsa om kommande aktiviteter i olika M-klubbar. Det finns all anledning att ta upp det spåret igen.

Om vi ska lyckas med en förnyring i M Sverige, och värva nya medlemmar, måste man rimligen utgå från att intresset för M Sverige torde bli mycket större om man visar på att det finns möjligheter för den enskilde medlemmen att komma med idéer och synpunkter. Det bör finnas ett forum i tidningen där till exempel insändare och andra inlägg kan publiceras. Informationen om aktuella frågor inom M Sverige bör också förbättras och finnas att läsa om i tidningen. Det var inte särskilt informativt i tidningen med vad som skrevs om det som avhandlats på kongressen 2023.

Vidare finns det all anledning att, förutom reportage om resor utomlands, publicera reportage om resmål inom Sverige, och inte bara skriva om vackra rastplatser i Sverige. Det finns åtskilliga resmål inom vårt land som kan vara värda ett besök. I denna del kan förmodligen klubbarna bidra med tips om sevärdheter och kanske också med bidrag gällande bilder och text.

Jag yrkar att kongressen för M Sverige beslutar uppdra till förbundsstyrelsen att tillse:

att det i tidningen Motor införs medlemssidor där klubbaktiviteter gratis får "annonseras"

att ett forum gällande insändare och debattartiklar införs i tidningen

att i tidningen fortlöpande publiceras en uppdatering gällande aktuella frågor för M Sverige, till exempel sammanfattande om vad som hänt på en kongress etcetera samt

att det återkommande i tidningen publiceras reportage om resmål och sevärdheter inom Sverige.

Ann-Charlotte Bålman

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 20

En medlemstidning som Motor är central i ideella organisationer, inte minst för Riksförbundet M Sverige. Motor är inte bara Sveriges största tidning för bilister, det är också den enda kanal som når samtliga medlemmar. På så vis fyller den en funktion att, förutom bevaka fordon, trafiksäkerhet och konsumentfrågor, informera om vad som händer inom riksförbundet. Utöver Motor finns även andra kanaler, som nyhetsbrev och sociala medier. Genom dessa kanaler når vi ut till medlemmarna löpande i aktuella frågor.

Motionen efterlyser utrymme i Motor för information om klubbaktiviteter, resmål, debattartiklar och M Sveriges pågående arbete. Dessa områden har i dag sin givna plats i tidningen Motor. Dock är pressläggningen för Motor väldigt lång vilket gör att tidningen inte passar som debattforum.

Styrelsen uppmuntrar dock klubbar och avdelningar att i än högre utsträckning engagera sig i tidningens innehåll och bidra med text- och bildmaterial av hög kvalitet.

I övrigt hänvisar styrelsen även till svar på motion 19 samt proposition C *Att vidareutveckla inflytande och mervärde för medlemmarna i Riksförbundet M Sverige.*

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att anse motionen besvarad.

Motion 21 a

Nytt namn för framtidens motororganisation

Jag föreslår till kongressen att till nytt namn för M Sverige i stället skall vara Motor Sverige. Detta gör att vi blir inte lika anonyma som namnet M Sverige och det återblickar på tidigare namn Motor-männen.

Johan Tibblin

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 21 a

Frågan om riksförbundets namn diskuterats vidare under motion 21b. Då denna motion saknar en tydligt formulerad att-sats att ta ställning till, kan den inte behandlas.

Då frågan diskuteras vidare under motion 21b lämnas denna motion utan vidare kommentar.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen

Motion 21 b

Namnbyte

Ändringen av vårt namn från "Motormännen" till "M Sverige" blev inte så lyckat! I vanlig skrift, där inte varumärket med tre kronor syns, förväxlas namnet "M" med ett politiskt parti. I såväl muntliga som skriftliga sammanhang används oftast tillägget "före detta Motormännen" i olika sammanhang. Alternativt används "Motor Sverige". Endast "M Sverige" används nästan aldrig!

Lokalklubb Skåne Öst föreslår därför kongressen:

Att återta det gamla namnet "Motormännen" alternativt att ändra det officiella namnet till "Motor Sverige".

Tommy Nordén

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 21 b

Under 2018 genomfördes en kvalitativ varumärkesundersökning bland medlemmar och potentiella medlemmar. Samtidigt deltog klubbar och avdelningar i workshops för att aktivt bidra i utvecklingen av den nya varumärkesplattformen. Slutsatserna av detta arbete var att vi behövde behålla de värden som gör oss starka, som att vi är trovärdiga, pålitliga och trygga. Samtidigt behövde vi toner och ta bort de värden som gör att många potentiella medlemmar inte kände att vårt erbjudande tilltalar dem.

Alla medlemmar inbjöds att skicka in namnförslag genom tidningen Motor och via Facebook. De förslag som kom in låg till grund för arbetet inför namnbytet.

Mot denna bakgrund bytte Riksförbundet M Sverige namn från det tidigare "Motormännens riksförbund" efter beslut på extrakongressen den 3 april 2019. Extrakongressen beslutade med 2/3 majoritet att förbundets namn ska vara Riksförbundet M Sverige.

Kansliet – genom vilket huvuddelen av riksförbundets externa kommunikation passerar – intygar också att namnen "Riksförbundet M Sverige" och "M Sverige" i dag är väl etablerade, inte missförstås och upplevs som seriösa och samtida.

Tilläggas kan också att riksförbundet för kort kallades för "M" redan för 100 år sedan, och bokstaven har sedan dess varit synonym med riksförbundet i trafik- och fordonsrelaterade frågor.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen

Motion 22

Minska toppstyrningen i M Sverige

Sedan en tid har M Sverige ett mantra "Ett M Sverige". Det kan nog låta bra och fungera i stort, men eftersom klubbarna bevakar regionala frågor och lokal opinionsbildning, kan det bli väldigt tungrott om alla klubbar och avdelningar måste fråga ledningen innan en skrivelse skickas iväg till avsedd instans eller publikation? Det kan bli kostsamt och dra ut på tiden innan skrivelsen kommer iväg.

Enskilda medlemmar drivs ofta av ett stort engagemang, vilket kan minska om man inför varje gång behöver fråga ledningen om "lov".

Det kan också vara så att enskilda klubbar har olika perspektiv och förutsättningar, beroende på vilken krets man tillhör. Då borde man kunna ha skilda synpunkter i olika kretsar.

Det krävs även att den som granskar, är insatt i M Sveriges alla riktlinjer.

Riksförbundet kan gå in i ärenden där de ser att klubbar ensidigt driver frågor som går emot vad som beslutats inom M Sverige.

Jag föreslår

- **att** kongressen beslutar om klarare riktlinjer för när klubbarna behöver fråga riksförbundet innan skrivelse avsänds i ett ärende som en klubb önskar driva eller påverka.

-**att** kongressen beslutar att huvudregeln ska vara att klubbarna kan skriva direkt utåt utan förgående lov eller granskning av riksförbundet.

Anne Johansson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 22

Företrädare för M Sveriges klubbar uttalar sig återkommande i media om för bilister relevanta frågor, inte sällan utifrån ett lokalt perspektiv. Förbundsstyrelsen anser att gällande praxis fungerar och inte kräver ytterligare åtgärd. M Sveriges principiella hållning gällande de flesta för organisationen aktuella frågor finns att tillgå på webbplatsen: <https://msverige.se/sa-tycker-vi/fragor-vi-driver>, liksom i våra rapporter och pressmeddelanden. Tanken med dessa underlag är att de ska utgöra ett stöd för förtroendevalda runt om i landet inför publika framträdanden.

Förbundsstyrelsen upplever inte att det i dag föreligger något hinder för klubbar och avdelningar som önskar driva en fråga. Tvärtom uppmuntras detta, så länge det, som motionären riktigt konstaterar, inte gäller en hållning som "går emot vad som beslutats inom M Sverige". Det finns ett levande utbyte mellan huvudkontoret och klubbaktiva för att ge respektive part understöd i aktuella spörsmål. Hela M Sverige behövs för att vi ska kunna påverka samhällsutvecklingen. Därför behövs också klubbar och avdelningar fortsatt vara viktiga röster mot allmänheten och makthavare.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att anse motionen besvarad.

Motion 23

Ungdomssektion inom M Sverige

Vår organisation tappar ständigt medlemmar, och de kvarvarande får allt högre snittålder. För att vi ska bli en organisation som representerar Sveriges motorburna befolkning, måste snittåldern på våra medlemmar bli lägre och antalet medlemmar öka!

Vi måste därför satsa mycket mer på att få ungdomar mellan 15 och 25 år intresserade av vår verksamhet och bli medlemmar. Årsavgiften ska vara rimlig i förhållande till vad de "får för pengarna" och anpassas till deras ekonomiska förutsättningar. Aktiviteterna ska vara lockande för ungdomarna och anses "prisvärda". Sådana aktiviteter kan vara trafikutbildning med möjlighet till informell övningskörning i olika trafiksituationer och vägunderlag inför körskoleutbildning. Lokalklubben

Skåne Öst föreslår därför kongressen:

att M Sverige utreder förutsättningarna för en ungdomssektion med lokalklubbar för åldersgrupperna 15–25 år med verksamheten inriktad på trafiksäkerhetsfrågor och informell utbildning också i bilkörning.

Tommy Nordén

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 23

Styrelsen ser positivt på motionens strävan mot att engagera ungdomar till Riksförbundet M Sverige genom klubbar och avdelningar.

Centralt har kansliet besökt och arrangerat ett mindre antal träffar för ungdomar, byggt upp kunskap om ungdomsrelaterade frågor – i synnerhet kopplat till A-traktorer – och uppmärksammat satsningar på motorintresserad ungdom, som sponsor till träffar i Oskarshamn och utmärkelsen Årets Hjulklapp till Fryshuset 2022.

Det finns i dag också möjlighet att bli "ungdomsmedlem" till ett reducerat pris. Men det finns problem kopplat till det, för ungdomar under 18 år är marknadsföringslagen mycket restriktiv med hur man får marknadsföra sig, och många av de vanliga medlemsförmånerna – som bränslerabatt – går inte att erbjuda omyndiga. Ungdomar är också välkomna som familjemedlemmar i M Sverige.

Styrelsen delar också motionens synpunkt att en ungdomsverksamhet bör vara tydligare förankrad hos klubbar och avdelningar, och saknar i dag insikt i dessas intresse och möjligheter att engagera sig i ungdomars bilintresse. Styrelsen ser därför positivt på motionens förslag om att utreda förutsättningarna för ett sådant engagemang.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

Att bifalla motionen.

Motion 24

A-traktorer. Långsamtgående fordon (triangeln) med LGF-skylt

Mängden av A-traktorer har ökat kraftigt under senaste tiden. Under den tiden när det är mörkt och speciellt vintern är det svårt att identifiera bakifrån.

Jag föreslår därför kongressen

att försöka påverka att LGF-skylten skulle sitta mellan 50–80 cm från marken och att den ska vara belyst och hållas ren.

Mauri Mäkinieni

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 24

A-traktorer erbjuder överkomlig mobilitet främst för unga människor som genom att äga och köra ett eget fordon har möjlighet att själva ta sig till och från fritidsaktiviteter, skola eller annat. Säkerheten behöver dock höjas. I Sverige har drivits ett lyckosamt opinionsarbete som resulterat i delvis skarpare krav. Fortfarande saknas en del åtgärder, att få köra 40–45 km/h är en fråga som fortfarande är viktig.

En nackdel med A-traktorer anses vara just deras begränsade hastighet, det gör dem mindre praktiska för längre resor och många trimmas för att kunna hålla jämn takt med exempelvis kompisarnas mopedbilar.

Skulle fordonen få köra snabbare, vilket i Sverige arbetas för, minskar också risken för så kallade upphinnandeolyckor. Med en belyst skylt skulle risken sannolikt minska ännu mer, dessutom skulle även de som färdas i en mopedbil eller andra fordon där LGF-skylt erfordras åtnjuta motsvarande säkerhetsförbättring.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

Att bifalla motionen.

Motion 25

Bättre LGF-märkning av A-traktorer

Idag krävs en LGF-märkning av A-traktorer. Skylten för långsamtgående fordon (LGF-skylten) ska vara typgodkänd och placerad baktill och utanpå fordonet med en av triangelns spetsar uppåt. Lägst höjdplacering är 0,6 m och högsta är 1,8 m, mätt från marken till LGF-skyltens nedre del.

A-traktorer har en max hastighet som på landsväg är betydligt lägre än övrig trafik. LGF-märkningen, placerad bakpå en A-traktor, innebär att den endast syns från det närmast bakomvarande fordonet. Eftersom A-traktorer idag kan vara en i det närmaste ny personbil; Volvo, BMW eller vilket märke som helst är det inte lätt att skilja en A-traktor från en "vanlig" personbil. I mörker och dålig sikt är det dessutom ofta svårt att avgöra en framförvarande bils hastighet. Det sker dagligen många incidenter med hastiga inbromsningar på grund av svårigheten att se skillnad på en A-traktor på allmän väg och en personbil vilket skulle kunna undvikas genom att skyltningen på A-traktorerna förändras och blir mer tydlig.

Kravet bör vara att märkningen ska finnas på taket så att den syns såväl framifrån som bakifrån, tillika att den är självlysande och kan uppmärksammas i mörker.

Jag föreslår därför kongressen

att ge styrelsen i uppdrag att påverka regelverket avseende A-traktorers märkning så att den blir tydligare; inte är synlig enbart för närmast bakomvarande bil och självlysande.

Maria Bergström

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 25

A-traktorer erbjuder överkomlig mobilitet främst för unga människor som genom att äga och köra ett eget fordon har möjlighet att själva ta sig till och från fritidsaktiviteter, skola eller annat. Säkerheten behöver dock höjas. M Sverige har drivit ett lyckosamt opinionsarbete som resulterat i delvis skarpare krav. Fortfarande saknas en del åtgärder, att få köra 40–45 km/h är en fråga som fortfarande är viktig.

En nackdel med A-traktorer anses vara just deras begränsade hastighet, det gör dem mindre praktiska för längre resor och många trimmas för att kunna hålla jämn takt med exempelvis kompisarnas mopedbilar.

Skulle fordonen få köra snabbare, vilket M Sverige arbetar för, minskar också risken för så kallade upphinnandeolyckor. Med en belyst skylt skulle risken sannolikt minska ännu mer, dessutom skulle även de som färdas i en mopedbil eller andra fordon där LGF-skylt erfordras åtnjuta motsvarande säkerhetsförbättring.

Se även förbundsstyrelsens svar på motion 24.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

Att bifalla motionen.

Motion 26

Motverka att EU fattar beslut om skrotning av våra entusiastfordon.

Jag föreslår därför kongressen att aktivt skydda mot att tvingas skrota våra fordon. EU:s planerade strategi för att tvinga oss skrota våra gamla bilar, särskilt de med utbytt motor eller andra icke-originaldelar.

Det ser ut som om de försöker begränsa vår frihet att köra de bilar vi älskar och har investerat tid och pengar i! Men vi kan inte bara sitta ner och acceptera denna orättvisa utan strid. Vi behöver samla alla fordonsentusiaster och ta kampen.

Även om det är viktigt att överväga miljömässiga konsekvenser av äldre fordon, tror jag starkt på värdet av bevarande och respekt för nostalgi. Dessutom har många av dessa gamla bilar redan modifierats till mer miljövänliga versioner genom byte av motor eller uppgraderingar.

Låt oss stå upp för våra rättigheter!

Stefan Medin

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 26

Riksförbundet har via kansliet och i samråd med styrelsen redan fördjupat sig i frågan kring EU-kommissionens föreslagna förordning om uttjänta fordon – den så kallade ELV-förordningen. Det grundläggande syftet med förslaget är att utveckla en cirkulär ekonomi för fordonsbranschen med en högre grad av återvinning och återbruk. Det är en ambition som har många fördelar och Riksförbundet M Sverige har uttalat sig positivt till det syftet med förslaget.

Men det finns också delar av förslaget som riksförbundet har uttalat sig starkt kritiskt mot, i såväl remissvar som vid ett möte på Regeringskansliet, debatttexter i tidningar som Altinget och NWT, förutom vår egen tidning Motor. Vi har också ett samarbete med i första hand Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) och andra intresseorganisationer i frågan. Vi stöder MHRF med flera i sin kritik ur ett hobbyperspektiv, medan M Sverige påpekar de problem förordningen kan innebära för vanliga fordonskonsumenter.

Styrelsen ser gärna att detta arbete fortsätter och intensifieras av kansliet.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

Att bifalla motionen.

Motion 27

Fria rörligheten i EU

Den fria rörligheten finns inte när det gäller husbilar i EU. Varje land hittar på egna dekaler som betyder samma sak som ett annat land, vissa skall ha betalt för vägar eller broar, med dekaler eller transpondrar, alla olika. Detta gör att den fria rörligheten blir en utopi.

Jag föreslår därför kongressen:

att ta beslut om att öka samarbetet med sina systerorganisationer i EU för att påverka regeringar

att har jag ett godkänt fordon i mitt hemland så gäller detta inom EU och att ett enhetligt system för betalvägar med mera gäller i hela EU

Dennis Gustavsson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 27

Att öka samarbetet med riksförbundets systerorganisationer och påverka för ett enklare eller euro-pagemensamt regelverk ligger i linje med organisationens syften och mål.

Det är också tydligt att EU:s transportpolitik ska säkra en smidig, effektiv, säker och fri rörlighet för personer och varor i EU genom integrerade transportnät som omfattar alla slags transporter så som väg, järnväg, sjöfart och luftfart.

Även om det idag går förhållandevis bra att röra sig mellan länder med de flesta fordonstyper finns det särskilda situationer som är betydligt mer komplicerade och svåra för den enskilda att överblicka, som exempelvis de svenskregistrerade husbilarna som trots en vikt på mer än 3 500 kilo får framföras på ett svenskt B-körkort utfärdat innan 1996, den så kallade undantagsregeln.

Det skulle som motionären anför främja den fria rörligheten om alla olika vägavgifter, skatter och andra relaterade kostnader harmoniserades på ett bättre sätt, både för husbilar och personbilar.

Det skulle göra det enklare för människor att resa utan hinder. M Sverige borde genom sitt engagemang i Federation Internationale de l'Automobile, FIA, kunna driva frågan.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

Att bifalla motionen.

Motion 28

M-medlemmarnas försäkringsskydd

Som M-medlem har vi möjlighet att teckna en förmånlig försäkringslösning via M Sverige, både vad gäller motorfordon, fastigheter och så vidare.

Det innebär att ökande skadeutfall kommer att drabba våra M-medlemmar med högre försäkringspremier. Sverige har under år 2021 till 2023 drabbats av kraftiga regn med stora översvämningar på flera platser i landet som drabbar oss försäkringstagare, förutom allt besvär, med ökande försäkringspremier, självrisker, åldersavdrag för inventarier med mera.

Värst var ett dödsfall i Gävle när en person körde ner i vattenmassorna och drunknade i sin bil.

