



Notat
24. september 2020

Forslag til behandling

Forslag 1

Forslagsstiller(e): Hovedbestyrelsen

Forslagets art: Forslag til vedtægtsændring

Forslagets indhold: Det foreslås, at vedtægternes § 23 ændres således, at det fremgår, at Cyklistforbundets midler i tilfælde af opløsning tilfalder en anden almennyttig forening inden for EU/EØS. Konkret foreslås følgende ændring:

Nuværende ordlyd:

§ 23. Spørgsmål om forbundets opløsning skal forelægges samtlige medlemmer til skriftlig afgørelse.

Stk. 2. Opløses forbundet, tilfalder dets ejendele og midler velgørende formål i forbindelse med færdselssikkerhed i overensstemmelse med forbundets formålsparagraf.

Ændres til (ny tekst med rød kursiv, slettet tekst gennemstreget):

§ 23. Spørgsmål om forbundets opløsning skal forelægges samtlige medlemmer til skriftlig afgørelse.

Stk. 2. Opløses forbundet, tilfalder dets ejendele og midler ~~velgørende formål i forbindelse med færdselssikkerhed~~ **en anden almennyttig forening mv., som er hjemmehørende i Danmark eller et andet EU/EØS land som arbejder med formål** i overensstemmelse med forbundets formålsparagraf.

Begrundelse: Cyklistforbundet blev sidste efterår godkendt af Skattestyrelsen som almennyttig organisation jf. Ligningslovens § 8A. Godkendelsen, som bl.a. gør det muligt at donere og testamentere til Cyklistforbundet med skattefradrag, blev givet under forudsætning af, at Cyklistforbundets nuværende opløsningsvedtægt præciseres. Skattestyrelsen skrev således i godkendelsen, at det skal fremgå af vedtægerne, at foreningens midler ved opløsning tilfalder en "anden forening mv. eller religiøse samfund mv., som er hjemmehørende her i landet eller i et andet EU/EØS-land og har et almenvelgørende eller på anden måde almennyttigt formål."

Som vedtægten ser ud pt, er det ikke tydeligt, at det skal være en forening, der modtager vores midler ved opløsning (der står velgørende *formål*) og heller ikke, at modtageren skal høre til i Danmark eller EU/EØS.

Økonomiske konsekvenser: Gennemførelse af vedtægtsændringen har ikke nogen økonomiske konsekvenser.

Hvem udfører opgaven: Hovedbestyrelsen sørger sammen med sekretariatet for offentliggørelse af de justerede vedtægter.

Eventuelt uddybning: Ved samme lejlighed fjernes henvisningen til 'færdselssikkerhed', og der henvises i stedet uspecificeret til den samlede formålsparagraf, hvor færdselssikkerhed er ét blandt flere formål.

Forslag 2

Forslagsstiller(e): Aarhus Afdelingen

Forslagets art: Forslag til beslutning

Forslagets indhold: Vi foreslår at der oprettes en halvtidssekretær i Aarhus til at betjene provinsafdelingerne. Pengene tages fra at der nedlægges en halvtids stilling i København

Begrundelse: Cyklistforbundet trænger at få styrket sit arbejde i provinsen. Sekretæren skal hjælpe med: At oprette nye afdelinger, at betjene de eksisterende afdelinger og styrke afdelingernes udadvendte aktiviteter. Og styrke bestyrelserne så de bliver endnu mere synlige i offentligheden og i medierne.

Økonomiske konsekvenser: Ingen bemærkninger

Hvem udfører opgaven: Ingen bemærkninger

Eventuelt uddybning: Ingen bemærkninger

Hovedbestyrelsens bemærkninger til forslag 2

Hovedbestyrelsen bakker op om, at der skal være fokus på det lokale arbejde. Forslaget vil imidlertid påføre Cyklistforbundet en økonomisk forpligtelse, som der pt. ikke er rum til, og en opdeling af sekretariatet som arbejdsplads, hvilket hovedbestyrelsen ikke ser som en hensigtsmæssig løsning på nuværende tidspunkt. Et af punkterne i det foreslåede arbejdsprogram fokuserer netop på at styrke det kommunale arbejde, dog uden at ansatte ekstra medarbejdere. Hovedbestyrelsen anbefaler derfor, at det foreliggende forslag ikke vedtages, men at behovet for et styrket fokus på det lokale arbejde indgår i vurderingen af det kommende arbejdsprogram.

