

Motion till länsstämman 2024-04-16 för Naturskyddsföreningen
Västerbotten

Bryt bilberoendet på riktigt, börja hos dig själv
=====

Bakgrund

Naturskyddsföreningen har funnits sedan år 1909. Enligt art 1 stadgar är Naturskyddsföreningen till för "naturskydd, naturvård och miljövård".

Nyligen höjde hela Naturskyddsföreningen, först på kansliet i Stockholm, sedan i Västerbotten, och till sist i Umeå, resekostnadsersättningen för resor med egen bil, från 1.8 SEK/Km till 2.5 SEK/Km. Det nya beloppet överstiger driftkostnaderna för de flesta bilarna, dvs att bila omkring kan generera en vinst för bilisten, finansierad från Naturskyddsföreningens kassa. Inga kvitton krävs, det är princip "öppen obehövad godispåse" plus "frihet utan ansvar" som gäller. Den som har bil kan beställa pengar nästan obegränsat. En ersättning för resor med kollektivtrafik finns teoretiskt också, men det krävs inlämning av biljetter. Utan biljett inga pengar. Litar systemet mer på bilister än på kollektivresenärer? För gång, cykel, och liknande finns det ingen resekostnadsersättning alls. Systemet utgör ett krasst falskt incitament för förtroendevalda, medlemmar, och avlönade anställda, att inte cykla, inte åka kollektivt, och inte samåka, utan att bila så mycket som möjligt, var och en för sig själv. Detta faller möjligtvis även under art 5 stadgar.

Under hösten 2022 deltog jag i ett möte arrangerad av Naturskyddsföreningen Västerbotten, som ägde rum i Lycksele. Mötet var bra, men bilnormen var med till fullo. Under mötet yttrade folk sig mot fossila bränslen, mot gruvor, och mot allt som hotar den biologiska mångfalden, bara för att sedan sätta sig i sina avgasbilar, oftast en skalle per en bil, och åka hem. Mötet började kl 10:00. Det gick en buss

från Umeå BS 07:30, framme 09:30. Tyvärr bor jag 20 Km söder om staden, och det går inga matarbussar söderifrån före kl ca 09.00. Jag hörde av mig till arrangörerna, och var med i en mejlväxling rörande samåkning, vilken resulterade i att en pers som bor i staden valde att ta bussen, och två eller tre samåkte med en bil. Jag hamnade utanför. Det slutade med att jag steg upp kl 02:30, avgick 03:30, gick 20 Km på den isiga vägen i mörkret, kom fram till BS kl ca 07:00, och tog denna buss, tillsammans med ca en ytterligare deltagare. Skrivaren i bussen var trasig och fick (efter att pengarna hade dragits) inte tillstånd någon biljett som skulle krävas för resekostnadsersättning. Väl framme, fick jag syn på lyxhotellet i Lycksele omgiven av en stor parkering, som självklart var "gratis", dvs finansierad av dem som inte har bil. Parkeringen var väl fylld, troligast på grund av ett större fåtal konferenser som pågick samtidigt där inne. Antalet "behövda" parkeringsrutor hade antagligen räknats fram enligt följande formel:

$$\begin{aligned} (\text{antal rutor}) = & (\text{maxantal övernattningsgäster}) + (\text{maxantal} \\ & \text{konferensgäster}) + (\text{maxantal medarbetare}) + \\ & (\text{maxantal} \\ & \text{blåljusfordon}) + (\text{generös reserv}) \end{aligned}$$

Av någon outgrundlig anledning står det även en (fejkad) samekåta bredvid hotellet. Det förutsätts att alla kommer med bil, den som inte har sådan kan knappast känna sig välkommen. Jag begärde resekostnadsersättning, och fick veta att ingen sådan finns för gångsträckor, utan motivering, som om detta vore uppenbart.

Ett år senare, under hösten 2023, anordnades ett liknande evenemang i

Skellefteå. Problemet var samma, bara värre. Den tidigaste bussen från

Umeå till Skellefteå hade under tiden blivit senarelagd till kl 08:15

i samband med en generös minskning av turtätheten. Ingen matarbuss söderifrån hinner fram före kl 08:15. Det blev 20 Km gång igen (tog 3 timmar, avgång 04:45, ankomst 07:45, i mörkret och halkan), sedan buss, och sedan 3 Km gång till. Jag anlände försenat med nästan en timme, detta med den tidigaste bussen. Ingen annan kom efter mig, alla övriga hade väl tagit bilen. Strulet fortsatte då jag begärde resekostnadsersättning. Jag fick varken 390 SEK (beräknat utifrån det nya värdet 2.5 SEK/Km), eller 200 SEK för bussen (observera skillnaden), utan exakt NOLL. Kansliets motivering var svag, typ "ingen resekostnadsersättning för gång" och "du åkte väl inte bil".

Naturskyddsföreningen Umeå med omnejd beslutade om höjningen på ett styrelsemöte i oktober. Inga fördelar med höjningen redovisas. Ingen vågade reservera sig.

Naturskyddsföreningen Västerbotten beslutade om höjningen på ett styrelsemöte 2023-02-07. Inga fördelar med höjningen redovisas. Ingen vågade reservera sig.

Rikskansliet i Stockholm bekräftar höjningen men bestrider att något styrelsebeslut i fråga skulle finnas. Det måste ha skett på något sätt helautomatiskt.