Det har visat sig att våra kommuner och myndigheter har stor skuld i skadeutfallet på grund av igensatta vägtrummor, underdimensionerade gamla avloppssystem som belastas med ytterligare inkoppling vid nyproducerade fastigheter. Liksom övriga landet har vi drabbats i till exempel Hudinge och Enskedefältet.

M-medlemmarna drabbas även av ligor som gör inbrott, tillgriper katalysatorer, multirattar, krockkuddar, lyktinsatser och instrument från våra bilar, samt maskiner och båtmotorer som via våra färjeterminaler och broförbindelser obehindrat förs ut ur landet.

Detta trots att vi har en tullorganisation som tyvärr med regeringens goda minne blundar för exporten av stöldgods. Ett nytt tulldirektiv skulle radikalt minska kostnaden för stölder och skadegörelse som drabbar oss alla.

M Sverige och vår försäkringsagents uppgift är att tillsammans med oss M-medlemmar hålla ner skadekostnadsnivån.

Då måste M Sverige med kraft påtala för våra myndigheter för att få en ändring, så våra M-medlemmar till rimlig kostnad kan fortsätta teckna en försäkring.

Motionen 2022 nr 2 med dess innehåll är än mer aktuell idag.

M har inte tagit ställning till motionärens två att-satser utan den har besvarats med (att motionen skall anses vara besvarad) trots avsaknaden av någon fråga i de två att-satserna.

Inom organisationen M Sverige finns en försäkringsförmedling (M Försäkring) så motionen är högst aktuell och är i medlemmarnas intresse.

Som M-medlem yrkar jag därför att M-kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag:

Att ansvariga på M Sverige tillsammans med försäkringsagenten via berörda myndigheter, tidningen Motor, hemsida, Facebook med mera energiskt och med eftertryck påtalar brister i den kommunala verksamheten som drabbar både försäkringsförmedlingen, M Sverige och deras försäkringstagares (medlemmarnas) ekonomi/resultat.

Att ansvariga på M Sverige kontaktar erforderliga instanser för att påverka beslutet så tullen får erforderliga befogenheter och i uppdrag att kontrollera även export av gods från Sverige.

Även inom detta problemområde påverka och informera externt via tidningen Motor, hemsida, Facebook med mera.

Jan Björklund

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 28

Motionären anför att ökade skadeutfall har påverkan på försäkringspremierna genom risk för höjda premier och tar som exempel kraftiga regn och översvämningar under senare år och ligor som gör inbrott och tillskansar sig katalysatorer, lyktor, båtmotorer med mera.

Försäkringsbolag måste följa ett regelverk för att säkerställa att skadeutfallet i förhållande till inbetald premie över tid är hållbart. Detta kallas ofta för premieutjämning. Tanken är att försäkringsbolaget ska ta in tillräckligt med premieintäkter för att täcka de förväntade skadekostnaderna samt andra kostnader för att driva verksamheten och göra en rimlig vinst.

Det är viktigt att skadekostnaderna inte överstiger den sammanlagda premieinbetalningen, annars riskerar försäkringsbolaget att gå i förlust och inte kunna uppfylla sina åtaganden gentemot försäkringstagarna. Därför genomförs noggranna riskbedömningar som underlag för prissättning av försäkringar. Risken för till exempel översvämningar och stöld är endast några av många risker som vägs in.

Den allmänna debatten om hur samhället ska rustas för extremväder är viktig och M Sverige ska utifrån ett bilistperspektiv vara en aktiv del i den. Delar av det motionären anför ligger dock utanför M Sveriges kärnuppdrag, så som kommuners arbete och beslut om till exempel avloppssystem. Försäkringsbolagen till exempel, trots att de lägger ner en hel del gemensamma resurser på att påtala vilka effekter kommunernas agerande långsiktigt kan ha, har svårt att påverka politiken. Att M Sverige, som bilistorganisation, skulle ha trovärdighet och resurser att påverka i dessa frågor är inte realistisk.

Motionären anför behov av ett nytt tulldirektiv för att minska kostnaderna för stölder och skadegörelse.

Tullbefogenhetsutredningen överlämnade sitt slutbetänkande till regeringen i december 2023. Uppdraget innebär att se över behovet av nya tullrättsliga sanktioner och skärpta åtgärder mot utförelse av stöldgods, SOU 2023:99. I skrivande stund är utredningen ute på remiss. M Sverige kommer att svara på de delar i som har bärighet på organisationens uppdrag. Efter det kommer Lagrådet att lägga fram ett förslag till ny lagstiftning

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att anse motionen besvarad.

Motion 29

Fotoförbud vid trafikolyckor

Vid en trafikolycka, framför allt vid större vägar, har det länge varit vanligt med så kallade tittköer. Dessa är irriterande i sig, men allt sedan mobiltelefonernas kamerafunktion utvecklats så har det också blivit mer och mer vanligt med att folk fotograferar och filmar vid trafikolyckor. Jag anser att detta av många skäl borde förbjudas. Förutom att det är integritetskränkande så innebär det också i vissa fall ett hinder för polis och räddningspersonal att sköta sitt jobb på ett bra sätt.

Jag medger att mitt förslag inte är helt okomplicerat. Naturligtvis kan det finnas undantag från fotoförbudet, till exempel om någon på olycksplatsen handlar på ett kriminellt sätt, men rent generellt bör fotoförbud råda.

Fotoförbud bör för övrigt även råda vid andra former av olyckor än vid trafikolyckor, men eftersom sådana, så att säga, inte ingår i M Sveriges verksamhetsområde, så tar jag inte upp dem här.

Jag yrkar att kongressen ska besluta:

att uttala att M Sverige är för ett förbud mot fotografering vid trafikolyckor

att ge styrelsen i uppdrag att ta vederbörliga kontakter som gör att ett förbud mot fotografering vid trafikolyckor införs

Olov Lindquist

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 29

Vi har långtgående rättigheter att fotografera i offentliga miljöer, men det finns också begränsningar i dessa rättigheter.

Lagen om kränkande fotografering förbjuder fotografering i hemlighet av någon som befinner sig i sin privata miljö eller på en annan plats som är avsedd att vara privat, på en toalett, i ett omklädningsrum eller liknande. (Brottsbalken 4 kap. 6 a §), där böter eller fängelse i högst två år ligger i straffskalan. Notera att här är det fotograferingen i sig som är det straffbara.

Lagen om olaga integritetsintrång (Brottsbalken 4 kap. 6 c §) säger att man gör intrång i någon annans privatliv genom att sprida bland annat bilder på någon som befinner sig i en mycket utsatt situation. I detta fall är det inte fotograferingen utan spridningen av bilden som är straffbar med böter eller fängelse i högst två år.

Utöver detta är det polisens uppgift att reglera tillgång till exempelvis en olycksplats.

Styrelsen delar motionärens oro och irritation över onödig nyfikenhet och fotografering vid olycksplatser. Att införa ett generellt fotoförbud vid olyckor skulle dock strida mot grundläggande bestämmelser om medborgarnas friheter, försvåra journalisters arbete och förutsätta en mängd svårkontrollerade undantag som det exempel om kriminell handling motionen nämner.

Styrelsen uppmuntrar däremot kansliet till informations- och folkbildningskampanjer om hur man bör agera och uppföra sig i samband med trafikolyckor.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 30

App-hysterin måste stoppas

Vid många parkeringsplatser kan man idag inte parkera och erlägga betalning utan att ladda ner en app. Det är många appar för att parkera eftersom samordning är begränsad. Förr kunde man parkera genom sitt kreditkort.

Antalet parkeringsappar som jag har för att täcka platserna i min närhet (Göteborg) är 6 stycken.

Än värre är det när det gäller laddning till min el-bil. Jag har 10 appar för att täcka ett litet resebehov. För att köra från Göteborg till Kiruna behövs minst 26 stycken för att kunna genomföra en trygg resa. I Tyskland kan man ladda ned 1 200 stycken för att klara det landet.

Det är dags att stoppa dårskapen.

Jag föreslår därför kongressen:

att verka för en minimering av appar avseende parkering.

att verka för en minimering av appar för laddning/tankning av bil.

att uppmana motorbranschen till förändring.

att anta motionen i sin helhet.

Gunnar Andreasson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 30

Det finns absolut ett brett stöd gällande frustrationen i att behöva hantera så många olika appar bara för att parkera eller ladda ens elbil, särskilt med tanke på den moderna teknikens potential att förenkla våra liv. Branschen för parkerings- och laddningstjänster kommer att behöva ta itu med den här frågan. En mer samordnad och enhetlig lösning skulle förstås vara till stor fördel för alla som behöver använda dessa tjänster.

Flertalet av de problem som dagens användare upplever gällande mängden appar och betalsvårigheter kopplade till dessa har dock redan hörtsammats och utgjort föremål för omfattande regelförtydliganden från EU, som en del av det så kallade Fit for 55.

Fit for 55 är en del av EU:s mål för att minska växthusgasutsläppen. Kraven inkluderar att öka tillgången på laddpunkter för elbilar, standardisera laddinfrastrukturen, erbjuda laddningsmöjligheter vid bostäder och arbetsplatser, främja användning av förnybar energi vid laddning, samt ge ekonomiska incitament för utbyggnad av laddinfrastrukturen och övergången till elbilar.

Dessutom tillkommer krav på standardiserade betalningsmetoder för publik laddning av elbilar. Publika laddningspunkter måste acceptera betalning med vanliga betalkort, erbjuda transparent prisinformation och säkerställa att olika laddningsoperatörer kan samverka.

Motionären har rätt i sin beskrivning av konsumentens svårigheter gällande samordning med mera. Även om EU fattat beslut i rätt riktning så instämmer förbundsstyrelsen i motionärens två första krav. Målet är att göra betalningsprocessen smidigare och mer tillgänglig för användare samtidigt som hållbarheten inom transportsystemet främjas. Att driva på, följa upp och bevaka att förändringarna verkligen träder i kraft ligger i förbundets fortsatta arbete.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla att-sats 1.

att bifalla att-sats 2.

att anse att-sats 3 besvarad.

att anse att-sats 4 besvarad.

Motion 31

Svenskregistrerade bilar bör stanna i Sverige.

Flera nyheter har under åren sagt att många svenskregistrerade bilar säljs utomlands, i stället för att säljas i Sverige. Särskilt bilar som är yngre. Det medför att det blir färre alternativ för oss svenskar att välja när vi vill köpa begagnade bilar. Jag skulle önska att det infördes en kostnad för ägaren om bilen slutar att vara svenskregistrerad eller att den säljs till utlandet och där slutar att vara svenskregistrerad. I syfte att motverka att svenskregistrerade bilar säljs utomlands.

Säkert finns det flera alternativ att genomföra detta förslag. Det undertecknad vill föreslå är att det införs en skatt/avgift när en ägare säljer en svenskregistrerad bil utomlands, alternativt när en svenskregistrerad bil inte längre blir svenskregistrerad. Hur en sådan kostnad skall införas har jag inte den tekniska kunskapen om, men utgår från att Riksförbundet M Sverige kan hitta konkreta förslag, om denna motion antas.

Undertecknad vill därför att Riksförbundet M Sveriges kongress beslutar

Att verka för att det införs en skatt när en svenskregistrerad bil blir registrerad i ett annat land.

Anders Torby

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 31

Sverige har att förhålla sig till medlemskapet i EU där den fria rörligheten av varor och tjänster är central del av den så betydelsefulla EU:s interna marknad. Förslaget om ny skatt på överlåtelse av bil till annat land inom EU gemenskapen skulle kunna uppfattas som en begränsning av affärstransaktioner mellan privatpersoner och företag inom EU.

M Sverige verkar för bättre ekonomiska förutsättningar för svenska bilister. Det innebär att värna möjligheten att också sälja sin bil med gott ekonomiskt utbyte. Människor i Sverige skulle med hänsyn till den för närvarande kärva ekonomiska situationen i landet kunna uppfatta att förslaget innebär en ytterligare påfrestning på deras privata ekonomi.

Förbundsstyrelsen förstår och håller med om den problematik som motionären lyfter fram, att utbudet av begagnade bilar minskar när svenska bilar flyttas till utlandet. Det är dock inte uppenbart att det blir en bättre ekonomisk situation för svenska konsumenter om det blir en straffskatt på att sälja bilen till intresserade köpare i utlandet.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 32

Lag mot uppkopplade bilar

Uppkopplade bilar innebär en säkerhetsrisk då det ger möjlighet för hackare att ta sig in i bilens system och i värsta fall orsaka olyckor.

Jag föreslår därför kongressen

att arbeta för en lag mot att bilar är uppkopplade. Helst då inom EU tillsammans med systerorganisationer.

Carl Olsson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 32

Risken för hackare är visserligen verklig, men säkerhetsbrister i biltillverkarnas system är inte särskilt vanliga eller omfattande. Kända intrång som Jeep-fallet från 2015 har inte inneburit fjärrstyrning av fordon i trafik, men det fick Fiat Chrysler Automobiles (FCA) att återkalla över 1,4 miljoner bilar för att åtgärda sårbarheter. Händelsen medförde förbättringar av säkerheten hos bilbranschen i stort genom bättre kryptering och protokoll.

Inom fordonsbranschen är allt fler funktioner beroende av uppkoppling. Efter Dieselgate-skandalen samlas nu data från verklig körning in för att komplettera standardiserade WLTP-utsläppstester. Transportstyrelsen i Sverige ansvarar för insamlingen av sådan data.

Det är dock viktigt att bilägaren/föraren får information om vilken typ av data som samlas in och eventuellt vidarebefordras. Det är också viktigt att, som M Sverige redan arbetar aktivt med, tillse att data som samlas in tillhör bilägaren/föraren. I samarbete med FIA och exempelvis däck- och verkstadsbranschen driver M Sverige frågan på EU-nivå för att driva fram en särskild lagstiftning.

En fördel med uppkopplade bilar är så kallade OTA-uppdateringar (over the air/över luften), som gör att fel i mjukvaran kan åtgärdas utan besök på verkstaden. Denna utveckling gynnar bilägare genom just minskat behovet av verkstadsbesök. Å andra sidan oroar det verkstäderna.

Ytterligare en funktion är E-call, eller Emergency Call, en inbyggd teknologi som automatiskt ringer upp räddningstjänsten vid en olycka. Genom att skicka viktig information som bilens exakta position via gps, hjälper det till att snabbt lokalisera och ge hjälp till de drabbade. E-call är obligatoriskt i nya bilar sedan april 2018.

För konsumenter finns idag övervägande skäl att arbeta mot denna utveckling.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen

Motion 33

Bilägare skall äga informationen som bilen samlar in

Dagens bilar samlar en mängd information från de sensorer som finns. Denna information skall tillhöra bilägaren och inte någon annan. Allra helst skulle bara information samlas in som har med bilens service att göra.

Jag föreslår därför kongressen

att verka för lagstiftning som tillgodoser bilägarens rättigheter eller frihet att slippa integritetsintrång.

Carl Olsson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 33

Sedan 2016 har M Sverige drivit kampanjen *My Car My Data*. Kampanjen har skapats av Fédération Internationale de l'Automobile, FIA, i syfte att uppmärksamma just om frågor kring äganderätt och kontroll över bildata. Initiativet syftar till att informera och utbilda allmänheten och beslutsfattare om vikten av att bilägare har kontroll över de data som samlas in från deras fordon. Det betonar även behovet av att skydda personlig integritet och främja valfriheten för konsumenter när det gäller delning av fordonsdata, som exempelvis bilverkstäder.

Målet är att säkerställa att bilägare har rätten att bestämma över vilken fordonsdata som delas och med vilka aktörer. Det betonar även vikten av att garantera att fordonsdata används på ett säkert och ansvarsfullt sätt för att skydda konsumenternas integritet och säkerhet.

I det här avseendet fortsätter förbundet arbetet och engagemanget med FIA kopplat till dessa frågor.

Det samlas in flera sorters data. Efter Dieselgate-skandalen samlas nu data från verklig körning in för att komplettera standardiserade WLTP-utsläppstester. Transportstyrelsen i Sverige ansvarar för insamlingen av sådan data, vilket utläses i samband med besiktning. Det är möjligt att hos Transportstyrelsen begära att data inte ska samlas in. Riksförbundet M Sverige var remissinstans i samband att de nya bestämmelserna infördes i svenska regelverk.

Ytterligare en funktion är E-call, eller Emergency Call, en inbyggd teknologi som automatiskt ringer upp räddningstjänsten vid en olycka. Genom att skicka information som bilens position hjälper det till att snabbt lokalisera och ge hjälp till de drabbade. E-call är obligatoriskt i nya bilar sedan april 2018.

Det finns idag inga skäl att arbeta för att konsumenter inte ska få del av de förbättrade utsläpps- och säkerhetskrav funktionerna möjliggör.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att anse motionen besvarad

Motion 34

Elbilar når kortare sträckor på vintertid

Elbilars batterier orkar inte lika långa sträckor på vintern som på sommaren, på grund av kallare väder. Det har flera tidningsartiklar presenterat. För dem som vill veta vilken sträcka som gäller för elbilar på vintertid, finns det inga officiella uppgifter från elbilstillverkarna. Men för fossildrivna bilar måste biltillverkarna presentera bilens förbrukning för både landsvägskörning, stadskörning och blandad körning.

När skillnaden för elbilars batterier är stor vid sommar- och vintersträckor, borde elbilar ha kravet på sig att presentera körsträckan för både sommar- och vinterkörning, till exempel vid minus tio graders Celsius.

Idag finns uppgifter om fossildrivna bilars bränsleförbrukning på Transportstyrelsens presentation av bilens alla tekniska uppgifter. Motsvarande uppgifter borde finnas med för elbilar, hur lång sträcka de når upp till, för både sommar och vinterkörning.

Jag föreslår därför kongressen

att Riksförbundet M Sverige uppmanar elbilstillverkare att presentera hur långa sträckor deras elbilar når upp till för både sommar och vinterkörningar.

Anders Torby

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 34

Riksförbundet har vid flera tillfällen fått möjlighet att påpeka problemen med kortare räckvidd vintertid i media. Både i samband med att vi uppmärksammar om de räckviddtester som utförs av Norges Automobil-Förbund, NAF, samt när journalister söker oss för att belysa områden som innebär nya problem som uppkommer vid användning av elbilar.

Elbilars räckvidd kan vara kortare på vintern av flera anledningar. Kallt väder påverkar batteriets prestanda negativt. Att hålla kupén varm i kallt väder kräver energi, vilket ökar energiförbrukningen. Snö och is kan öka rullmotståndet, vilket kräver mer energi för att driva bilen framåt. För att optimera prestandan kan vissa elbilar förvärma batteriet när de är anslutna till en laddningsstation. Det förutsätter dock att bilen kan anslutas vid varje starttillfälle, vilket sällan är möjligt i praktiken.

Det kan finnas juridik som ger stöd för kravet att särskilt informera om elbilens vinteregenskaper, speciellt ifall dessa är så pass avvikande att konsumenter inte kunnat ha fog att förutsätta att det skulle förhålla sig så.