Forslag 3

Forslagsstiller(e): Aarhus Afdelingen

Forslagets art: Forslag til beslutning

Forslagets indhold: Tilføjelse til færdselsloven: Bilister skal overhale cyklister med en afstand på 1½ meter af hensyn til cyklistens sikkerhed.

Begrundelse: Begrundelse: Der er for mange cyklistuheld på landeveje, der kan være forårsaget af at bilister klemmer cyklister ved overhaling og med høj fart. Vi forventer ikke politiet går ud over laver raziær på denne bestemmelse, men at der oplyses om bestemmelsen for at skabe en mere hensyntagen trafikultur. Bestemmelse er indført i Spanien og Frankrig.

Økonomiske konsekvenser: Ingen bemærkninger

Hvem udfører opgaven: Ingen bemærkninger

Eventuelt uddybning: Ingen bemærkninger

Hovedbestyrelsens bemærkninger til forslag 3

Hovedbestyrelsen bakker op om forslaget i den forståelse, at Cyklistforbundet ikke selv kan ændre på Færdselsloven, men kan søge at påvirke beslutningstagere i den retning. Der er allerede på frivillig basis igangsat et arbejde til et samlet forslag til mere cykelvenlig revision af færdselsloven. Cyklistforbundet har desuden været medafsender af kampagnen "Del vejen", som transport- og boligminister Benny Engelbrecht tog initiativ til i løbet af sommeren – en kampagne som opfordrer bilister og cyklister til at dele vejen og tage hensyn til hinanden uden dog at nævnte et specifikt afstandskrav. Et afstandskrav på 1½ er ud over de to nævnte lande for nylig indført i Tyskland.

Forslag 4

Forslagsstiller(e): Thomas Otzen, Brøndby-Hvidovre Afdelingen

Forslagets art: Forslag til beslutning

Forslagets indhold: Medlemskontingentet sættes ned til f.eks. 250 kr. årligt for almindelige medlemskaber og 150 kr. for pensionister.

Begrundelse: Så vidt jeg har hørt, er intro-medlemskabet blevet en succes på den korte bane, men de fleste af dem er ikke blevet fornyet, så det har altså ikke givet så mange nye blivende medlemmer. Jeg tror mange er blevet skræmt af kontingentet på 350 kr. De vil gerne støtte den gode sag, men de har ikke råd til at være medlem, eller de vil ikke betale så meget. Derfor mener jeg ikke, at medlemstallet er udtryk for den virkelige støtte og sympati, Cyklistforbundet nyder i befolkningen

Økonomiske konsekvenser: Det kan lyde som dårlig timing at stille det forslag i en tid, hvor forbundets økonomi er trængt, men da kontingenter kun udgør ca. 11% af de samlede indtægter, kan det ikke få stor økonomisk betydning, når man samtidig må regne

med flere medlemmer som følge af kontingentnedsættelsen. Så mener jeg, det har langt større betydning, at Cyklistforbundet får større politisk gennemslagskraft med et medlemstal, der afspejler cykelsagens reelle støtte og sympati i befolkningen.

Hvem udfører opgaven: Ingen bemærkninger

Eventuelt uddybning: Ingen bemærkninger

Hovedbestyrelsens bemærkninger til forslag 4

Ifølge vedtægternes §14, stk. 2 er det hovedbestyrelsen, der fastsætter de årlige kontingenter. Landsmødet kan derfor ikke tage stilling til forslaget, som det er formuleret her.

Indholdsmæssigt er hovedbestyrelsen ikke enig i, at et nedsat kontingent automatisk vil føre til øget medlemstal. Det ville kræve, at prisen var den primære årsag til, at folk ikke melder sig ind i Cyklistforbundet. Der er dog meget andet på spil, særligt at yngre mennesker typisk ikke vælger det traditionelle, faste medlemskab som udtryk for deres støtte til en sag. De støtter hellere med likes på sociale medier eller via uforpligtende økonomisk støtte, eksempelvis engangsbetaling på Mobilepay. Hovedbestyrelsen er derfor enig i, at medlemstallet ikke er udtryk for den støtte, som Cyklistforbundet nyder i befolkningen. Derfor har vi sammen med sekretariatet iværksat et arbejde med at etablere andre støtte-muligheder for at kunne række ud til de danskere, der gerne vil støtte cykelsagen, men ikke ønsker at være medlem.