Det är osannolikt att någon resekostnadsersättning för egen bil fanns då Naturskyddsföreningen grundades år 1909. Systemet måste ha införts någon gång senare, men det går inte att ta reda på när eller hur (hälsningar från 1984).

Skratteverket hade höjt motsvarande ersättning för resor med bil till jobbet hösten 2022 samtidigt som det tog bort ersättning för resor med kollektivtrafik (Rominas verk):

"Fi2022/02813"

"Proposition 2022/23:18"

"Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil"

"<https://regeringen.se/contentassets/7180aa29adf34edba0f6f67f2a3d7027/bibehallet-reseavdrag-med-vissa-forstarkningar-for-arbetsresor-med-bil.pdf>"

Den dåvarande riksstyrelsen var förbannad:

"<https://naturskyddsforeningen.se/artiklar/regeringen-skrotar-det-nya-reseavdraget>"

Hyckleri?

Det sägs att utbetalning av resekostnadsersättning för cykel skulle medföra beskattning, dvs byråkrati och kostnader, men det är absolut möjligt att göra så. Att sänka eller ta bort resekostnadsersättning för bil är ännu enklare, eftersom priset 2.5 SEK/Km är bara maximumet som kan utbetalas skattefritt. Det finns ingen lag som skulle tvinga Naturskyddsföreningen att betala resekostnadsersättning för bil i en viss höjd eller överhuvudtaget. Det finns föreningar som har ett eget belopp lägre än 2.5 SEK/Km, och dessutom differentierar utifrån ifall samåkning sker eller inte.

Yrkanden

Jag föreslår att länsstämman beslutar:

- * att det felaktiga incitamentet som den nuvarande formen av resekostnadsersättning utgör ska snarast åtgärdas
- * att det nuvarande systemet för resekostnadsersättning för egen bil helt avskaffas inom 6 månader, detta för förtroendevalda, medlemmar, och avlönade anställda
- * att styrelsen ska utreda, och i mån av möjlighet införa ett nytt system för resekostnadsersättning för bil, begränsad till resor som planeras av arrangören, i syfte att främja samåkning (i synnerhet för medlemmar som har varken bil eller tillgång till kollektivtrafik), och optimera som "handelsresandeproblem" (bilen gör en runda och plockar upp alla personer eller föremål som ska vara med, det totala antalet bilar inblandade i evenemanget minimeras)
- * att styrelsen ska utreda, och i mån av möjlighet införa ett system för resekostnadsersättning för naturnära och energi- och material-efficienta förflyttningssätt såsom gång, cykel, skidor, paddelbåt, segelbåt, häst och liknande

Taylor Hammerschmied, Umeå

Höjt arvode till arbetsgivaransvarig för regionkansliets anställda

På kort tid (inom ett år) har länsförbundet i Västerbotten gått från att ha arbetsgivaransvar för en anställd till tre anställda.

Samtidigt som det är positivt för verksamheten med många anställda innebär det även krav på en större insats vad gäller arbetsgivar- och arbetsledningsansvaret. Som f.d. ledamot med delad arbetsledningsansvar för länsförbundets anställda kanslist vet jag att arbetsbelastningen för att skapa en bra arbetsmiljö, att läsa sig in i lagstiftning, att delta i möten med riks etc. går långt över vad ett vanligt ideellt uppdrag kräver. Därför var jag som valberedare 2021/2022 särskilt mån om att uppdraget skulle vara hållbart över tid för den person som tar på sig ordförandeskapet och därmed även arbetsgivar- och arbetsledningsansvaret.

Det nuvarande arvodet på 50 000 kr/år anser jag inte står i proportion till arbetsbelastningen. Jag tror även att det i förlängningen gör det osäkert om ordförande har möjlighet att sitta kvar, p.g.a. den tid som arbetsgivaruppdraget med flera anställda tar i anspråk. Det blir också en otrygg arbetsmiljö för kansliets personal som kan stå utan arbetsledning under en längre tid, vilket har inträffat tidigare.

I länsförbunden runtom i landet ser det olika ut och många ordförande/arbetsgivare arbetar utan arvode. Det ser jag inte som rimligt eller hållbart i längden, varken för arbetsgivare eller anställda. Mer hållbar är t.ex. modellen i Stockholm där ordförande tillika arbetsgivaransvarig är arvoderad och jobbar 40% av heltid, med ansvar för 3-4 anställda, ett upplägg som deras kanslianställda säger ger en stor trygghet.

Den tid som idag förväntas läggas ned på uppgifterna som länsordförande och arbetsgivaransvarig med tre kanslianställda är ca 40 % av en heltid, d.v.s. 16 timmar per vecka, varav andelen för arbetsgivaruppdraget beräknas till 11 timmar per vecka.

För den del som avser arbetsgivaransvar och arbetsledning föreslås en fast arvodering per år. Uppdraget innebär 11 timmar/vecka utan förvärvsinkomst och **arvodet bör anses vara en ersättning för förlorad inkomst**. Arvodet till arbetsgivaransvarig beräknas på 200 kr/timme + sociala avgifter, men utan semesterersättning. Räknat på 20 veckor per "termin", d.v.s. 40 veckor på ett år, blir det 88 000 kr + sociala avgifter.

Förslag till beslut

Jag föreslår att länsstämman beslutar

att arvodera länsordförande för den del av uppdraget som avser arbetsgivaransvar med 88 000 kr + sociala avgifter (ett arbetsår avser stämma till stämma).

Umeå, den 31 januari 2024



Frauke Molander