Det finns ett så kallat lämplighetskrav inom konsumentskyddslagstiftningen som kan tillämpas om en vara inte fungerar som den är tänkt på en viss marknad där förutsättningarna är annorlunda än vad som är normalt. En sådan förutsättning kan vara väder och temperaturer som gör att klimatet stundtals snarast kan beskrivas som arktiskt. Skulle detta inverka på funktionen hos exempelvis en bil så pass att det skiljer sig från hur en bil vanligtvis fungerar kan bilen anses felaktig. Antingen får det åtgärdas på teknisk väg genom adekvat produktutveckling, alternativt får man i marknadsföringen vara noga att påpeka om exempelvis säsongvariationer när det kommer till varans beskaffenhet.

Redan idag arbetar förbundet för att förbättra möjligheterna för konsumenter att påtala fel och brister kopplat till elbilens räckvidd vintertid och motionen stärker förbundsstyrelsens bild av att frågan är viktig.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla motionen.

Motion 35

Verkligheten avslöjar elbilen

Under hösten 2023 har referensgruppen haft uppdrag till egentidsmöten via Teams med M-klubbar och avdelningar vilket skett vid två tillfällen den 31 augusti och den 15 november. Det har förts anteckningar från ovan nämnda möten som distribuerats till deltagarna samt till M Sverige. Anteckningarna har varit föremål för diskussioner i efterföljande möten (Referensgruppen och Ordförande-konferensen).

Vid vårt Teams-mötes anteckningar den 15 november fanns mot slutet 6,5 A4-sidor som handlade om "Verkligheten avslöjar elbilen" där deltagarna under punkt 17 ställer sig bakom innehållet i ovan rubricerade skrivelse. Diskuterades även den informationsobalans som råder inom M Sverige mellan el-bilar och övriga delar av den fossilberoende fordonsflottan.

Som M-medlem yrkar jag följande:

Att M-kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag att i vår medlemstidning (Motor) och övrig extern information föra en mer balanserad information om elbilarnas för- och nackdelar med hänsyn taget till ovan rubricerade skrivelse/information på 6,5 sidor med faktaunderlag.

Jan Björklund

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 35

Styrelsen tackar för motionen som visar på ett starkt intresse för medlemstidningen Motor, ett engagemang som delas av stora delar av medlemskåren. Vid de enkäter som görs hos medlemmar får tidningen återkommande mycket höga betyg.

Något som utmärkt Motor i de över 80 år tidningen har givits ut, är en teknisk nyfikenhet och stort kunnande om nyheter för fordonsbranschen och konsumenter. I dag är det hos olika varianter av laddbara bilar som den största utvecklingen sker, och politiska beslut anger att andelen laddbara bilar kommer att öka i den nära framtiden.

För att tidningen Motor ska vara relevant för konsumenter är det avgörande att bevaka för- och nackdelar med laddbara bilar, samtidigt som samma frågor gällande bensin- och dieslbilar fortsätter vara väsentliga delar av tidningens innehåll, vilket även gäller annan extern kommunikation från Riksförbundet M Sverige.

Motionären hävdar att det råder en obalans i hur M Sverige redogör för- och nackdelar med elbilar, men visar inte hur en sådan obalans ser ut. Redaktionen för tidningen Motor har i uppdrag att producera en medlemstidning som bland annat bevakar ny teknik, fordonsbranschen och konsumentfrågor ur flera perspektiv. Då tidningen är så högt skattad av medlemmar är det rimligt att anta att de utför uppdraget väl.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 36

M Sverige skall återta sin roll som företrädare för Sveriges fordonsägare

Jag anser att M Sverige har förlorat rollen som samlade organ/"fackförening" för landets fordonsägare och i stället blivit ett talrör för en politik som inte överensstämmer med huvuddelen av Sveriges fordonsägare. De paroller som står under M:s punkt *Hållbarhet* känns inte som verklighetsförankrade bland medlemmarna och får därför anses som politiska åsikter. Omläggningen till eventuella elfordon i hela landet är i dagsläget inte realistiskt inom rimliga tider. Inblandning av så kallade förnybara drivmedel påverkar inte utsläppen utan är ett för samhället dyrt experiment och nollsummespel som bara Preem tjänar pengar på. Klimatet är ett globalt samverkande system som inte påverkas av vad vi gör i Sverige. 97 % av Sveriges landyta är obebyggd och består i huvudsak av skog som i princip redan nu tar upp den CO2 som vi släpper ut i Sverige. Sveriges totala utsläpp är 0,3 % av de globala utsläppen i världen!

Det föreligger därför ingen relevans med att Sverige skall vara bäst i klassen. M Sverige bör i stället företräda medlemmarnas intressen mot ohemula kostnader och onödiga lagar som bara ett politiskt spel.

Jag föreslår därför kongressen

att omarbete punkterna 1–3 om hållbarhet med mera så att de blir mer verklighetsförankrade för gemene man/kvinna och samhället och därmed mer trovärdiga för M Sveriges medlemmar.

Hans Liljeroth

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 36

Kongressen har vid flera tillfällen fastställt att en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 är en ambition som M Sverige ska stå bakom. Innehållet i respektive punkt 1–3 beskriver att omställningen inte kan äga rum direkt eller för alla på en gång.

Punkt 1 om minskade utsläpp från fordonsflottan är inte en lösning i det korta perspektivet för alla. Punkt 2 om snabbare anpassning av bilparken, pekar på att det krävs fler subventioner och kraftfullare stimulanser för att fler ska ha möjlighet att välja något annat än fossila drivmedel "utan höjda skatter eller krav och förbud". Dessutom påtalar vi vikten av en skrotningspremie, en annan viktig fråga för M Sverige.

Punkt 3 om infrastruktur för alternativa drivmedel pekar på vikten av att blanda in förnybart innehåll samt att det krävs större volymer men också att det skapas incitament att främja bilar med lägre klimatpåverkan generellt.

Dessa punkter är framtagna för att vara verklighetsförankrade men också presentera en ambitionsriktning i det längre perspektivet, även om den som vill och kan har möjlighet att anpassa sitt bilinnehav redan idag.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen

Motion 37

Rättvis beskattning av bilismen

Sverige är en av Europas största länder till ytan och glest befolkat. Därtill har nu införts en beskattningsmodell, bonus-malus, som innebär att många nya bensen- och dieseldrivna fordon får en väsentligt högre fordonsskatt. För att få ett grepp om hur fordonsskattningen är konstruerad belyses det här med två exempel. Uppgifterna är hämtade ur *Bilskatt.nu*. Tesla Model 3: Årlig skatt 360 kr/år, Volvo V60 bensen 138 kw: 8 218 kr (2022), 6 488 kr (2021), 4 478 kr (2020), därefter 1 086 kr/år.

Alla fordon använder vägar och gator och är betjänta av en god vägstandard. Som skattesystemet nu är konstruerat, betalas detta av fordon som drivs med bensen eller diesel. El- och hybridfordon bidrar till en mycket ringa del till att finansiera infrastrukturen. Denna orätta beskattning drabbar främst de som bor på orter där det är långt mellan laddplatser och där det är ett stort behov av fordon för att kunna leva och verka.

Jag föreslår därför kongressen

att förbundet får i uppdrag att driva frågan om att all beskattning av fordon skall ske på lika villkor oavsett drivmedel.

Bertil Andersson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 37

Beskattning av trafik sker på olika sätt med flera typer av skatter. Skatten på drivmedel varierar främst beroende på mängden koldioxid som drivmedlet genererar vid förbränning, men är i princip densamma beaktat mängden koldioxid, vilket är det utsläpp som beskattas både avseende drivmedelsskatt och fordonsskatt. Diesel och bensen beskattas därför högre än etanol eller HVO, som innehåller mer förnybara komponenter. En likabeskattningsprincip tillämpas även för skatt på energi, enligt lagen om skatt på energi, där alla flytande drivmedel såväl som kilowattimmar beskattas lika avseende energiinnehåll, vilket med andra ord även inkluderar laddning av elbilar.

Även om avstånden mellan laddstolpar kan vara längre i vissa områden i Sverige, har försäljningen av elbilar ökat särskilt i regioner som Norrbotten, Västernorrland och Gävleborgs län. Även om elbilar kanske inte är ett realistiskt alternativ i områden med extrema avstånd, kan det fungera för många. Idag får bilägare i ett fåtal kommuner så kallat glesbygdsavdrag på fordonsskatten om ungefär 400 kr, den summan vill M Sverige fyrdubbla och göra tillgänglig för fler.

M Sverige strävar även efter att minska beskattningen av flytande drivmedel, avskaffa malus-skatten och helt ta bort skatten på trafikförsäkring, som har kostat bilister över 40 miljarder kronor i onödig skatt sedan 2007. Förbundet fortsätter att arbeta med frågan om skatter på flera plan.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 38

Värna medlemmarnas ägande och bruk av egna bilar.

Motormännens (M Sveriges) medlemsuppdrag är att värna medlemmarnas ägande och bruk av egna bilar. Det är INTE att följa Sveriges klimatlag och klimatmål, som i mycket går tvärs emot medlemmarnas behov och önskemål genom att pressa dem att köpa dyra och i vardagen opraktiska batteribilar, som oftast är utom räckhåll för medlemmarnas ekonomi.

Utan att värna medlemmarnas intressen mister M sin relevans och lär fortsatt förlora medlemmar. Bara genom att ta strid för medlemmarnas ägande och bruk av egen bil kan M återvinna gamla och vinna nya medlemmar.

Elbilars batterier kräver dyra, sällsynta och ofta miljöfarliga material i stora volymer. Om alla skall köra batterifordon krävs mer av flera sådana material än vad som finns tillgängligt. Att prospektera och utvinna dem kräver stora ekonomiska och materiella resurser i konkurrens med andra behov.

Kolbaserade bränslen ur marken har tre olika källor: 1) Sedimenterade rester av döda djur och växter, 2) Sedimenterade rester av sedan länge döda mikroorganismer under världshaven, 3) Ursprungligt kol i olika former och föreningar i jordens inre sedan 3,5–4 miljarder år tillbaka. Ingen brist råder.

Källor: DCO (Deep Carbon Observatory) 2009-2019. Kudryavtsev. Gold, Herndon, Kutcherov m. fl.

Jag föreslår därför kongressen

att M Sverige slutar att följa Sveriges officiella klimatlag och klimatmål med krav att byta till batteribilar och i stället börjar värna medlemmarnas ägande och bruk av egna bilar på verklighetsnära ekonomiska och energimässiga villkor.

Tege Tornvall

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 38

Förbundet har haft stor fördel av och ett gynnsamt läge i opinionen de senaste åren tack vare förtroendet i media att både svara för hur bilresor blivit allt dyrare för gemene man kopplat till höga bensin- och dieselpriser samtidigt som intresset för eldrivna fordon formligen exploderat, vilket följts av hoper av nyfikna funderingar kopplat till livet med en ny elbil.

Bilnehav kantas av ett antal högst individuella aspekter och beror bland annat på den enskildas ekonomiska förutsättningar och behov. Klimatlagen saknar med anledning av dessa frågor relevans då lagens syfte är att strukturera svensk inrikespolitik och myndighetsutövning. Vi kunde till exempel läsa om hur Transportstyrelsen granskat hur regioner och kommuner upphandlar miljöbilar och funnit omfattande brister. Detta är exempel på en fråga som har med klimatlagen att göra.

Förbundsstyrelsen har svårt att se hur motionärens redogörelser om en del visserligen verklighetsnära bekymmer landar i en att-sats om att byta fot i en fråga vi saknar förhållande till. Det är heller inte riktigt att klimatlagen som sådan tvingar oss konsumenter att köpa en batteribil.

Klimatlagen är inte representerad i förbundets opinionsprogram, stadgar eller annan organisatorisk riktlinje. Koppling mellan detta regelverk och förbundets verksamheter saknas därför. Det vill säga, M Sverige är inte hittills eller för närvarande i rollen att följa en klimatlag eller dess uppsatta klimatmål.

Förbundsstyrelsen ser ingen möjlighet att fatta beslut om att upphöra med en aspekt som inte utgör någon del i dagens arbete.

Tvärt om, tack vare vår opartiskhet, har vi oinskränkta möjligheter att granska makten och principerna. Allt som oftast måste dock syftet för arbetet vara just ett sådant som är till så stor fördel som möjligt för Sveriges bilister och konsumenter.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen

Motion 39

Jobba hårdare emot förträngningen av Stockholm

Förträngningen av Stockholms gator har gjort det omöjligt att kunna ha en fungerande stad.

Man borde kunna göra samtliga trafikmedel tillgängliga och inte diskriminera bilisterna. Även antalet parkeringsplatser har minskats samt priset inne i Stockholm är galet dyrt.

Andres Bonilla

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 39

Den samhällsbyggnadspolitik som förts i Stockholm, liksom flera andra större svenska städer, under 2000-talet har på flera sätt försvårat vardagen för bilister. Förtätning har gjort att tusentals parkeringsplatser försvunnit. Genom ombyggnad och nya regler har filer dragits in för bilister och framkomligheten försvårats. När infrastrukturen inte byggts ut i takt med tillväxten i befolkning och ekonomi har stockholmarna fått vänja sig vid långa bilköer.

Riksförbundet har på senare år intensifierat opinionsbildningen i dessa frågor. I fokus har inte minst varit att motsätta sig de höjda boendeparkeringsavgifterna, bristen på parkeringsplatser vid nybyggnation, de utvidgade miljözonerna och cykelregler som ökar kollisionsrisken. M Sverige ämnar fortsätta detta viktiga arbete med ambitionen att Stockholm ska bli en stad med hög tillgänglighet för alla, oavsett behov.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla motionen

Motion 40

Stockholm en begynnande "spökstad"

Våra M-medlemmar boende i storstadsområdet konstaterar tillsammans med Region Stockholm att under år 2020 blev det negativa flyttnettöt 5 596 personer och under januari–augusti 2021 var det negativa flyttnettöt 5 795 personer. Och rubriker med att folk flyr från Stockholm förekommer allt oftare.

Utöver denna flykt från Stockholm är det ett stort antal butiker och köpcentra som lades ner eller gick i konkurs. Samtidigt försvann ett otal parkeringsplatser och vårt gatuutrymme krympte oroväckande, vilket skapat bilköer och totalt kaos i trafiken.

Viktiga transporter, räddningstjänst, ambulans och polis kommer inte fram och hindras vid utryckning vilket kan och får allvarliga konsekvenser.

Förr hade vi bilköer morgon och kväll, nu är det bilköer och trafik-kaos under dagens alla timmar.

Vinterunderhållet vintern 2023 och våren 2024 är fortsatt under all kritik för både gående, bilister och nyttotrafiken, undantag de uppvärmda, rensopade och saltade nyanlagda breda cykelbanorna.

Våra medlemmar boende inom detta område är beroende av parkeringsplats när de för klimatets/miljöns skull byter ut sin bensin/diesebil till en eldriven bil eller ladd hybrid.

De behöver även kunna ta sig fram gående på gångbanor och trottoarer utan att pulsa i djup snö, slask och is-underlag med risk för ben-/armbrott och övriga halkskador.

Enligt M:s statistik är de flesta av våra medlemmar årsrika, vilket innebär att de behöver sin bil för att kunna ta sig fram säkert som trafikant utan att halka och snubbla på de översnöade elsparkbrädorna på isiga och oplogade trottoarer och gångbanor

Eftersom närservice, affärsnedläggningar, gatuutrymmet, parkeringsplatser och så vidare försvinner eller minskas kraftigt, så minskar även medlemsantalet i M Sverige. De ökande bilkostnaderna, parkeringsavgifterna, trängselskatten är också en påverkande faktor.

Vi bilister/trafikanter/medlemmar förväntar oss en stark organisation som värnar om bilisternas särintressen, vår fria rörlighet, bilägandet, samt är kritiska mot överbeskattningen av bilismen.

Motionen 2022 nr 19 med dess innehåll är än mer aktuell idag. M har inte tagit ställning till motionärens tre att-satser utan den har besvarats (att motionen skall anses vara besvarad) trots avsaknaden av någon fråga i de tre att-satserna.

Som M-medlem yrkar jag därför att M-kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag:

Att ansvariga på M Sverige kontaktar erforderliga instanser för att påverka/behålla och återskapa parkeringsmöjligheter för stadens bofasta invånare tillika M-medlemmar.

Att genom myndighetskontakter och extern information verka för att invånarna får ett vintervägsunderhåll värt namnet, vilket skulle bespara samhället med sjukhus-/försäkringskostnader och våra medlemmar från skadelidande.

Att genom utökade myndighetskontakter och extern information verka för att stoppa/förhindra miljöförstöring, ökande utsläpp, minskande körbanor, trafikkaos, befolkningsutflyttningen, affärsnedläggelser med mera som sker i spåren av den fordonsfientliga myndighetsinställningen.

Jan Björklund

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 40

Motionären lyfter flera problem som tyvärr blivit vardag för många bilister i Stockholm: färre parkeringsplatser, minskat gatuutrymme, sämre framkomlighet, dålig vinterväghållning och långa köer. Detta sammantaget gör vardagen dyrare och mer besvärlig för de som i huvudstadsområdet använder bilen. För vissa kan den allt sämre tillgängligheten med bil till och med påverka möjligheten till att ta ett arbete, bilda familj och andra viktiga inslag i livet.

Så vill inte M Sverige att det ska fortsätta. Vi önskar att huvudstaden ska vara tillgänglig för alla. Det ska vara möjligt att ta sig till samhällsservice, arbeten, butiker, muséer och annat inne i Stockholm även för bilister. Bilen är en självklar ingrediens i en modern och levande stad.

Riksförbundet har på senare år intensifierat opinionsbildningen i dessa frågor. I fokus har inte minst varit att motsätta sig de höjda boendeparkeringsavgifterna, bristen på parkeringsplatser vid nybyggnation, de utvidgade miljözonerna och cykelregler som ökar kollisionrisken.

För M Sverige är det självklart att bilen inte bara behövs på landsbygden, utan också i staden, där de flesta svenskar bor.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla motionen

Motion 41

Info via SVT

Med tilltagande informationsmängder i samhället är det svårt nu ut med information även när det ur samhällets synpunkt vore angeläget. Reklam kostar pengar. Allt färre har dagstidning så det är svårt nå ut med info via annonser i papperstidning.

När nu de skattefinansierade kanalerna TV1 och TV2 hittar tid mellan olika program för att göra reklam för kommande programserier – direktsända eller i SVT Play – så borde de kunna även kunna hitta tid att sända viktig samhällsinfo via tv om till exempel reflexer, vinterdäck, flytvästanvändning med mera.

Vill där för lägga motion om att "M" skall verka för att STV skall åläggas att inte bara ge info för sina egna produkter i "skarven" mellan ordinarie program utan även ge plats för viktig samhällsinfo och info från ideella organisationer, lämpligen i samma mängd som de använder för "egen" info. Inslagen får självfallet icke innebära medlemsrekrytering men källan till info får angivas.

SVT skall då svara för utsändning medan produktionen av materialet skall ske i samråd med till exempel "M", Sjöräddningssällskapet, Fjällräddning och så vidare. Frågan är vem som skall bestämma vad som är angeläget att visa men det borde gå att lösa med lämpligt samråd – gärna i digital form.