Cyklistforbundet er ikke i en økonomisk situation, hvor vi kan eksperimentere med kontingentnedsættelse, som vi med sikkerhed ved vil betyde en indtægtsnedgang fra de eksisterende medlemmer uden nogen sikkerhed for, at det vil føre til flere medlemmer og slet ikke i et omfang, der kan kompensere for tabet.

Forslag 5

Forslagsstiller(e): Bestyrelsen i Cyklistforbundets Københavnsafdeling

Forslagets art: Forslag til beslutning

Forslagets indhold: Landsmødet pålægger Hovedbestyrelsen at udarbejde en "plan B" for, hvordan Cyklistforbundets politiske arbejde – på landsplan såvel som lokalt - kan fungere i en situation, hvor forbundets økonomi måtte blive yderligere forringet med yderligere reduktioner i medarbejderstaben til følge. Planen skal være udarbejdet senest 15. februar 2021, således at den kan diskuteres og endelig vedtages på forårsseminaret i marts 2021.

Begrundelse: Københavnsafdelingen har med bekymring set forbundets økonomi blive forværret de seneste år med det foreløbige lavpunkt i form af lukningen af Cykelbutikken 1905 i august måned. Desværre er dette ingen garanti for, at økonomien herefter har stabiliseret sig, og yderligere tiltag til forbedring af økonomien, herunder yderligere reduktioner i medarbejderstaben er derfor på ingen måde urealistiske. I den situation er det nødvendigt med en plan for, hvordan Cyklistforbundet kan fungere med få eller ingen medarbejdere ud over administrationen.

Økonomiske konsekvenser: Forslaget har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser - ud over at det forudsætter, at forårsseminaret ikke spares væk, men at det gennemføres som dagsarrangement i marts måned efter samme skabelon som i 2020, dvs. med op til to deltagere pr. afdeling.

Hvem udfører opgaven: Hovedbestyrelsen og afdelingerne

Eventuelt uddybning: Ingen bemærkninger

Hovedbestyrelsens bemærkninger til forslag 5

Hovedbestyrelsen deler bekymringen for Cyklistforbundets økonomi og betragter den økonomiske situation med stor alvor. Genopretningen kræver alvorlige beslutninger, hvilket butikslukningen bl.a. er udtryk for. Hovedbestyrelsen har bedt om tættere og grundigere økonomiorienteringer fra sekretariatet og holdes løbende informeret om udviklingen i såvel budget som likviditet.

For at holde medlemsorganisationen bedre orienteret om udviklingen i økonomien vil hovedbestyrelsen gerne informere om både iværksatte initiativer og scenarier for organiseringen, hvis Cyklistforbundet skulle komme i en situation med ganske få ansatte. Det vurderes dog ikke at være hensigtsmæssigt, hvis forårsseminaret som uformel forsamling skal vedtage planer, der potentielt har vidtrækkende konsekvenser for Cyklistforbundet. Den slags beslutninger hører hjemme på landsmødet. Men hovedbestyrelsen orienterer gerne om og drøfter situationen på forårsseminaret eller andre passende anledninger.

Hovedbestyrelsen gør samtidig opmærksomt på, at den opridsede situation med kun administrative medarbejdere og dermed ingen kommunikations-, kampagne-, projekt- eller politiske medarbejdere ikke er nært forestående. Der vil være andre, mindre omfattende stadier af økonomiske tilpasninger inden det scenarie indtræffer.

På baggrund af ovenstående foreslår hovedbestyrelsen følgende ændring til forslaget:

Ændringsforslag: Landsmødet pålægger Hovedbestyrelsen at udarbejde en plan for, hvordan Cyklistforbundets politiske arbejde – på landsplan såvel som lokalt - kan fungere i en situation, hvor forbundets økonomi måtte blive yderligere forringet med yderligere reduktioner i medarbejderstaben til følge. Planen skal være udarbejdet senest 15. februar 2021. således at den kan præsenteres og diskuteres på forårsseminaret i marts 2021 eller anden relevant sammenhæng.

Forslag 6

Forslagsstiller(e): Københavnsafdelingens bestyrelse, Thomas Otzen, Karl Gammelmark og Christina Saadbye

Forslagets art: Forslag til beslutning

Forslagets indhold: Det skal gøres klart for enhver dansker, at Cyklistforbundet er Danmarks grønneste transportorganisation og at vi kæmper for, at transportsektoren når sin del af 70% målet i 2030. CF skal derfor udarbejde et politikforslag til, hvordan den omstilling er mulig uden tab af velfærd og arbejdspladser.

Begrundelse: CF har brug for større politisk synlighed og gennemslagskraft, hvis vi skal blive relevante som organisation for mange flere danskere, især unge familier. Vi skal derfor vise vores samfundsrelevans på en måde, så det appellerer til de fleste og vender det stadige fald i medlemstallet til stabil fremgang. Her vil en klar og fremtrædende profil i klimakampen være oplagt i og med at ingen transportmidler har en 0-emission, som cyklen og ingen anden transportorganisation har et bud på en 70% løsning.

Økonomiske konsekvenser: Der er ingen ekstra udgifter ved at gøre klimamålet for transportsektoren (70% reduktion af CO₂ udledningen i 2030) til vores politiske topprioritet. Tværtimod vil en klar klimaprofil sandsynligvis give en stabil medlemsfremgang, som vil forbedre vores trængte økonomi.

Hvem udfører opgaven: Sekretariatet og afdelingerne

Eventuelt uddybning: Netop nu er Mette Frederiksen i store vanskeligheder med sine støttepartier, fordi hun svigter sit løfte om at bruge sit grønne flertal til for alvor at tage klimatruslen alvorlig. Hendes seneste udspil om at sætte sin lid til, at teknologien nok skal løse problemet, er at genopfinde Lomborg doktrinen.

Vi er tæt på, at 1/3 af regeringsperioden er gået og det er på høje tid, at man benytter flertallet til at flytte hegnsplæle og rulle blå bloks amputering af bilbeskatning, vandmiljøplaner, Miljøstyrelsen m.v. tilbage. Socialdemokratiet skal presses til at finde og aktivere alle relevante løsninger på miljø- og klimakrisen.

Den rød/grønne blok misser en historisk chance, hvis man ikke meget snart giver det klima flertal i befolkningen, som skabtes i kølvandet på tørkesommeren 2018, langt bedre chancer for at handle. Lige nu er vi tvunget til blot at vente på de teknologiske løsninger eller at gøre hvad vi kan, hver især, i det små. Det er fint, at flere og flere bliver klimabevidste og parate til at handle, men det vil ikke batte, hvis man ikke hjælper os til at vælge de mest effektive løsninger.

I "Spørg Borgen" med Ask Rostrup og Pia Olsen Dyhr, torsdag d. 10. september, præsenterede Rostrup et diagram, der viste, at med 1½ mio. elbiler ville CO₂'s udledningen fra trafikken falde med 7-8%. Altså ca. en tiendedel af hvad transportsektoren skal nå.

Hvorfor nævnes adfærdsændringer med folkeoplysning, incitamenter til markant mere cykling, offentlig transport, delebilisme, hastighedsbegrænsninger, intelligent brug af elbiler m.v. ikke med et ord af de tre grønne partier? COVID 19 har om noget vist, at folkeoplysning kan bruges til lynhurtige adfærdsændringer, hvor 99% af befolkningen følger de råd som gives. Hvorfor tager Rød Blok ikke den succes op og foreslår den genbrugt til at bekæmpe klimatruslen? Rådene kan jo sagtens gøres lige så klare og enkle og truslen er langt større end COVID. Hvis bare 50% følger dem, vil det gøre en stor forskel og man vil have et grundlag for at afprøve teori i praksis.