Svårigheter får icke göra det omöjligt att använda denna väg att sprida info till gagn för medborgarnas liv och hälsa.

Vill att "M" arbetar för att höja trafiksäkerhet via info i SVT.

Mats E Nilsson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 41

Att få ut information som förbättrar trafiksäkerheten är mycket viktigt, och styrelsen välkomnar motionen som syftar till att M Sverige ska arbeta för att nå ut via SVT i folkbildningssyfte i frågor som rör trafiksäkerhet – något som hör till riksförbundets kärnverksamhet.

Den plats som i SVT ges för samhällsinformation, med undantag för inslag i olika program, är *Anslagstavlan* där korta filmer visas. Denna kanal är dock i huvudsak avsedd för budskap från olika myndigheter, även om möjligheten för M Sverige att få plats där skulle kunna undersökas.

Men – att producera filmer, hur korta de än är, av en kvalitet som kan användas för SVT är mycket kostsamt. Dessutom, även om riksförbundet skulle anse kostnaden vara värd för att producera egna filmer, är det ytterst tveksamt om SVT skulle välja att sända dem.

Styrelsen uppskattar dock motionens andemening och passar på att informera om att representanter för M Sverige ofta bjuds in till programsofforna hos såväl SVT som TV4, och är regelbundet kontaktade som experter i allt från korta nyhetsinslag till längre diskussioner i exempelvis Sveriges Radios konsumentprogram *Plånboken*. I och med att Riksförbundet M Sverige och dess sakkunniga anses som pålästa, trovärdiga och seriösa, får vi ut budskapet om trafiksäkerhet och konsumentträtt.

Trots de svårigheter som har förklarats här ovan, vill styrelsen ge kansliet i uppdrag att undersöka möjligheterna till att få bidra med folkbildande material i exempelvis SVT:s *Anslagstavlan*.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla motionen

Motion 42

Trafiksäkerhetskampanjer

Vi har under året sett, flera gånger, hur M Sverige har gått ut med enskilda pressmeddelanden, som ibland även omfattar trafiksäkerhet såsom de släckta bakljusen vid dålig sikt dagtid.

Jag tror att en vi behöver en trafiksäkerhetskampanj, gärna i samarbete med de andra motor- och trafikantorganisationerna, där budskapen framförs på ett starkt, enkelt och entydigt sätt. Det ska naturligtvis inte bara handla om att kunna sätta på bakljusen vid dålig sikt, utan även en mängd med andra saker som rör trafiksäkerhet – gärna med mycket TV-reklam, sociala medier, men även reklamskyltar vid vägarna (där det är lagligt och tillåtet).

Anpassa hastigheten efter väglaget, bilbältesanvändning, säkra omkörningar, ta bort snö på taket, sätt på ljuset i dålig sikt – jamen vi har väldigt många ganska enkla budskap som vi kan trumma igenom.

Jag föreslår därför kongressen

- **att** styrelsen ges i uppdrag att driva en stark trafiksäkerhetskampanj
- **att** denna kampanj i möjligaste mån ska ske i samverkan med andra organisationer

Jörgen Cáceres

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 42

Trafiksäkerhet är Riksförbundet M Sveriges viktigaste fråga. Antalet skadade och dödade i trafiken måste minska. M Sverige bedriver kontinuerligt kampanjer för att främja säkert beteende i trafiken. Arbetet sker i klubbar och avdelningar – där man genomför undersökningar, informerar allmänheten och har kontakter med lokalmedia – men också nationellt där riksförbundet initierar kampanjer i media och sociala media.

Detta arbete måste utvecklas löpande, i syfte att nå nya målgrupper och hantera förändrade risker i trafiken.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla motionen

Motion 43

Trafiksäkerhetsfrågor

Medlemmar i stockholmsklubben har tillsammans med M-klubb Stockholm haft en mycket viktig TRAFIKSÄKERHETSFRÅGA på dagordningen i över 5 ½ år.

Den 7:e maj 2022 tog M-kongressen beslut om att motionen *Trafiksäkerhetsfrågor* i sin helhet skulle bifallas med dess 4 (fyra) att-satser

Söndag den 17 december 2023 har stockholmsklubben vandrat i Stockholm runt centralen, Stureplan och Östermalm, tagit fotografier på förbudsskylten *Enkelriktat* som fortfarande nästan 2 år efter kongressbeslutet 2022 har den olagliga tilläggskylten (Gäller ej cyklar)

Då Kansliet och M:s huvudstyrelsen tidigare under flera år (sedan 2018) nonchalerat och mot medlemmar och stockholmsklubben haft, en divergerande åsikt i denna viktiga trafiksäkerhetsfråga, blir funderingen om kansliet/huvudstyrelsen i M-Sverige obstruerar mot kongressbeslutet?

Dock ges en ny chans med denna motion, se till att kongressbeslutets fyra attsatser prioriteras och verkställs.

OBSERVERA! denna motion har 4 st, vid M Kongressen 2022, beslutade att-satser nedan som utan dröjsmål ska verkställas och återrapporteras.

M-kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag att fullgöra tidigare kongressbeslut från år 2022:

Att ansvariga på M Sverige kraftfullt, nitiskt och utan dröjsmål kontaktar erforderliga instanser tex. (Transportstyrelsen /infrastrukturministern/Länsstyrelsen/Trafikroteln i Stockholm o.s.v.) och verkar för att våra svenska förbudsskyltar utan undantag ska gälla för samtliga fordonslag enligt nuvarande lagstiftning.

Att verka för att de 350 tilläggskyltar, som trots Transportstyrelsens beslut satts upp av trafikkontoret i Stockholm, nedmonteras.

Att utreda skuld-/ansvarsfrågan om man som bilist eller annan trafikant (gående, cyklande) blir påkörd av ett fordon som kör mot trafiken förbi en förbudsskylt med tilläggskylt.

Att sprida kunskap via M:s hemsida, Facebook, tidningen Motor o.s.v. med information om hur försäkringsbolagen ser på vållandefrågan m.m. samt visa för M medlemmarna att man tar viktiga trafiksäkerhetsfrågor på allvar.

Jan Björklund

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 43

Denna motion har bifallits på kongressen 2022 och uppföljning har gjorts på kongressen 2023. Här nedan följer en beskrivning av de åtgärder M Sverige vidtagit i och med motionens antagande.

M Sverige har kontaktat Transportstyrelsen och trafikkontoret i Stockholm stad för att uppdateras om deras hantering av stridsfrågan samt framfört att all skyltningen ska göras i enlighet med svensk lag. M har skrivit debattartikel om det olämpliga i att tillåta cykling mot trafiken på gator som är enkelriktade för motorfordon samt andra olägenheter gällande cykling i stadstrafik som har skickats in till Mitt i-press och publicerats på webbsidan: <https://msverige.se/sa-tycker-vi/nyheter/cyklar-och-bilar-maste-samsas-i-trafiken/>

M Sverige har kontaktat Stockholms stad och påpekat att olagliga skyltar ska tas bort. Efter denna kontakt har staden försäkrat oss om att alla nuvarande skyltar är lagenliga. Riksförbundet M Sverige har framfört till Stockholms stad att nuvarande skyltning är olämplig, även om den är laglig.

M Sverige har haft möte med Transportstyrelsen, med anledning av deras regeringsuppdrag att analysera regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka, där M Sverige framförde farhågor om ökad kollisionsrisk för cyklar och bilar vid tillåtande av cykling mot enkelriktat. När utredningen slutredovisades hösten 2022 kunde det konstateras att myndigheten gick på M Sveriges linje. Transportstyrelsen avrådde från nya cykelregler som metod för att främja cykling och pekade ut cykling mot enkelriktat, nya omkörningsregler och allgrönt för cyklister som exempel på regler som inte borde tillämpas.

M Sverige har också i remissvar – *I2022/01032* (<https://msverige.se/sa-tycker-vi/remissvar/2022-remissvar-i2022-01032-remiss-av-utredning-av-mal-om-okad-andel-cykling-i-sverige/>) samt i möte med ledamöter ur riksdagens trafikutskott pekat ut tillåtande av cykling mot enkelriktat som ogenomtänkt och osäkert.

Efter återkommande möten med Transportstyrelsen landade också Transportstyrelsen i att avråder från cykling mot enkelriktat: <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/vag/delrapport-2-uppdrag-att-analysera-regelfragor-sa-att-andelen-som-reser-med-cykel-kan-oka.pdf>

Vi driver frågan om cykling mot enkelriktat och andra cykelrelaterade frågor på "nya" webbplatsen: <https://msverige.se/sa-tycker-vi/fragor-vi-driver/trafiksakerhet-och-infrastruktur/sakerhet-for-cyklister-och-oskyddade-trafikanter/>

Våra åsikter har även framförts i pressmeddelanden: <https://msverige.se/sa-tycker-vi/nyheter/nya-regler-far-inte-fler-att-cykla/> och i tidningen Motor: <https://msverige.se/sa-tycker-vi/m-sverige-granskar/m-sverige-granskar-ar-politikerna-ute-och-cyklar/>

Tidningen Motor har på M Sveriges uppdrag gjort en granskning av ansvarsfrågan ur ett försäkringsperspektiv: <https://msverige.se/sa-tycker-vi/nyheter/vem-bar-ansvaret/> som också spridits på webbplatsen och i sociala medier.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att anse motionen besvarad

Motion 44

Stoppa olämpliga fordon vid svårt vinterväglag.

Anser M att det kan vara lämpligt att polisen aktiveras och möjligen får utökat uppdrag att kontrollera däck – speciellt på så kallade E-lastbilar med en enda drivaxel. Det finns tidigare påpekat och omskrivet att dessa bilar ses träna slalomåkning på vintervägar vilket ofta avslutats med vilopaus i dike eller tvärs över vägen. De kan dock ej förbjudas då de är EU-godkända men det innebär ju icke att de bör ut på vägarna vid otjänlig väderlek.

Vad finns för möjlighet för polisen att ge kännbara böter eller kanske även tillfälligt körförbud för dessa fordon när förarna trots varningar ger sig ut vid snöhinder eller extrem halka? Pressen på förarna torde medföra att de själva inte gärna vill ta beslut att ej köra vid svåra väglag. Olycksrisken lär vara något ökad men framför allt ofta hinder för övrig trafik samt ökat behov av bärgning.

Hur detta skall åtgärdas kanske lyfts fram i samband med utredande av trafikstörningarna i Skåne 3–4 april 2024 men anhåller att M bevakar och lyfter fram denna fråga som varit aktuell i Norrland länge men nu kan intressera beslutsfattare även i södra och mellersta Sverige.

Mats E Nilsson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 44

Motionären observerar korrekt att EU-trailers, och andra ekipage som är dåligt anpassade för svenska klimat, inte sällan är inblandade i avåkning och olyckor vintertid. I Sverige driver flera relevanta frågor. Vi stödjer hårdare krav på lastbilarnas konstruktion och skick. Vi vill ha ett skärpt beställaransvar när det gäller transporter. Vi vill att fordon ska klampas och tas ur trafik i fler fall. Vi vill inte minst att polisen i många fler fall ska stanna och kontrollera den tunga trafiken, såväl lastbilens skick, förarens tillstånd, eventuell överlast och efterlevnad av svenska lagar och EU-regelverk.

Förbundsstyrelsen instämmer med motionären i att denna fråga behöver granskas närmare med anledning av de uppmärksammade problemen under vintern 2023/2024, såsom incidenterna på E22 i Skåne. Det behövs tydligare bestämmelser kring hur statliga myndigheter får och bör agera för att dylika situationer ska kunna undvikas och trafiksäkerheten stärkas.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla motionen

Motion 45

Trafiksäkerhetsarbete Tung trafik

Åter igen har vi drabbats av varierande köldknäppar med kraftigt snöfall under slutet av november och december månad 2023 med omväxlande kall- och varmgrader, isbildning och snökaos.

Under det trafik kaos som rådde i södra och mellersta delen av Sverige, med ofta utländska lastbilar som inte ens tog sig fram på plan väg utan skapade trafikolyckor och miltals köer. Trafiken lamslogs och bilar fastnade i många timmar i köerna.

Problemet är spritt över stora delar av Sverige. I Stockholm orsakar den tunga trafiken kaos så fort det blir lite halt vilket uppmärksammats och påtalats, under de senaste 10 årens vintrar. När de utländska tunga fordonen fastnar i uppförslut på Essingeleden eller något annan mindre motlut då blir det KAOS och trafikstockningar. I vinter har även kollektivtrafikens bussar haft svårt att ta sig fram, halkat och ställt sig på tvären med totalstopp i trafiken som följd.

Mycket kan skyllas på det nästan obefintliga vintervägsunderhållet på våra gator och genomfartsleder.

Kollektivtrafiken prioriteras inte men våra cykelbanor är både snöröjda, saltade och sandade. Även våra trottoarer för gångtrafikanter hamnar i nedre skalan av prioriteringsordningen.

Våra svenska åkerier ska sedan en tid tillbaka ha krav på godkända vinterdäck på alla hjulparen, det borde även gälla våra bussar i kollektivtrafiken. Transportstyrelsen har ändrat sina föreskrifter i TSFS 2019:44 gällande vinterdäck på tunga fordon och släpvagnar. De nya reglerna gäller från 1 juni 2019 vilket innebär tillämpning från vintern 2019 till 2023.

Detta är en viktig trafiksäkerhetsfråga som i värsta fall orsakar stora skador på liv och egendom förutom irritation och förseningar för övrig trafik med stora kostnader för samhället och näringslivet.

Som M-medlem yrkar jag därför att M- kongressen 2024 ger styrelsen för M Sverige i uppdrag:

Att verka för att stoppa/förhindra utländska lastbilar med slicks och/eller utan godkända vinterdäck passera våra svenska gränser eller utföra transporter inom Sveriges vägnät vintertid då det medför stor risk för allvarliga trafikolycksskador och trafik kaos.

Att även kollektivtrafiken uppmärksammas på föreskriften om vinterdäck så det återkommande trafik kaos orsakade av våra bussar inkluderas.

Att verka för att prioriteringsordningen ändras gällande vinterväghållningen så transportnäring, kollektivtrafik och gångtrafikanter tar sig fram säkert och olycksfritt. Det minimerar tidsspillan och ekonomiska konsekvenser för både samhälle, näringsliv och för den enskilda.

Jan Björklund

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 45

Som i motionen förtjänstfullt skildras har den senaste vintern tydligt visat stora brister i vinterväghållningen. Att halkbekämpning, snöröjning och annan vinterväghållning inte utförts i tid och i rätt uppfattning på många håll är uppenbart. I vissa fall har detta lett till allvarliga händelser, där kaoset på E22:an bara är ett av flera fall.

Inte sällan har trafikchaos startat efter att lastbilar dåligt anpassade för svenska förhållanden kört av vägen och blockerat vägbanan. M Sverige har i flera år bedrivit opinionsbildning för tuffare krav på vinterdäck, förbud av undermåliga EU-trailers på svenska vägar, ökat beställansvar för transportköpare, liksom ökade poliskontroller av lastbilars skick och utrustning, chaufförernas regelefterlevnad, eventuella överlast och så vidare. Detta är fortsatt en högprioriterad fråga för M Sverige. Vinterns incidenter har också klargjort att Trafikverket, tillsammans med andra myndigheter, måste ha en mycket bättre operativ förmåga i att stänga av vägar, leda om trafik eller hindra vissa typer av fordon från att ge sig ut på vägar där risken för olyckor eller avåkningar är stor.

Alla enligt lag förpliktigade fordon ska givetvis använda vinterdäck. För tunga fordon med en totalvikt på över 3,5 ton gäller krav på vinterdäck. Kraven gäller även utlandsregistrerade fordon. Om det förekommer ignorans av dessa krav måste detta påtalas och beivras.

Tidigare har M Sverige undersökt kommunernas arbete med vinterväghållningen. I samband med detta har M Sverige uttalat sig enligt följande:

”Det kan finnas goda skäl för kommunerna att prioritera gång- och cykelvägar, såsom att oskyddade trafikanter är mer utsatta för vädrets påverkan och riskerar allvarligare skador vid olyckor. Framkomligheten för bilister och framför allt utryckningsfordon måste dock också fungera. På detta område är det för dåligt i delar av landet”.

M Sverige ser att bättre upphandlingar, bättre ersättningsmodeller och mer resurser behövs för att vinterväghållningen ska fungera för alla trafikanter. Behoven ser dock olika ut i olika delar av landet och M Sverige anser att hur resurser och medel prioriteras mellan gator, vägar samt gång- och cykelbanor är lokala beslut som bör avgöras efter respektive kommuns förutsättningar.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla att-sats 1 och 2.

att anse att-sats 3 besvarad.

Motion 46

Ej halvljus i storstäder

När man behöver ljus för att se själv är det ju hel- och halvljus som gäller, givetvis rätt använt och inställt. Däremot i en storstad med mycket ljus räcker det med varselljuset. Om det användes där skulle man inte bli bländad och då se fotgängare och cyklister med flera bättre. Det asymmetriska halvljuset är förkastligt i staden där vägbulor och rondeller med mera gör att halvljuset blir som helljus ibland.

Förslag:

Att ändra regler så att auto = varselljus på både fram och bak. Halvljus tändes föraren själv när hen bedömer att det behövs.

Stig Berggren

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 46

Hel- och halvljus behövs även i städer. Städernas gatubelysning är inte ett tillräckligt substitut, eftersom de inte i tillräckligt hög grad lyser upp oskyddade trafikanter. Tvärtom omkommer flest i mörkerolyckor i tätbebyggda områden med upplysta vägar. Oskyddade trafikanter har ett ansvar att bära reflexer och följa trafikregler, medan bilister ska använda korrekt belysning och anpassa hastigheten.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 47

Fortkörning från km till procent samt införa prickar/ poäng-system

Jag är en medlem med körkort sedan 1965 och kört bil, buss och lastbil nästan dagligen. Har under de senaste 10 åren upplevt ett hetsigare trafikklimat. Har två förslag till åtgärd ändra hastigheten för böter från km till procent från 50 km. (ex. 50 km blir 57 el. 65 km.)

Samt att införa prickar/poäng. ex. 1 p för låga böter 2–3 p för höga böter samt ett tak på till exempel 10 p. /2År för indraget körkort under en period. Tror det kan minska hetsen när de närmas 7–8 prickar/poäng

Att Kongressen uppmanar åt styrelsen ta upp samtal med Trafikverket om dessa system.

Bertil Karlsson

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 47

Det finns flera goda underliggande poänger i motionärens text: 1. För trafiksäkerheten är god efterlevnad av reglerad hastighet viktig; 2. Påföljder ska utdömas i proportion till överträdelseernas allvarlighetsgrad; 3. Det är viktigt att stävja systematiska fortkörningar.

Det finns dock goda poänger med nuvarande bötesystem. Det är tydligt och enkelt för medborgarna att förstå. Det finns dessutom redan viss differentiering i påföljderna, eftersom det exempelvis ger högre böter att köra 10 km/h för fort där hastighetsgränsen är 30 km/h än där den skyltade hastigheten är 70 km/h.

I Sverige driver redan på för strängare påföljder för de som gång på gång gör sig skyldig till brott i trafiken. Det är i dag ett problem att rättsväsendet inte kan markera tillräckligt mot de som systematiskt ägnar sig åt upprepad trafikbrottslighet.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 48

Återinför dagsböter för trafikförseelser med körkortsindragning vid överskridet maxantal under en treårsperiod.

Förr utdelades ett förutbestämt antal dagsböter för olika trafikförseelser, till exempel renderade överskridande av gällande högsta tillåtna hastighet 1 dagsbot per km/h. Andra trafikförseelser gav andra antal dagsböter. Under en treårsperiod fick föraren ha sammanlagt maximalt 50 dagsböter innan körkortet drogs in under ett antal månader. När tre år gått från de första dagsböterna ströks den äldsta och så vidare. En skriftlig varning utfärdades vid sammanlagt 40 dagsböter. Förare, som under perioden "dragit på sig" exempelvis 30 till 40 dagsböter vet vi erfarenhetsmässigt var ytterst försiktiga med att komma upp till för att inte riskera att komma upp i 50 dagsböter och därmed få körkortet indraget. Storleken på varje dagsbot var då inkomsterberoende, vilket då innebar att även kapitalstarka trafikanter kunde få kännbara bötestraff.

Lokalklubben föreslår därför kongressen att verka för att dagsböter införs för trafikförseelser och att överskridet antal under en viss tidsperiod medför ovillkorlig indragning av körkortet. Varning vid uppnådda 40 dagsböter kan kombineras med någon form av obligatorisk, kompletterande trafiksäkerhetsutbildning.

Tommy Nordén

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 48

Förbundsstyrelsen delar motionärens engagemang för att minska trafikbrottsligheten och att beivra återkommande mängdbrottslighet. Återinförandet av ett system för dagsböter gällande trafikförseelser bedöms dock medföra behov av betydande tillägg av resurser, både i form av personal och ekonomiska medel, för att hantera och fastställa bötesbeloppen. Förbundsstyrelsen bedömer att återinförandet av ett sådant system, som föreslagits i motionen, skulle innebära en oproportionerlig resursallokering från polisens insatser mot den mer allvarliga brottsligheten i det svenska samhället. I stället för att återinföra dagsböter för trafikförseelser förespråkar förbundsstyrelsen en förenkling av det nuvarande systemet. Detta skulle innebära en ökad effektivitet och ekonomisk besparing genom införandet av sanktionsavgifter, likt de som redan tillämpas inom yrkestrafiken för att främja efterlevnaden av regelverket. Dessa sanktionsavgifter kan, vid behov, kombineras med krav på förskotts betalning för att säkerställa en effektiv indrivning och främja regeluppföljning. Genom införandet av sanktionsavgifter undviks ofta betungande utredningar och administrativa uppgifter för polisen, vilket frigör resurser för mer målinriktad brottsbekämpning och utredningar av grövre brottslighet.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 49

Motion för hårdare påföljder mot vanvettskörning i Sverige

Inledning: Danmarks framgångsrika införande av hårdare påföljder för extrem fortkörning, såsom beslagtagande och försäljning av fordon, har varit effektivt för att minska vanvettskörning och öka trafiksäkerheten. Sverige behöver nu liknande åtgärder för att sätta stopp för de farliga handlingarna som omfattas av begreppet vanvettsbilism. Det är av yttersta vikt att skydda våra medborgare och skapa en tryggare trafikmiljö.

Förslag till beslut:

1. Förbundet får i uppdrag att driva frågan om att införa hårdare påföljder: Regeringen bör överväga att införa hårdare påföljder för vanvettskörning, särskilt de handlingar som listas i fenomenet vanvettsbilism. Detta inkluderar att överväga förlusten av körkort, fängelsestraff och andra relevanta sanktioner.
2. Beslagtagande och försäljning av fordon: Inför lagstiftning som ger polisen befogenhet att beslagta och sälja fordon som används vid vanvettskörning, liknande den danska modellen. Inkomsterna från auktionerna kan användas för att stödja trafiksäkerhetsåtgärder och offer för trafikolyckor.

Slutsats: Danmarks framgångsrika implementering av hårdare påföljder för vanvettskörning, lag mot extrem fortkörning, särskilt beslagtagande och försäljning av fordon, har visat sig vara en framstående modell för att minska trafikbrott och främja trafiksäkerheten. Genom att implementera liknande åtgärder i Sverige kan vi skapa en starkare avskräckande effekt och skydda våra medborgare från farliga trafikförseelser. Det är dags att agera kraftfullt för att säkerställa trygga vägar och en säker trafikmiljö för alla.

Jacqueline Tjällman

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 49

Extrema trafikbrott, som de i motionen nämnda vanvettskörningar är ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem, som staten måste bli bättre på att vidta åtgärder emot. I detta ligger att fler fordon och förare måste stoppas och kontrolleras av polis, att polisen ges bättre förutsättningar och att påföljderna anpassas för att komma åt förändrade brottsmönster.

På M Sveriges webbplats (<https://msverige.se/sa-tycker-vi/nyheter/livsfarligt-mota-gangkriminell-i-trafiken>) återfinns M Sveriges ståndpunkt kring kriminella i trafiken och extrema hastighetsöverträdelser, här i nedkortat format:

”Personer med kriminell livsstil begår också systematiskt grova trafikbrott. För att minska risken för dödsolyckor krävs ny lagstiftning mot grova hastighetsöverträdelser och drograttfylla, menar Riksförbundet M Sverige.

Det behövs fler poliser på vägarna. Polisiära trafikinsatser har visat sig vara en effektiv metod för att komma åt gängkriminaliteten.

I Danmark har polisen fått möjlighet att konfiskera bilar, och andra fordon. Samtidigt har i Danmark straffet höjts från böter till fängelse för de allvarligaste hastighetsöverträdelserna.

Lagstiftningen måste anpassas efter den nya verkligheten även i Sverige. Det behövs skärpta straff för upprepade trafikbrott, grovt rattfylleri och extrema hastighetsöverträdelser.”

Förbundsstyrelsen yttrande grundar sig i M Sveriges fastställda ståndpunkt i frågan.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla motionen.

Motion 50

Ge polisen/Transportstyrelsen rätt att omhänderta körkort för yrkeskriminella som använder fordon i kriminellt syfte vid upprepade tillfällen.

Yrkeskriminella använder fordon för att utöva brottslig verksamhet systematiskt och vid upprepade tillfällen. Polisen har i flera fall kunskap om vilka dessa personer är, men kan ej ingripa om inte föraren gör sig skyldig till trafikbrott vid färd till eller från en kriminell aktivitet, vilket sker av och till (ofta hastighetsöverträdelse eller drograttfylla).

Att inneha körkort är ingen rättighet. Det är ett intyg om att en person vid ett vist tillfälle uppfyllt de krav på färdighet och kunskap vid ett (stick)prov av en del av den kursplan som körkortsaspiranten ska utbildats enligt. Det är även indirekt ett förtroende från staten att körkortsinnehavaren ska följa trafikregler och framföra fordonet med omdöme och hänsyn till övriga trafikanter. I en vidare mening bör kraven även omfatta laglydig medborgare i allmänhet, som respekterar lagar och regler som följer av att vara medborgare i det demokratiska Sverige.

I körkortslagen; KKL, framgår följande i 5 kapitlet. Avseende körkortsingripande/återkallelse av körkort: Punkt

5. körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet inte bör ha körkort,
6. det med hänsyn till annat brott som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

Omhändertagande av körkort

7 § Ett körkort skall omhändertas

1. om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har visat tydliga tecken på påverkan av alkohol eller annat ämne,
2. om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas enligt 3 § 1 eller 4,
3. om körkortshavaren till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att köra ett körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, eller
4. om körkortet är ogiltigt enligt 3 kap. 13 § eller 6 kap. 2 §.

Vidare framgår i 3 kapitlet: 2 § Körkortstillstånd får meddelas endast för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon.

Körkortstillståndet gäller endast under en viss tid.

Lämplighet med hänsyn till de personliga förhållandena förutsätter att sökanden inte är opålitlig i nykterhetskänslighet och i övrigt kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken

I den praktiska tillämpning av lagen ovan har således inte polis möjlighet att omhänderta körkortet om föraren inte bryter mot en trafikförseelse. Anmälan kan ske till Transportstyrelsen om att återkalla körkort, men handläggningstiden är lång, flera månader, vilket innebär att den yrkeskriminella kan fortsätta sin brottsliga karriär och förstöra för andra människor, genom exempel inbrott, våldsbrott och drogförsäljning, i och med att brottslingen innehar körkort med rätt att framföra fordon.

Med denna information som bakgrund yrkar jag:

Att förbundet får i uppdrag att driva frågan om att införa skärpning av lagen och lagens tillämpning, så att polisen ska ha rätt att omhänderta körkort för personer som använder fordon i kriminellt syfte vid upprepade tillfällen.

Jacqueline Tjällman

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 50

Förbundsstyrelsen instämmer i att gängkriminella är ett trafiksäkerhetsproblem och att personer med kriminell livsstil begår systematiskt grova trafikbrott. För att minska risken för dödsolyckor krävs ny lagstiftning.

Det är polisens uppgift att hantera trafikrelaterade brott och överträdelser. Om ett fordon används av sin ägare i samband med kriminell aktivitet kan polisen vidta åtgärder i enlighet med svensk lag.

Polismyndigheten har befogenhet att omhänderta körkort. I vissa fall temporärt och då särskilt om det finns fara för trafiksäkerheten eller om personen begår grova trafikbrott. Det är Transportstyrelsen som normalt tar beslutet att omhänderta eller återkalla ett körkort efter en ansökan eller begäran från polisen. Den rättsliga process som följs efter ett omhändertagande följs av myndigheterna. Det finns en möjlighet att överklaga beslutet vilket gör att den rättsliga processen tar väldigt lång tid och kan uppfattas som omständlig.

Utveckling i det svenska samhället har under senare år inneburit att yrkes- och gängkriminella ut-sätter bilister och andra trafikanter för livsfara. Det är vedertaget att personer med kriminell livsstil även systematiskt begår grova trafikbrott.

De yrkeskriminella uppträder med grov vårdslöshet i trafiken. Det resulterar i vansinneskörningar, drograttfylleri, olovlig körning och framförelse av stulna bilar. Gängkriminella använder vidare det svenska vägnätet för transporter till och från brottsplatser samt leveranser av vapen/sprängämnen, narkotika och/eller stöldgods.

I Sverige anser att den svenska lagstiftningen måste anpassas efter den nya verkligheten i Sverige där de gängkriminella grupperingar vuxit sig mycket starka och de polisiära resurserna är begränsade samt att polisen inte kan ingripa angående körkortsinnehav om inte föraren brutit mot en trafikförelse.

En möjlighet för polisen att omhänderta körkortet kan därför vara en åtgärd för att skydda allmänheten och förhindra fortsatt kriminell verksamhet.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla motionen.

Motion 51

Fler bättre, säkrare och mer tillgängliga rastplatser

På Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se) kan man läsa :

”Ta en paus under resan! Runt om i landet finns cirka 270 rastplatser.”

”Planera din resa så att du kan besöka någon av landets vackra rastplatser och ta en paus under resan.”

”Rastplatserna är till för att trafikanterna ska kunna få rast och vila. Det finns även regler om vilotider för yrkestrafiken. Alla har rätt att vara på våra rastplatser samma villkor, men ingen har rätt att stanna där för en längre tid.”

Detta är en mycket bra intention från Trafikverket men som tyvärr skiljer sig rätt mycket från verkligheten.

Allt fler rastplatser upptas av yrkestrafiken. Särskilt frekventerade är våra rastplatser av utländska långtradare som kör alltmer och längre i Sverige och som verkar ha rastplatsen och bilen som enda uppehållsort när de är stillastående. Toalettbesök, bunkring av vatten, dumpning av sopor och annat hygienavfall verkar klaras av på våra gemensamma rastplatser. Att långtradarna blir allt fler och nu tillåts vara ännu längre bidrar också till att privatbilismen trängs undan allt mer.

Att privatbilister inte får plats på de av yrkestrafiken fulla rastplatserna, att privatbilister, särskilt kvinnor, inte vågar stanna på rastplatserna av trygghetsskäl är helt oacceptabelt. Att en trött och kanske okoncentrerad bilförare kör vidare i stället för att stanna och ta en paus utgör en trafikfara inte bara för sig själv och sina eventuella passagerare utan även för andra trafikanter.

För att stoppa denna utveckling krävs åtgärder! Rastplatserna ska, som Trafikverket själva skriver, vara en plats för paus och vila – för alla trafikanter!

Vi föreslår därför kongressen besluta **att**

- Fler rastplatser byggs längs med våra europa- och länsvägar
- Flertalet rastplatser separeras mellan privat- och yrkesbilismen. Detta för att trycket på andelen rastplatser ägnade åt privatbilismen ska minska
- Antalet trygghetsskapande åtgärder på rastplatserna ökar och blir fler
- M Sveriges VD och/eller ordförande snarast kontaktar Trafikverket om den bristande säkerheten och tillgängligheten på våra gemensamma rastplatser och framför ovanstående förslag

Maria Plass och Ulf Blomgren

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 51

Rastplatser är viktiga för bilister av flera skäl. Dels för trafikanternas trevnad och möjlighet till en behaglig färd. Men inte minst ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det är avgörande att det längs vägen erbjuds möjligheter till pauser för att undvika exempelvis trötthetsolyckor. Det har således länge funnits skäl att bygga fler rastplatser. Som motionärerna noterat har dock behovet ökat på senare år även av andra skäl. Många rastplatser är trånga till följd av den stora mängden lastbilar och yrkeschaufförer. Rastplatserna utnyttjas också till andra ändamål än vad som från början var intentionen, med brottslighet och otrygghet på rastplatserna som följd. Därför finns det goda skäl att intensifiera ansträngningarna för fler, bättre och säkrare rastplatser.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla motionen.

Motion 52

Hjälmtvång för alla oskyddade fordonstrafikanter

I dag har Sverige lagstiftning om skyddshjälm för all under 15 år på cyklar och elsparkcykel.

Tvånget gäller såväl förare som passagerare. För äldre cyklister finns inget hjälmtvång.

Enligt en utredning, gjord 2019 av Trafikverket (dnr TSV 2019-5394), omkom 139 cyklister i vägtrafikolyckor och 1 249 skadades allvarligt under perioden 2014–2019. Vid hjälmtvång för också cyklister över 15 år, skulle antalet omkomna kunna minska med 65 % och antalet allvarligt skadade med 69 %.

Om samtliga cyklister och användare av elsparkcyklar använde hjälm, skulle kostnaden för samhället under den undersökta perioden (6 år) minska med cirka 5 miljarder kronor vid 80-procentig efterlevnad av hjälmlagen. 13 dödsfall och 144 allvarligt skadade skulle kunna ha undvikits under perioden 2014–2019.

Åren efter den undersökta perioden har emellertid ökningen av olyckor varit omfattande, delvis beroende av ökad användning av elsparkcyklar. Således omkom 87 cyklister under tiden januari–november 2023 (av totalt 210 omkomna i trafiken), enl. TSV:s statistik.

Lokalklubben Skåne Öst föreslår därför kongressen

att verka för att Sverige inför lag om hjälmtvång också för alla cyklister över 15 år.

Tommy Nordén

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 52

Användning av hjälm kan förhindra inte minst allvarliga huvudskador hos cyklister. Därför påtalar M Sverige ofta det viktiga i att använda hjälm.

Att införa och genomföra en hjälmtvångslagstiftning för vuxna cyklister skulle däremot vara komplex och resurskrävande. En utmaning med sådan lagstiftning skulle vara att vinna praktisk legitimitet hos den breda allmänheten. Det skulle kräva betydande insatser för att genomföra och upprätthålla lagstiftningen, vilket kan vara svårt att göra på ett effektivt sätt. Om lagen inte skulle upprätthållas i praktiken skulle det däremot urholka trovärdigheten i lagstiftningen. Förbundsstyrelsen anser att nuvarande avvägning där det rådet hjälmpåbud för barn under 15 år är väl balanserad och har stöd i befolkningen.

Så långt det är rimligt bör vuxna individer själva ha rätt att fatta beslut om sin egen personliga säkerhet. Genom att uppmuntra till ansvarstagande och medvetenhet kan vi skapa en kultur där varje cyklist tar ansvar för sin egen säkerhet. Förbundsstyrelsen bedömer att det i aktuellt fall är rimligt att ge det individuella ansvarstagandet företräde framför reglering i lag.

I norska Trafikksikkerhetshåndboken står följande: "Sykkelhjelm har en tendens til å være mer effektiv i å forhindre hode- og hjerneskadene når hjelmbruken er påbudt og/eller høy enn når hjelmb Bruken er frivillig og lav. Forskjellene er imidlertid relativt små og det ble ikke funnet noen sammenheng mellom hjelmb bruk eller hjelmpåbud og effekten på alle, ansikts- og nakkeskader. Dette er basert på resultater fra metaanalyse hvor studiene er delt inn etter hjelmb Bruken (lav/middels/høy) eller etter hvorvidt hjelmb Bruken er påbudt."

I stället för att införa hjälmtvång för vuxna cyklister bör vi fokusera på andra åtgärder som kan förbättra cykelsäkerheten, som att investera i säkrare cykelinfrastruktur, i högre grad separera cykeltrafiken från motortrafiken och genom regler och infrastruktur främja säkra cykelöverfarter.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 53

Certifiering för körning under vinterhalvåret

Hälften så många dör i trafiken nu jämfört med för drygt tio år sedan. Samtidigt blir andelen lastbilsolyckor fler och under 2023 var fordonstypen inblandad i 22 av 37 dödliga mötesolyckor. Allt fler tunga lastbilar rullar på Sveriges vägar. Transporterna genom landet har ökat med 30 procent på 20 år men utvecklingen av säkerheten i lastbilar har inte hållit samma takt. Tre miljoner transporter genomfördes av utländska lastbilar som totalt körde 798 miljoner kilometer i Sverige år 2021. Fram till idag har siffrorna ökat ytterligare och tung trafik kommer alltmer i blickfånget när en större andel av alla kollisioner har med tung trafik att göra.

Under vintern 2023/2024 har fler olyckor än de senaste vintrarna orsakats av lastbilar som inte haft rätt utrustning. Lagen om vinterdäck ansågs i en utredning som genomfördes av Transportstyrelsen 2022/2023 vara tillräcklig. Varför de inte ansåg att det finns något skäl till att ytterligare skärpa kraven på vinterdäck och däckutrustning för tunga fordon. Men inte bara däck och tillhörande utrustning har betydelse för en trafiksäker framfart på vinterväglag. Många av de utländska förare som kör in i Sverige har ingen grundläggande kunskap i vinterkörning/halkkörning. Än mindre har de någon erfarenhet av att hantera sitt fordon i till exempel 30 centimeter blötsnö kombinerat med kraftiga vindbyar.