Elbil rapportens konklusion er, at det er en illusion at tro, at en 200 mia. kr stor investering (200.000 kr pr. elbil x 1 mill. stk) kan løse problemet. Den er derfor en udmærket

baggrund for at smide "adfærdsændrings kortet" på bordet og det vil give befolkningens grønne flertal en mulighed for at gøre noget, i stedet for blot at håbe, at politikerne kommer med løsningen.

Hovedbestyrelsens bemærkninger til forslag 6

Hovedbestyrelsen deler ønsket om, at Danmark når ambitionen om 70 % reduktion i CO2 udledningen i 2030.

Cyklistforbundet deltager allerede i dag i høj grad aktivt i arbejdet for at sikre politisk fokus og fremdrift ift. den grønne omstilling af transportsektoren. Det sker gennem aktivt og synligt engagement i den klimapolitiske debat gennem hørings svar, indlæg i pressen, politisk dialog og interessevaretagelse interaktion på sociale medier, på konferencer, netværksmøder m.m. Det sker også i tæt samarbejde med andre interessenter bl.a. i 'Broen til Fremtiden', 'Netværk for Bæredygtig Transport', 'Concito' m.fl. og ved at deltage i aktuelle og relevante klimaarrangementer både nationalt og lokalt.

Øget cyklistisme spiller en væsentlig rolle i den grønne omstilling, ikke mindst fordi den er lettilgængelig løsning, der ikke kræver en masse nyudvikling. Men det er vigtigt med et realistisk blik på og forståelse af, at øget cyklistisme ikke alene kan sikre transportens grønne omstilling.

Hovedbestyrelsen finder det problematisk, hvis landsmødet pålægger sekretariatet at udarbejde et validt politisk forslag til, hvordan den samlede transportsektor skal opfylde sin andel af 70 % reduktionen af CO2 uden tab af velfærd og arbejdspladser. Det vil kræve, at Cyklistforbundet breder sig langt ud over cyklistisme og også beskæftiger sig indgående med andre transportformer, som vi ikke har dybdegående viden om. En vedtagelse af forslaget vil også medføre, at Cyklistforbundet finder en realistisk løsningsmodel, der ikke koster hverken velfærd eller arbejdspladser, hvilket ikke har været muligt for andre, større spillere at finde frem til. Det virker ikke som en realistisk opgave at pålægge sekretariatet i en tid, hvor ressourcerne er knappe og skal prioriteres til økonomisk genopretning. Der vil således ikke være mulighed for at supplere den eksisterende viden med ikke-finansierede analyser eller lign. eller ansættelse af ekstra medarbejderressourcer med den krævede specialviden om den samlede transportsektor. Hovedbestyrelsen er derfor ikke enig i, at forslaget kan gennemføres uden økonomiske konsekvenser. Håbet om at et politisk udspil af den beskrevne karakter får medlemstallet til at øges er selvfølgelig en mulighed men i høj grad fugle på taget og uden garanti for, at de lander i hånden.

Cyklistforbundets overordnede formål er beskrevet i § 2 i vores vedtægter og udgør syv ligeværdige formål:

- *At skabe større færdselssikkerhed, fremkommelighed, tryghed, komfort og oplevelsesrigdom for cyklister i hverdagen og fritiden.*
- *At få flere til at cykle mere.*
- *At fremme cyklistisme til gavn for folkesundhed, natur og miljø.*
- *At nedbringe trafikkenes belastning af miljøet.*
- *At sikre, at cyklen bliver betragtet som et ligeværdigt transportmiddel.*
- *At opnå et bedre samspil mellem cyklen og andre transportmidler.*

- *At sikre, at alle mål kan nås på cykel uden omveje.*

Hvilke formål, der prioriteres og hvordan, fastlægges bl.a. på landsmødet ved drøftelsen og vedtagelsen af det kommende arbejdsprogram. Et af de fremlagte indsatsområder på dette års landsmøde er netop klima og transportsektorens bidrag til den grønne omstilling. Hovedbestyrelsen anbefaler derfor, at det foreliggende forslag ikke vedtages, men at prioritering af hvilke indsatser, der skal have størst vægt i den kommende tid henlægges til drøftelsen og afstemningen om arbejdsprogrammet.