Långtradarkaravaner med fordon som inte respekterar däckkravet och förare som inte har kompetens att köra annat än på barmark bidrar till att öka såväl incidenter som olyckor vilket blir kostsamt för alla parter: samhället, företagen och individen. Det kaos som uppstod på E22 mellan Hörby och Kristianstad den 3 januari hade många orsaker, men fakta är att många av de lastbilar som var med bland de totalt 1 000 bilar som blev stillastående inte var rätt utrustade vare sig fysiskt eller kunskapsmässigt för att ge sig ut i det väder som då rådde.

En enskild åtgärd hjälper förmodligen inte men ett sätt kan vara att fokusera på komplexiteten genom att införa en obligatorisk certifiering av samtliga lastbilschaufförer som ska köra i Sverige under vinterhalvåret. Det kan vara ett led i att bidra till ökad trafiksäkerhet även när det råder vinterväglag. Grunden i certifieringen skulle kunna vara Riskettan och Risktvåan kompletterat med ytterligare såväl teori som praktik för att öka insikten och kompetensen inom området.

Jag föreslår kongressen besluta

Att ge styrelsen i uppdrag att tillsammans med andra aktörer utreda en certifiering för körning på vinterväglag. Certifieringen ska krävas av samtliga lastbilschaufförer som framför lastbilar under vinterhalvåret i Sverige (Norge och Finland).

Maria Bergström

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 53

Andelen tung trafik har ökat kraftigt på senare år och i en betydande del av olyckorna där någon svårt skadas eller dödas är lastbilar inblandade. Det finns därför goda skäl att se över yrkestrafikens funktion i Sverige. Förbundsstyrelsen ser dock att det primära problemet av i dag inte ligger i bristande regelverk eller certifieringar, utan att efterlevnaden är så låg. I Sverige driver på för att polisen, liksom andra aktörer som Tullverket, i mycket högre grad ska stanna och kontrollera den tunga trafiken samt att vid behov ta den ur trafik. Trots lagar och föreskrifter förekommer exempelvis undermåliga däck, lastbilar i dåligt skick, olaglig överlast med mera i alldeles för hög utsträckning, liksom påverkade förare, fusk med kör- och vilotider och behörigheter, olovlig körning och annat systematiskt. Förbundsstyrelsen bedömer att problemen med exempelvis EU-trailers vintertid inte framför allt handlar om förarnas bristande kompetens eller utbildning, utan att lastbilarna är dåligt anpassade till svenskt klimat eller att förarna är i dåligt skick till följd av trötthet eller påverkan. Polisen behöver prioritera att utföra många fler kontroller, att ha fler utbildade trafikpoliser och att ha rätt utrustning för att kunna kontrollera fler lastbilschaufförer och deras fordon, så att upptäcktsrisken blir högre.

Det finns redan omfattande regelverk på EU-nivå om körkortsbehörigheter, förordningar för hur lastbilar får framföras och av vilka personer. Sverige kan inte ensamt besluta om den certifiering som föreslås eftersom det med största sannolikhet skulle strida mot konkurrenslagstiftningen. Det skulle kräva ett svenskt undantag för dylik certifiering.

Förbundsstyrelsen anser därför att i Sveriges ansträngningar även fortsättningsvis bör vara att få på plats:

- Fler poliskontroller av tung trafik.
- Ökade behörigheter för Tullverket att ingripa mot tung trafik.
- Ökat beställansvar för svenska transportköpare.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att avslå motionen.

Motion 54

Verka för att bygga 2+2-vägar istället för 2+1-vägar vid nybyggnation.

Bakgrund: När de första mitträckesvägarna byggdes omkring 1998 valdes 2+1-alternativet som gick att klämma in på de så kallade 13-metersvägarna, vilka då generellt hade värsta skadeutfallet. På något sätt har man fortsatt på denna linje, med få undantag som exempelvis "fattigmansmotorvägen (2+2-vägen) vid Söderhamn.

Nackdelarna med 2+1-vägarna har varit uppenbara – kalabalik när två filer övergår till en, svårt när ett fordon får stopp på det enfiliga avsnittet etcetera. Inte minst nu i vinter har nackdelarna ur framkomlighetssynpunkt varit uppenbara. Dessutom har man, trots att problematiken funnits i 25 år, inte tillfredsställande löst frågan om nödpassage genom räcket på ett tekniskt enkelt och stabilt sätt. Det kan gälla som i vintras vid det stora stoppet på E22 i Skåne, men gäller nästa dagligen för exempelvis ambulans, bärgare eller andra "nödfordon".

Att vid nybyggnation bygga 2+2 i stället för 2+1 är rimligen inte så mycket dyrare, eftersom den ökade bredden torde röra sig om enstaka meter. Allt annat arbete med olika tillstånd, markinköp, etcetera är ju desamma.

Vi föreslår följande:

- **Att** M Sverige i sitt politiska påverkansarbete lobbar för denna lösning och belyser frågan ur olika aspekter i sina publika kanaler och i lämpliga remissvar.
- **Att** M Sverige verkar för att få till stånd räcken och lösningar som med enkla handgrepp gör att man i en nödsituation lätt kan öppna räcket.

Christer Nyberg

Förbundsstyrelsens yttrande över motion 54

Mittseparerade vägar räddar liv. Därför har M Sverige drivit på för att fler vägar ska förses med mitträcke. I många fall har en sådan utbyggnad skett genom skapande av 2+1-väg. Detta av kostnadsskäl då vägen inte behövt breddas på samma sätt som vid 2+2-vägar. M Sverige tycker dock att högratifierade sträckor i högre grad bör utvecklas till 2+2-vägar, då detta främjar framkomlighet och trafiksäkerhet. Detta kräver större investeringar. På M Sverige webbplats finns frågor listade som M Sverige opinionsbildar för inom infrastrukturområdet. Där står bland annat följande uppmaning från M Sverige: "Nyinvestera i och bygg ut motorvägarna. På sikt bör Europavägarna genomgående breddas till att vara minst 2+2-vägar för att säkerställa god nivå av framkomlighet och trafiksäkerhet."

Det är önskvärt att det blir enklare för räddningstjänst och bilister att själva kunna öppna upp exempelvis mitträcken för att kunna leda om trafik, evakuera en farlig väg eller att skadade ska kunna få hjälp. Lösningarna finns enligt branschen. Det som krävs är att beställaren, i det flesta fall Trafikverket, efterfrågar och planerar för sådana lösningar.

Förbundsstyrelsen föreslår kongressen besluta

att bifalla motionen



Proposition:

FASTSTÄLLANDE AV HÖGSTA TAK FÖR MEDLEMSAVGIFT 2024

Enligt Riksförbundet M Sveriges stadgar fastställer kongressen ett tak för hur hög medlemsavgiften får vara under den kommande kongressperioden. Styrelsen fastställer sedan den faktiska avgiften.

På kongressen 2022 fastställdes högsta avgift för medlemskap i Riksförbundet M Sverige till att inte överstiga 1,2 % av det fastställda prisbasbeloppet för 2023. 2023 är medlemsavgiften för ordinarie medlemskap 570 kronor.

Förbundsstyrelsen föreslår

att kongressen beslutar att högsta avgift för medlemskap i Riksförbundet M Sverige högst får vara 1,2 procent av gällande prisbasbelopp.

VALBEREDNINGENS FÖRSLAG

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande	Jan Sandberg	Stockholm	omval 2 år
Vice ordförande	Elin Hiller	Malmö	omval/ny post 2 år
Ledamöter	Tora Holst	Stockholm	omval 2 år
	Sten-Olov Altin	Härnösand	omval 2 år
	Patrik Gustafsson	Skövde	omval 2 år
	Ola Andersson	Stockholm	nyval 2 år
	Stefan Kembe	Falun	nyval 2 år
	Kent Andersson	Täby	nyval 2 år

VALBEREDNING

Ordförande	Charlie Magnusson	omval
Vice ordförande	Dan Åberg	omval
Ledamöter	Arne Ekstrand	omval
	Anita Holmberg	omval
	Pia Johansson	omval
Ersättare	Claes Blomberg	omval
	Anders Torby	nyval
	Stig-Björn "Sudden" Sundell	nyval

LEKMANNAREVISORER

Ordinarie	Jan Hognert	nyval
	Jan Winberg	nyval
Ersättare	David Altefur	omval
	Lena Nordenmark	omval

PRESENTATIONER AV DEM SOM ÄR FÖRESLAGNA ATT VÄLJAS TILL STYRELSEN



ORDFÖRANDE
JAN SANDBERG
Stockholm

Omval 2 år
Företagare. Född 1958.

Naturvetenskaplig gymnasieutbildning i botten och har arbetat inom politik och intresseorganisationer samt i gränslandet däremellan.

Jag var ledamot av riksdagen under åren 1986–95 (trafikutskottet och EU-nämnden) samt har därefter haft ledande positioner hos trafiksäkerhetsorganisationen NTF, branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag och Handelskammaren i Stockholm. Är nu verksam som konsult inom public affairs, det vill säga informations- och påverkansarbete gentemot myndigheter och politiker. Arbetar också med utbildning inom bland annat mediehantering och styrelsearbete. Har och har haft styrelseuppdrag i bolag huvudsakligen verksamma på yrkestrafikområdet.

Har varit medlem i M Sverige till och från samt varit kongressledamot i mitten av 90-talet och nu ordförande de senaste två åren.

Jag anser att M Sverige har en extra viktig uppgift i att proaktivt visa på att bilen som transportmedel ger allt fler positiva effekter. Inte minst eftersom utmaningarna med exempelvis miljöpåverkan och trafiksäkerhet håller på att lösas. Den är också en förutsättning för att kunna leva ett fungerande och i övrigt rikt liv i alla delar av Sverige.

I övrigt är mina intressen bland annat fiske och natur samt är touringmotorcyklist sedan unga år.



VICE ORDFÖRANDE
ELIN HILLER
Malmö

Omval ny post
Civilingenjör inom väg- och vattenbyggnad. Född 1978.

Arbetar som enhetschef på Regionfastigheter, Region Skåne sedan årsskiftet. Uppskattar variationen arbetet innebär. Allt från strategi och långsiktig verksamhetsplanering, personalfrågor och inte minst utmaningen att få ekonomin i balans.

Bor i Malmö men kommer ursprungligen från Hässleholm. Har förutom civilingenjörsstudierna studerat ett år arbetspsykologi. Under ungdomsåren varit aktiv i föreningar och där haft olika styrelseuppdrag samt personalansvar. Var exempelvis styrelseledamot i Skånska Tidningsföreningen i 16 år, varav de sista tio åren som vice ordförande (Skånska Tidningsföreningen representerar ägarna för koncernen Skånska Dagbladet). Arbetspolicyn att "jobba säkert eller inte alls" har blivit en självklarhet. Önskar samma självklarhet i trafiken, det vill säga att köra säkert eller inte alls. Det ställer höga krav på riskmedvetenhet och att eliminera risker. Vistas dagligen i trafiken, ofta utan bil. Det blir drygt en mil dagligen i Malmös rusningstrafik, och ser följaktligen stora behov av att trafikmedvetenheten behöver stärkas, från alla trafikanter oavsett fordonsslag. Detta var anledningen till medlemskapet och engagemanget i M Sverige. Blev vald kongressledamot inför kongressen 2016, och ett par år senare i förbundsstyrelsen.

Även om bilen ofta får stå still till vardags så är den självklar på ledig tid. Bäst är bilsemestrarna till Alperna, där allt packas ordentligt och får plats på säkert sätt. Bilen tar en dit man vill och behöver.



LEDAMOT
TORA HOLST
Stockholm

Omval 2 år

*Pensionerad åklagare,
Stockholm. Född 1951.*

När jag gick i pension arbetade jag med specialiserade brottmål, bland annat grov organiserad brottslighet och krigsbrott, ämnen som jag fortfarande intresserat följer. Jag är nu aktiv i ett par ideella föreningar. I mitt hem har sedan barnsben alltid Motormännens, numera M Sveriges, tidning kommit i brevlådan. Bilintresset har funnits som en självklar del i min familj. Mina främsta intressen inom M:s sfär för närvarande är omställningen till fossilfritt och alla frågor som gäller tillgänglighet. Flera av mina familjemedlemmar har rörelsebe- gränsningar. Deras problem måste tas tillvara vid stadsplanering, bilen är fortfarande det bästa alter- nativet för dem.



LEDAMOT
PATRIK GUSTAFSSON
Skövde

Omval 2 år

*Bor sedan 1992 i Skövde,
född 1967, uppväxt i Förslöv.*

Samhällsvetenskaplig gymnasieutbildning i botten för att därefter studera till officer och senare till gymnasielärare. Har arbetat med samhällsutveck- lande verksamheter i mitt yrkesverksamma liv.

Jag arbetar för närvarande som trafikingenjör och har dessförinnan arbetat som gymnasielärare i transportteknik, mentor och förarprovare på for- donstransportprogrammet i Skövde. Jag har även

som adjunkt utbildat på högskolan i Skövde för blivande utbildningsledare på trafikskolor. Trivs med att arbeta med och för människor, i synnerhet ungdomar, och teknik.

Jag har en bakgrund som pansarofficer där jag bland annat arbetat med utbildning av soldater och kollegor i logistik och med uppgifter kopplat till trafiksäkerhet. I övrigt är mina intressen bland annat sport och natur och jag är motorcyklist sedan unga år.

För mig är trafiksäkerhet ett viktigt område att utveckla liksom allt som kan kopplas till omställningen till en mer hållbar transportsektor. Det är en spännande och viktig utveckling med många utmaningar att lösa.



LEDAMOT
STEN-OLOV ALTIN
Härnösand

Omval 2 år

*Född 1953. Bor i Härnösand,
uppväxt i Klockestrand.*

Studerat vid Umeå universitet till förvaltningssoci- onom med examen 1978.

Yrkeskarriären ligger inom offentlig sektor: lokala skattemyndigheten i Umeå, Ludvika kommun, AB Dalatrafik, Landstinget Västernorrland, Kommun- förbundet Västernorrland, Komrev – Kommunför- bundets revisionsavdelning, Timrå kommun, Sunds- valls kommun och Länsstyrelsen i Västernorrlands län.

Jag har varit chef och ledare i drygt 26 år: soci- alchef, socialdirektör och länsråd. Under min tid som länsråd var jag vikarierande landshövding vid två längre perioder. Mina olika ansvarsområden har givit mig stor erfarenhet av att arbeta i ledande befattning inom politiskt styrd verksamhet.

Efter avslutad yrkeskarriär vid årsskiftet 2016/2017 har jag varit senior rådgivare, projekt- ledare och innehaft olika styrelseuppdrag, bland annat i M Sveriges lokalklubb i Sundsvall. Jag har sedan 2018 även erfarenhet av bilresor genom Europa till och från södra Spanien.

Jag har varit medlem i Motormännen/M Sverige i många år och suttit i M Sveriges styrelse sedan 2018.

M Sverige har under drygt 100 år haft en myck- et viktig roll och jag är övertygad om att vi även framledes kommer ha en viktig roll när det gäller hållbart och trafiksäkert resande samt inte minst inom opinionsbildning. Jag anser att bilen under överskådlig tid kommer att vara nödvändig för att tillgodose transportbehov där kollektiva transpor- ter inte finns eller är otillräckliga.



LEDAMOT
KENT ANDERSSON

Täby

Nyval 2 år

Född 1963. Projektledare och vd i kommunikationsbyrå.

Vald som kongressombud för Stockholms län. Ursprungligen journalist, har arbetat inom en rad olika facktidningar. Är i dag delägare i en företagsgrupp inom marknadsföring och vd i gruppens kommunikationsbyrå. Intresserad av trafik och mobilitet, framför allt den enskilde individens rätt och möjlighet att röra sig fritt. Jag tror att jag kan bidra med en övergripande syn på M Sveriges roll i samhället och med tankar och idéer om hur vi kan nå ut till en bredare grupp, kanske framför allt ungdomar för att berätta om M Sveriges verksamhet och idéer.



LEDAMOT
STEFAN KEMBE

Falun

Nyval 2 år

Född 1949 och uppvuxen i Falun, Dalarna.

Född 1949 och uppvuxen i Falun, Dalarna. Gift och två vuxna barn (tekniker respektive lärare). Utbildning förutom gymnasium: högskola med bland annat lärarutbildning och mäklarutbildning, engelska och företagsekonomi. Kurser och kortare studier inom många områden, exempelvis i matematik.

Arbete på flera platser som Falun, Borlänge och Stockholm, även en kort tid i USA.

Arbetat som lärare i många år i Borlänge och Falun samt i Pennsylvania. Fastighetsmäklare i Borlänge.

Anställdes som utbildningschef på Electrolux på deras HK, övertog snart jobbet som försäljningschef för Electrolux Sverige detaljhandel, divisionschef och ingick i ledningsgruppen i cirka tio år. Därefter chef för två Beijer byggvaruhus i Stockholm, samt försäljningschef för de egna varumärkena i Sverige under tio år.

Hela livet har jag haft ett stort intresse för alla fordon och motorer, från moped, motorcykel och traktorer till naturligtvis alla sorters bilar.

Jag har under alla år kört flera tusen mil med bil (egna, tjänste-, förmåns- och hyrbilar), både i tjänsten och privat. Jag har ett stort intresse för trafiksäkerhet och särskilt vad gäller barn och ungdomar i trafiken.

Jag har tillbringat mycket tid i skog och mark under åren. Dels i våra egna skogar i Dalarna och Västerbotten, dels på annat håll. Mitt intresse för skog och natur inkluderar även innehav av hundar, som vi har haft i många år.

Jag är och har varit aktiv i flera föreningar. För närvarande exempelvis i styrelsen för Aktiespararna i Dalarna, revisor för Svenska kyrkan, församlingsråd med andra.



LEDAMOT
OLA ANDERSSON

Stockholm

Nyval 2 år

Född 1956.

Jag har arbetat 37 år i försäkringsbranschen. Började min bana i Skandia och har arbetat som distriktschef, försäljningschef, marknadschef och som produktchef. Är diplomerad i både sak- och livförsäkring hos Institutet för Försäkringsutbildning (IFU) samt har genomgått ett antal högre försäkringsutbildningar.

I Länsförsäkringar AB har jag fram till min pension haft ett antal ledande befattningar, bland annat som chef för utveckling och service på privatförsäkringsområdet där bland andra en grupp ingick som ansvarade för förvaltning och utveckling av länsförsäkringsgruppens motorförsäkringslösningar. Bilar och motorfrågor har varit ett av mina största intressen sedan barndomen.

Ett av de viktigaste områdena för vårt samhälles fortlevnad och utveckling är väl fungerande logistiska lösningar. Här är bilen oundgänglig för de flesta människor och kommer så att vara under lång tid framöver. Utmaningarna ligger till stor del i att minimera bilägandets miljöpåverkan samt att på olika sätt aktivt förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet. Här ser jag att M Sverige har en mycket viktig roll i att bevaka och tillvarata medlemmarnas intressen inom dessa områden.

INSTRUKTION FÖR VALBEREDNINGEN

1. Inledning

Val och arvodering av förtroendeuppdrag inom ramen för Riksförbundet M Sverige ska beredas genom en av medlemmarna styrd, strukturerad och bekantgjord process som skapar förutsättningar för väl underbyggda beslut. Beredningen görs av en av kongressen utsedd valberedning.

Denna instruktion syftar till att tydliggöra dels valberedningens uppdrag, dels hur valberedningens egna ledamöter nomineras och väljs.

2. Valberedningen och dess uppdrag

Valberedningen är medlemmarnas organ och har som uppgift att säkerställa att engagerade och kvalificerade medlemmar nomineras till de val av förtroendemän som ska förrättas vid kongressen. Valberedningen ska bereda kongressens beslut i val av förtroendepersoner och arvodessfrågor samt, i förekommande fall, procedurfrågor för nästkommande valberedning. De val som omfattas är:

- Val till förbundsstyrelse
- Val av revisorer
- Val av kongressfunktionärer
- Val av kongressledamöter
- Val av valberedning

Valberedningen ska ha den sammansättning som vid var tid framgår av förbundets stadgar.

Valberedningens ledamöter ska lojalt tillvarata samtliga medlemmars intresse och inte obehörigen röja vad som förekommit i valberedningsarbetet. Sekretessen medför att kandidater till olika förtroendeposter tillförsäkras

anonymitet under processens gång, och bidrar till att M Sveriges upprätthåller sitt goda rykte som en seriös och professionell organisation. För förbundets bästa och för förtroendet för valberedningen och dess medlemmar är det också av största vikt att alla former av jäv och intressekonflikter undviks. En ledamot eller suppleant i valberedningen ska därför, både innan förtroendeuppdraget accepteras och i det löpande arbetet, noga överväga huruvida en intressekonflikt kan anses föreligga.

Information om namnen på ledamöterna i valberedningen ska finnas tillgänglig på förbundets webbplats. Om ledamot skulle lämna valberedningen under sin mandatperiod ska information om detta samt namn på ledamotens ersättare göras tillgänglig.

3. Valberedningens arbete

Valberedningens arbete ska bedrivas enligt dessa instruktioner. För enskild ledamot i valberedningen gäller därtill "Riktlinjer för förtroendevalda inom Riksförbundet M Sverige" (2018).

Valberedningen ska sammanträda minst 3 gånger per år efter kallelse från valberedningens ordförande. Ordförande leder valberedningens arbete och sammanträden samt tillser att möten bereds och protokollförs samt att protokoll justeras. Sammanträde kan hållas per telefon om omständigheterna så tillåter.

Kontakter med valberedningen sker genom ordföranden eller den ledamot som ordföranden anvisar.

Valberedningen ska bereda och lämna förslag till val av förtroendevalda män och kvinnor som kongressen ska besluta om, samt lämna förslag till arvodering för sådant förtroendeuppdrag.



Som förtroendevald inom M Sverige räknas förbundsstyrelsens ledamöter, lekmannarevisorer, valberedningens ledamöter, liksom suppleant för sådana uppdrag, samt kongressfunktionärer och kongressledamöter.

Valberedningen ska vid framtagande av sina förslag särskilt beakta kravet på godkänd vandelsprövning enligt lag (2018:1219) om försäkringsdistribution och enligt M Sveriges vid var tid gällande vandelspolicy. Förbundsstyrelsen beslutar om vandelspolicy utifrån vad som krävs för Riksförbundets och dess vid var tid anknutna bolags verksamhet.

Detta krav omfattar dock inte nominerade kongressledamöter eller kongressfunktionärer.

Valberedningen ska alltid sträva efter enighet men fattar beslut med enkel majoritet. Vid lika röstetal äger ordföranden utslagsröst.

Var och en av ledamöterna i valberedningen för M Sverige ges möjlighet att delta i ett av styrelsens sammanträde under mandatperioden.

4. Val till förbundsstyrelsen

Valberedningen ska, under ledning av dess ordförande, metodiskt och med iakttagande av god sed vid styrelsearbete arbeta fram underlag och nomineringar för val till förbundsstyrelsen. Valberedningens arbete innehåller flera delmoment:

- Analys av styrelsens kompetensbehov. En systematisk utvärdering ska göras tillsammans med förbundsord-

föranden och, vid behov, styrelsens AU. Genom förbunds- ordförandens försorg ska styrelseutvärdering göras vartannat år. En systematisk utvärdering av styrelsens arbetssätt ska företas genom enkäter och intervjuer. Kontinuitet och förnyelse bör beaktas vid sammansättning av styrelsen. Avstämning bör göras med revisorerna.

- Ett kontinuerligt arbete för att identifiera tänkbara styrelseledamöter mot bakgrund av fastställda kompetensbehov. Samråd med förbundsordförande, AU och revisorer enligt ovan. Kandidater inom kongressen, bland klubbar och från externa källor ska kartläggas och hållas i beredskap för eventuella nomineringar. I det sammanhanget ska kontroller göras så att eventuella intressekonflikter upptäcks.
- På kongressen redovisas hur valberedningen har tänkt och arbetat. Valberedningens förslag presenteras av valberedningens ordförande.

Följande vägledande riktlinjer gäller för valberedningens arbete vad gäller nominering av kandidater till förbundsstyrelsen:

- Ingen ledamot får sitta längre än 12 år i förbundsstyrelsen.
- Valberedningen bör aktivt söka personer till styrelseuppdrag som speglar fördelningen i samhället avseende kön, ålder och etnicitet jämte en bred geografisk spridning bland ledamöterna.
- Valberedningens förslag till förbundsstyrelse ska vara kontoret i Stockholm tillhanda senast den 1 mars kongressåret.



9. Valberedningens förslag till kongressen

Valberedningens förslag till de val av förtroendeledamöter som ska förrättas av kongressen ska tillställas ledamöterna och presenteras på förbundets webbplats senast 20 vardagar före ordinarie kongress. Vid val vid extra kongress gäller den kortare tid som följer av stadgarna.

I anslutning till att kallelse till kongress utfärdas ska valberedningen, på förbundets webbplats eller på annat lämpligt sätt, lämna ett motiverat yttrande över sitt förslag. Yttrandet ska därutöver innehålla en kort redogörelse för hur valberedningens arbete har bedrivits och den process som valberedningen har tillämpat vid framtagande av sitt förslag.

För varje ledamot som föreslås för nyval eller omval ska samtidigt på webbplatsen uppgift lämnas om:

- födelseår samt huvudsaklig utbildning, sysselsättning och/eller arbetslivserfarenhet,
- ev tidigare uppdrag i M Sverige och andra väsentliga uppdrag,
- huruvida ledamoten enligt valberedningen är att anse som oberoende i förhållande till M Sverige och förbundsledningen samt,
- vid omval, vilket år ledamoten valdes.

Valberedningen ska även presentera och motivera sina förslag muntligen på kongressen.

ARVODEN/ERSÄTTNINGAR RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE

FÖRBUNDSSTYRELSEN

Arvoden:

Ordförande	10 000 kr/månad
Vice ordförande	3 000 kr/månad

Mötesersättning:

Sammanträden upp till och med 2 timmar	1 400 kr
Sammanträden över 2 timmar till och med 4 timmar	2 500 kr
Sammanträdestid mer än 4 timmar (heldag)	5 000 kr

Mötesersättning utgår vid styrelsemöten, AU-möten, rådslag, ordförandekonferens, efter inbjudan vid deltagande i lokalklubbs årsmöte utanför egen valkrets samt sammanträden och formella möten där man representerar M Sverige.

Sammanträdestid:

Fysiskt möte: sammanträdestiden räknas från den tidpunkt man lämnar bostaden till dess man är åter i bostaden.

Digitalt möte: sammanträdestiden räknas från den tidpunkt då mötet startar enligt kallelsen till dess att ordföranden förklarar mötet avslutat.

Ersättning för styrkt förlorad arbetsförtjänst kan ersätta mötesersättning.

ICKE AUKTORISERADE REVISORER, VALBEREDNINGENS LEDAMÖTER, SAMT LEDAMÖTER I AV KONGRESSEN ELLER STYRELSEN TILLSATTA ARBETSGRUPPER

Arvoden:

Valberedningens ordförande	2 000 kr/månad
----------------------------	----------------

Arvodet är en ersättning för nedlagd tid utöver valberedningens sammanträden.

Mötesersättning:

Sammanträden upp till och med 2 timmar	1 250 kr
Sammanträden över 2 timmar till och med 4 timmar	2 000 kr
Sammanträdestid mer än 4 timmar (heldag)	3 500 kr

Sammanträdestid:

Fysiskt möte: sammanträdestiden räknas från den tidpunkt man lämnar bostaden till dess man är åter i bostaden.

Digitalt möte: sammanträdestiden räknas från den tidpunkt då mötet startar enligt kallelsen till dess att ordföranden förklarar mötet avslutat.

Resersättning:

Regelverket för resor betalda av förbundet finns i resepolicyen.

Ersättning för resor med egen bil utgår med gällande skattefria belopp, för närvarande 25 kr/mil. Gäller alla förtroendevalda.



TRAFIKPOLICY FÖR RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE

Riksförbundet M Sverige arbetar aktivt för att förbättra trafiksäkerheten och står bakom Noll-visionen. Det är därför viktigt att anställda, förtroendevalda och ideellt aktiva inom organisationen agerar som föredömen i trafiken. Det innebär att vi respekterar lagar och regler i trafiken och tar hänsyn till våra medtrafikanter. Det innebär också att:

- Vi är alkohol- och drogfria när vi framför fordon och vi undviker att köra vid trötthet och vid sjukdom som menligt inverkar på körförmågan.
- Vi medverkar, som förare eller passagerare, till att alla i fordonet använder bilbälte och att det inte färdas fler personer i fordonet än det finns platser med bilbälten.
- Om barn medföljer ser vi till att de använder bakåtvänd bilbarnstol (t.o.m. 4 år), bälteskudde eller annan lämplig skyddsanordning.
- Vi respekterar och följer hastighetsbestämmelserna.
- Vi håller tillräckligt avstånd till framförvarande fordon.
- Som gångtrafikanter använder vi reflexer vid mörker.
- Det ska finnas reflexvästar i bilen att använda vid incidenter i trafiken.
- Vi använder aldrig handhållen mobiltelefon eller sms:ar när vi framför fordon. Vi använder handsfretustad mobiltelefon vid körning.
- Vi använder övrig kommunikationsutrustning på ett trafiksäkert sätt som inte riskerar att inverka menligt på framförandet av fordonet. GPS programmeras när fordonet inte är i rörelse.
- Vi framför ej fordon som inte befinner sig i ett trafiksäkert skick, eller fordon som vi ej behärskar att framföra på ett trafiksäkert sätt.

Trafiksäkerhetspolicy antagen av styrelsen i Riksförbundet M Sverige 2023-11-30.



M SVERIGE



HÅLL DIG INFORMERAD OM

Som aktiv i M Sverige är det viktigt att veta vad riksförbundet centralt står för och vilka frågor som är aktuella. Här nedan listar vi de viktigaste kanalerna så att du kan hålla dig uppdaterad om M Sverige.

MOTOR

Vår tidning Motor är Sveriges största motortidning. Motor kommer ut med åtta nummer per år. Här berättar vi om aktuella frågor för M Sverige, testar bilar, skriver om resor, våra rådgivare svarar på frågor och vi lyfter fram saker som är intressanta för bilister och andra trafikanter.

MSVERIGE.SE

Vår webbplats rymmer mycket intressant information både för dig som klubbaktiv och för våra medlemmar och andra som är intresserade av våra frågor. Här finns råd om hur du bäst tar hand om din bil, tips inför bilresor, allt om dina medlemsförmåner, ditt digitala medlemskort och information om våra medlemsförsäkringar. Du hittar också information från alla våra klubbar.

NYHETSBREV

Ett enkelt sätt att hålla sig uppdaterad på mycket av det som händer inom M Sverige är att prenumerera på de nyhetsbrev som mejlas ut. Alla medlemmar som har angivit en mejladress får månatliga brev med det senaste nytt från M Sverige. Varje vecka går dessutom nyhetsbrev från M Butik med medlemserbjudanden, och kvartalsvis får försäkringskunderna ett nyhetsbrev. Ett särskilt nyhetsbrev går dessutom till förtroendevalda inom riksförbundet, med intern information.

FACEBOOK

Ett mycket bra komplement till vår webbplats är vår Facebook-sida. Här publicerar vi mycket av det som har med vårt opinionsarbete att göra. Vi tipsar om saker man ska tänka på som bilförare med koppling till årstiden, information om andra frågor som vi tycker är intressanta och här delar vi inlägg från andra Facebook-sidor. En del av klubbarna har egna Facebook-sidor. Följ M Sverige på Facebook så missar du inget viktigt! Det är också bra om du delar eller gillar våra inlägg, då får våra frågor ännu bättre spridning. facebook.com/riksmsverige

INSTAGRAM

På Instagram kan du följa tidningen Motor: instagram.com/tidningenmotor

Riksförbundet M Sverige finns också på Instagram med ett eget konto: instagram.com/riksforbundetmsverige

INSTRUKTIONER FÖR EASYMEET

Under årets kongress för Riksförbundet M Sverige används verktyget Easymeet för att bland annat hämta dokument, se dagordningen, begära ordet och rösta.

Du kommer inför mötet att få ett separat meddelande med länk till mötet. Då kan du i förväg logga in, välja lösenord, läsa de handlingar som finns tillgängliga och bekanta dig med verktyget. När du har loggat in kommer du se de möten du är inbjuden till, i det här fallet M Sveriges kongress.

På plats under själva kongressen kommer Easymeet att tillhandahålla läsplattor som är uppkopplade till verktyget och som ska användas under kongressen, du behöver alltså inte ta med din egen dator för den sakens skull. På plats kommer också personal från Easymeet att finnas, som hjälper till om någon skulle krångla eller om du får problem att logga in.

När du är inne i kongressen kommer du se om det finns några dokument att hämta, hur dagordningen ser ut och vilka som deltar i mötet. I dagordningen markeras den punkt som behandlas för stunden i grönt, medan kommande punkt är gulmarkerad och redan behandlade punkter är markerade med grått. Du kommer under mötet kunna begära ordet och ställa ordningsfrågor.

Skulle du få några problem inför mötet, eller har andra frågor om kongressen är du välkommen att ringa M Sveriges Katja Runestam Prinzell på telefon: 072-070 33 37. Under kongressen finns Easymeet på plats.

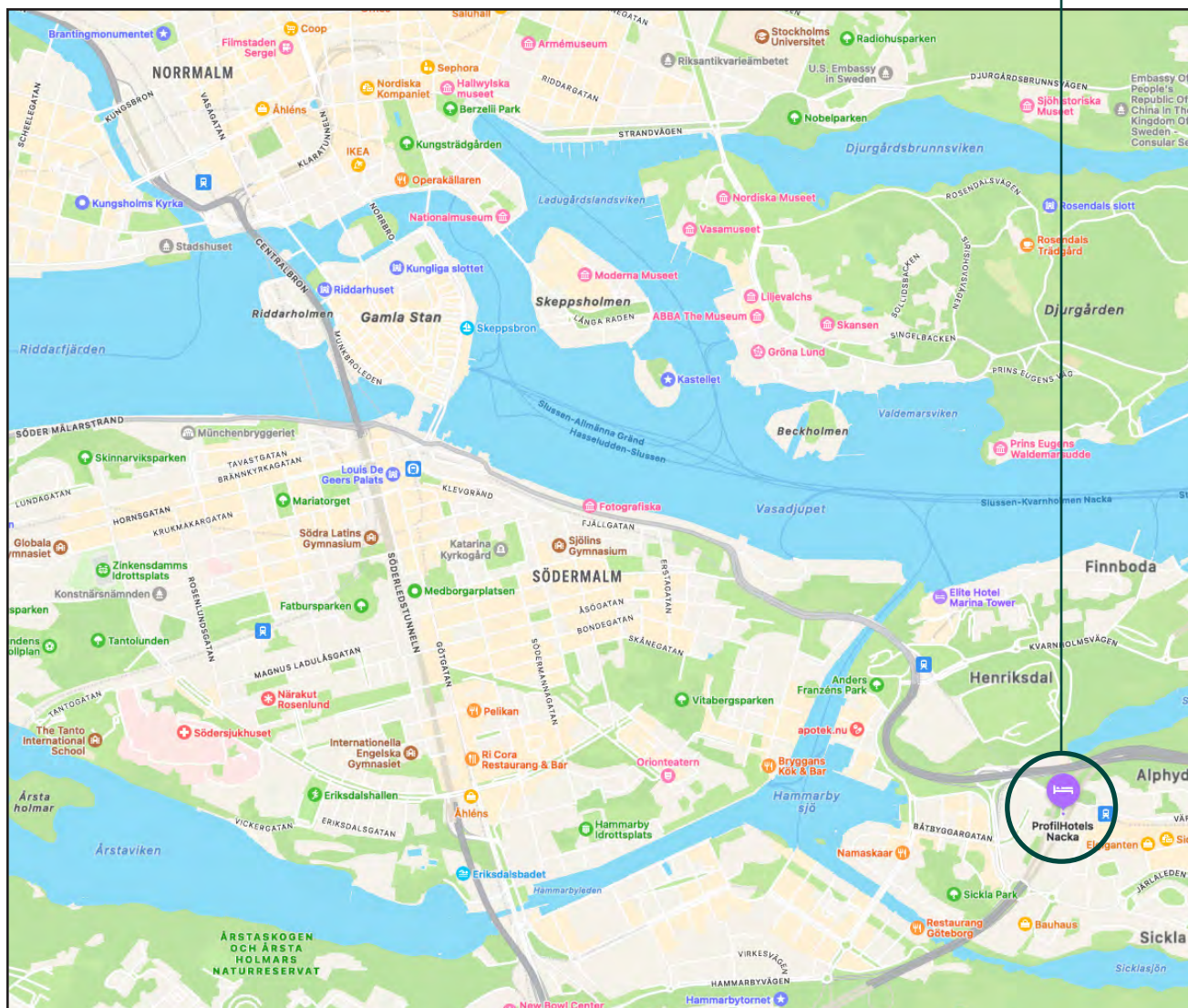


VÄLKOMMEN TILL KONGRESSEN!

Vi ses här! ➔

ProfilHotels Nacka

Värmdövägen 84





Stadgar

RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE

**Antagna vid ordinarie kongress 2020.
Gäller från 3 oktober 2020.**

1 kap. Ändamål

Riksförbundet M Sverige (nedan kallat M Sverige) är en obunden konsumentorganisation för landets bilister.

M Sverige står för en långsiktigt hållbar, säker och tillgänglig mobilitet.

M Sverige driver för medlemmarna och organisationen viktiga frågor genom aktiv opinionsbildning bland politiker, samhällsorganisationer och näringsliv, nationellt och internationellt.

M Sverige bedriver rådgivning, kommersiell verksamhet samt tillhandahåller förmåner, utbildning, tjänster, service och medlemsaktiviteter i syfte att ge medlemmar och kunder största nytta och utbyte.

2 kap. Medlemskap och utträde

2.1 Medlemskap

Medlemmarna utgör basen för M Sverige. Medlem är den fysiska eller juridiska person som ställer sig bakom förbundets ändamål och som har betalat fastställd medlemsavgift.

I ett familjemedlemskap ingår upp till fem medlemmar i ett hushåll, som är folkbokförda på samma adress och har fyllt 15 år.

Medlemskap beviljas av styrelsen, eller den som styrelsen delegerat beslutanderätten till. Styrelsens beslut kan inte överklagas.

Hedersmedlem utses av kongressen på förslag av förbundsstyrelsen.

2.2 Utträde

Medlem som önskar utträda ur M Sverige ska skriftligen anmäla detta till förbundet och anses därmed omedelbart ha lämnat organisationen.

Medlem som trots minst tre påminnelser, varvid den sista påminnelsen särskilt ska erinra om följderna av utebliven betalning, inte har betalat beslutade avgifter inom tre månader från förfallodagen ska anses ha begärt sitt utträde ur M Sverige.

3 kap. Organisation

M Sverige är organiserat enligt följande:

Kongressen

Kongressen är förbundets högsta beslutande organ.

Förbundsstyrelsen

Förbundsstyrelsen är förbundets högsta beslutande organ mellan kongresserna och leder verksamheten.

Arbetsutskott

Arbetsutskott har till uppgift att bereda och handlägga de ärenden som förbundsstyrelsen delegerar dit.

Verkställande direktör

Verkställande direktör utses av förbundsstyrelsen och leder den löpande verksamheten i enlighet med direktiv från förbundsstyrelsen.

Klubbar och lokalavdelningar

Klubbar och lokalavdelningar bedriver regional och lokal verksamhet.

4 kap. Kongressen

4.1 Kongress

Kongressen är M Sveriges högsta beslutande organ. Med ”kongress” avses i dessa stadgar ordinarie kongress och extra kongress.

Kongress ska genomföras årligen före maj månads utgång. Vid extraordinära händelser som M Sverige inte råder över, kan kongressen skjutas upp men ska arrangeras snarast möjligt under innevarande år.

Kongressen består av 85 valda kongressledamöter samt förbundsstyrelsens valda ledamöter.

På kongress (ojämna år) hanteras de ärenden som anges i punkterna 1 t o m 11 i avsnitt 4.4 nedan. På kongress (jämna år) behandlas, förutom punkterna 1–11, även punkterna 12 t o m 17.

4.2 Rösträtt

Rösträtt vid kongress tillkommer valda kongressledamöter samt ledamöterna av förbundsstyrelsen.

Varje röstberättigad har en röst. Kongressens beslut fattas med enkel majoritet om inte annat anges i stadgarna. Vid lika röstetal avgör lotten enligt ett förfarande som bestäms av kongressens ordförande.

Beslut vid kongressen fattas genom öppen omröstning utom vid personval då beslut fattas genom slutna omröstning. Vid slutna omröstning ska valsedeln uppta lika många namn som valet avser.

Ledamot av förbundsstyrelsen får inte delta i beslut om förbundsstyrelsens ansvarsfrihet eller vid personval.

4.3 Kallelse m m

Alla medlemmar har rätt att efter skriftlig anmälan närvara som åhörare vid kongress. Anmälan ska inkomma till förbundsstyrelsen senast 30 dagar före ordinarie kongress. Åhörare har inte rösträtt eller talerätt.

Tid, plats och form för kongress fastställs av förbundsstyrelsen. Senast tio veckor före ordinarie kongress ska kongressens ledamöter samt förbundsstyrelsens ledamöter erhålla skriftlig kallelse.

Senast 20 dagar före ordinarie kongress ska ledamöterna erhålla förslag till dagordning och underlag för de ärenden som avses bli behandlade enligt dagordningen.

4.4 Ärenden vid kongress

Vid ordinarie kongress ska följande ärenden behandlas, dock behandlas punkterna 12 t o m 17 endast jämna år.

1. Val av funktionärer
 - a. Protokollförare
 - b. Ordförande och vice ordförande
 - c. Två ledamöter som tillsammans med ordförande och vice ordförande ska justera protokollet samt tillika vara rösträknare.
2. Upprop
3. Fråga om kongressen blivit behörigen kallad.
4. Fastställande av föredragningslista.
5. Styrelsens redovisning av verksamheten inklusive resultat- och balansräkning för verksamhetsåret.
6. Behandling av revisorernas berättelser.

7. Fastställande av resultat- och balansräkningar.

8. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.

9. Information om kommande verksamhetsår.

10. Frågor väckta av styrelsen (propositionsbehandling).

11. Fastställande av högsta årliga medlemsavgift.

12. Fastställande av arvoden till styrelsens ledamöter, revisorer och andra förtroendevalda funktionärer.

13. Val av förbundsstyrelse

- a. Ordförande väljs för två år
- b. Vice ordförande väljs för två år
- c. Övriga ledamöter väljs för två år

14. Val för två år av tre revisorer jämte ersättare.

15. Fastställande av instruktion för valberedningen.

16. Val av valberedning

- a. Ordförande för två år
- b. Vice ordförande för två år
- c. Övriga ledamöter och suppleanter väljs för två år

17. Frågor skriftligen väckta av medlemmar (motionsbehandling) enligt 8 kap nedan (endast jämna år).

4.5 Tillhandahållande av kongresshandlingar

Senast två veckor före kongress ska samtliga kongresshandlingar, såsom kallelse, förslag till dagordning, styrelsens årsredovisning, revisionsberättelse, motioner (jämna år) och valberedningens förslag enligt 6 kap, finnas tillgängliga för medlemmarna på M Sveriges hemsida.

Förslag om ändring av stadgar ska dock vara tillgängligt i sin helhet från och med tidpunkten för kallelsen.

Kopior av handlingarna skickas till medlem som begär det och uppger sin adress.

4.6 Extra kongress

Extra kongress kan sammankallas av förbundsstyrelsen. Förbundsstyrelsen är skyldig att kalla till extra kongress om styrelsen mottagit en begäran från samtliga revisorer, alternativt från minst 20 procent av valda ordinarie kongressledamöter. Begäran ska vara skriftlig och innehålla skälen för begäran.

Om förbundsstyrelsen mottagit en begäran om extra kongress ska den snarast möjligt kalla till sådan kongress, som ska hållas senast två månader från tidpunkten för begäran.

Vid extra kongress ska kallelse och förslag till dagordning skickas till kongressledamöterna samt förbundsstyrelsens ledamöter senast sju dagar före kongressen. Senast sju dagar före extra kongress ska även samtliga möteshandlingar finnas tillgängliga på så sätt som anges i avsnitt 4.5 ovan.

Medlem som önskar närvara som åhörare vid extra kongress ska anmäla detta inom den tid som anges i kallelsen. Åhörare har inte rösträtt eller talerätt.

Vid extra kongress får – förutom punkterna 1–4 i avsnitt 4.4 ovan – endast beslutas i den eller de frågor som föranlett att kongressen har sammankallats.

5 kap. Val till kongressen

5.1 Valkretsar och mandat

För val av ledamöter till kongressen indelas landet i valkretsar som motsvarar riksdagsvalkretsarna.

Fördelningen av mandaten baseras på medlemsantalet i respektive valkrets den 31 juli det år när val ska äga rum.

Fördelningen mellan valkretsarna av de 85 kongressledamöterna sker enligt den av riksdagen vid var tid beslutade metoden för mandatfördelning i riksdagsval (jämkade uddatalsmetoden).

Valkrets som med denna metod inte tilldelas ett mandat i kraft av antalet medlemmar, erhåller ett garantimandat. Garantimandat tas från sist fördelade mandat.

5.2 Valbar som kongressledamot

Medlem i M Sverige som fyllt 18 år, kan nomineras som kongressledamot i den egna valkretsen. Valbar är den som nominerats och förklarat sig beredd att delta i val samt inkommit med en presentation vilken ska finnas tillgänglig för de röstberättigade i samband med att de avger sin röst.

Medlem har vid val av kongressledamöter inom sin valkrets en röst.

Kongressledamot väljs i fallande ordning baserat på resultatet av val till kongress. Icke valda kandidater väljs i fallande ordning till ersättare för ledamot.

Ledamot till kongress väljs för en tid av två år.

5.3 Avgång

Den kongressledamot,

- som inte längre är medlem i förbundet,
- avflyttar från valkretsen,
- väljs till ledamot i förbundsstyrelsen eller,
- väljs till ledamot i dess hel- eller delägda företag eller,
- avsäger sig uppdraget,

är inte längre kongressledamot.

Samma gäller kongressledamot som anställs i, kommer i ett anställningsliknande förhållande till eller i större utsträckning utför förvärvsarbete för förbundet eller dess hel- eller delägda företag.

Vid avgång av kongressledamot väljs ersättare i fallande ordning som ledamot för resterande valperiod.

Förbundsstyrelsen ansvarar för att val till kongressen genomförs.

6 kap. Val till förtroendeuppdrag

6.1 Förslag till val

Alla medlemmar har rätt att framföra förslag till de val till förtroendeuppdrag i M Sverige som ska förrättas vid kongress. Det vill säga, val av förbundsstyrelse, revisorer och valberedning. Skriftligt förslag ska ha inkommit till förbundets huvudkontor senast den 31 januari. Sker val vid extra kongress har medlem rätt att senast två veckor före datum för extra kongress inkomma med förslag.

6.2 Valbar för förtroendeuppdrag

Valbar för förtroendeuppdrag är sådan medlem i M Sverige som har fyllt 18 år, och har nominerats av valberedningen eller av medlem samt förklarat sig beredd att åta sig uppdraget. Valbar är även förtroendevald som skriftligen förklarat sig beredd att bli omvald.

Valbar till förtroendeuppdrag är endast den som är mantalsskriven i Sverige och har genomgått vandelsprovning i enlighet med de instruktioner som förbundsstyrelsen fastställt.

För medlem som redan innehar ett förtroendeuppdrag i förbundet föreligger hinder att för samma tid väljas till ytterligare förtroendeuppdrag.

Senast 20 dagar före kongress ska kongressledamöterna erhålla valberedningens förslag, tillsammans med en likvärdig presentation av valbara kandidater. Vid val som sker vid extra kongress erhålls presentationerna senast sju dagar före kongressen.

Om av valberedningen föreslagen kandidat avsäger sig sin nominering innan val har skett ska valberedningen inkomma med nytt förslag i den mån detta kan ske inom ramen för dessa stadgar.

6.3 Jäv

Den som innehar ett förtroendeuppdrag inom M Sverige får inte komma i ett anställningsliknande förhållande till, utföra förvärvsarbete för M Sverige eller dess dotterföretag, eller på annat sätt försätta sig i en situation som riskerar att rubba förtroendet för den förtroendevaldes opartiskhet eller annars utgör intressekonflikt. I sådant fall ska den förtroendevalde frivilligt, eller på anmodan av förbundsstyrelsen, omgående avsäga sig förtroendeuppdraget.

7 kap. Valberedning

Valberedningen ska bestå av ordförande, vice ordförande, tre ledamöter och tre suppleanter.

Ledamot till valberedningen väljs för en tid av två år.

Valberedningen har till uppgift att under det kommande året bereda och nominera kandidater som är lämpliga för förtroendeuppdrag inom M Sverige samt tillse att vandelsprövning sker enligt 6 kap.

Kongressen fastställer förbundsstyrelsens förslag till Instruktion för valberedningen.

Valberedningen ansvarar även för att valen av kongressledamöter genomförs.

Valberedningen sammanträder på kallelse av valberedningens ordförande.

8 kap. Motioner

Alla medlemmar har rätt att, till sådan kongress som hålls jämna år, väcka skriftlig fråga, s.k. motion.

Förbundsstyrelsen ska inför kongressen yttra sig över inkomna motioner.

Motion ska ha inkommit till förbundets huvudkontor senast den 31 januari.

Senast 20 dagar före kongress, ska kongressledamöterna erhålla medlemmarnas motioner och förbundsstyrelsens yttranden däröver.

Motionär har vid kongress rätt att yttra sig med anledning av att egen motion behandlas.

9 kap. Förbundsstyrelsen

9.1 Styrelsens ledamöter

Förbundsstyrelsen består av ordförande, vice ordförande samt ytterligare sex av kongressen valda ledamöter.

Ledamöter i förbundsstyrelsen väljs för en mandatperiod om två år.

Styrelsens ordförande och vice ordförande utses vid kongress för en period om två år.

9.2 Styrelsemöten

Förbundsstyrelsen sammanträder minst två gånger per halvår på kallelse av förbundsordföranden eller då minst fyra styrelseledamöter skriftligen så begär.

Förbundsstyrelsen är beslutförför då fler än hälften av ledamöterna är närvarande. Som förbundsstyrelsens beslut gäller den mening som biträds av minst hälften av det närvarande antalet förbundsstyrelseledamöter. Vid lika röstetal har ordföranden utslagsröst.

9.3 Firmateckning

M Sveriges firma tecknas av förbundsstyrelsen och av den person eller de personer i förening som styrelsen bestämmer.

9.4 Verkställande direktör

Förbundsstyrelsen ska anställa en verkställande direktör som ska ansvara för den löpande förvaltningen av M Sveriges verksamhet i enlighet med förbundsstyrelsens direktiv.

Verkställande direktören är ständigt adjungerad till förbundsstyrelsen.

9.5 Styrelsens förvaltningsuppdrag

Förbundsstyrelsen leder M Sveriges verksamhet och ansvarar för förbundets organisation och förvaltningen av dess angelägenheter.

Det åligger förbundsstyrelsen att, utöver vad som framgår av andra punkter i dessa stadgar, särskilt

- tillse att dessa stadgar och i övrigt bindande regler för M Sverige och beslut följs,
- verkställa beslut fattade av kongress,
- planera, leda och fördela arbetet inom förbundet, omfattande även utseende av utskott och kommittéer,
- årligen fastställa en skriftlig arbetsordning för sitt arbete och – i förekommande fall – instruktioner för utskott och kommittéer,
- ansvara för och förvalta förbundets medel,
- förbereda kongresser,
- utse ledamot med uppgift att företräda andelsinnehav i hel- eller delägda bolag, samt
- på kongress lämna information om verksamheten i sådana bolag.

10 kap. Arbetsutskott

Förbundsstyrelsen väljer inom sig ett arbetsutskott som består av ordförande, vice ordförande och ytterligare en styrelseledamot. Arbetsutskottet ska bereda och handlägga de ärenden som förbundsstyrelsen delegerar dit.

11 kap. Klubbar och lokalavdelningar

M Sveriges klubbar och lokalavdelningar bedriver verksamhet i överensstämmelse med förbundets ändamål.

Förbundsstyrelsen fastställer normalstadgar för klubbarna samt beslutar om eventuella avsteg från normalstadgarna. Övriga förhållanden mellan M Sverige och respektive klubb eller lokalavdelning regleras i avtal.

12 kap. Protokoll

Beslutsprotokoll ska föras vid kongress samt vid styrelse- och valberedningssammanträden.

13 kap. Räkenskapsår

M Sveriges räkenskapsår sammanfaller med kalenderåret. Senast 30 dagar före kongress där årsredovisningen ska behandlas ska föregående års räkenskapshandlingar och protokoll överlämnas till revisorerna.

Efter granskning ska revisorerna avge revisionsberättelse.

14 kap. Revisorer

M Sveriges förvaltning och räkenskaper granskas av tre revisorer. För envar av dessa ska finnas en ersättare. Minst en av revisorerna och dennes ersättare ska vara auktoriserad.

Revisorerna och deras ersättare väljs på två år av kongressen. Revision ska ske enligt god revisionsred.

Revisorerna ska upprätta en skriftlig arbetsordning i samråd med förbundsstyrelsen.

15 kap. Medlemsavgifter

Kongressen fastställer den högsta medlemsavgiften. Förbundsstyrelsen äger rätt att inom ramen för detta besluta om olika nivåer på avgiften samt fördelning till klubbarna.

Erlagd medlemsavgift återbetalas inte.

Hedersmedlem är befriad från medlemsavgift.

16 kap. Uteslutning, avstängning och varning

16.1 Uteslutning

Medlem, som bryter mot dessa stadgar, eller som uppenbart motarbetar M Sverige eller på annat sätt riskerar att skada förbundet eller dess medlemmar, kan uteslutas. Beslut härom fattas av förbundsstyrelsen. För beslut om uteslutning krävs att minst två tredjedelar av de närvarande styrelseledamöterna biträder beslutet.

16.2 Avstängning

Styrelsen får i fall som anges i 16.1 istället besluta om avstängning för viss tid. Sådan tidsbegränsad avstängning får som längst omfatta 60 på varandra följande månader från beslutsdagen. Medlemmen är under avstängning inte valbar för förtroendeuppdrag inom M Sverige och får inte på annat sätt representera förbundet eller dess medlemmar.

16.3 Varning

Om skäl för uteslutning eller avstängning inte föreligger får förbundsstyrelsen meddela en skriftlig varning.

16.4 Beslut

Fråga om uteslutning, avstängning eller varning får inte avgöras förrän medlemmen getts tillfälle att yttra sig i ärendet.

I beslut om uteslutning, avstängning eller varning ska skälen redovisas.

17 kap. Ändring av stadgar

Beslut om ändring av dessa stadgar kan beslutas av kongress med minst två tredjedelars majoritet.

Stadgeändring kan också beslutas med enkel röstmajoritet vid två på varandra följande kongresser med minst sex månaders mellanrum, varav minst en ska vara ordinarie kongress.

18 kap. Upplösning

För beslut om upplösning av M Sverige krävs minst tre fjärdedelars majoritet vid två på varandra följande kongresser med minst sex månaders mellanrum, varav minst en ska vara ordinarie kongress.

I kallelse till kongress som har att behandla fråga om förbundets upplösning ska förslag lämnas om hur styrelsen ska förfara med förbundets tillgångar.

Beslutet om förbundets upplösning ska även innefatta beslut om antingen att förbundets tillgångar ska föras över till en av förbundet nybildad stiftelse eller att tillgångarna ska föras över till en annan medlemsstyrd organisation med ett syfte som motsvarar förbundets. Medlem har följaktligen inte rätt till del i förbundets behållning eller egendom vid upplösning av förbundet.

19 kap. Meddelanden

Meddelanden till medlem, såsom beslut, kallelser till kongress, påminnelser och anmaningar, ska ske genom e-post eller annan digital brevlåda till medlemmens senast uppgivna e-postadress eller motsvarande enligt medlemsmatrikeln. För medlem som inte uppgivit någon e-postadress skickas brev per post. Därutöver hålls meddelanden, vid behov, tillgängliga för medlemmar på M Sveriges hemsida.

Dessa stadgar är fastställda vid Riksförbundet M Sveriges kongress den 3 oktober 2020.

