



Akstursíþróttasamband Íslands

Árþing 9. mars 2019

Sjötta árþing Akstursíþróttasambands Íslands var haldið í E fundarsal ÍSÍ í Íþróttamiðstöðinni í Laugardal laugardaginn 9. mars 2019 kl. 11:00.

1. Þingsetning

Tryggvi M Þórðarson formaður Akstursíþróttasambands Íslands setti þingið og bauð félagsmenn velkomna á árþing AKÍS.

2. Kosning þriggja manna kjörbréfanefndar

Formaður lagði til að Garðar Gunnarsson, Ólafur Jóhannsson og Sigurður Haukur Einarsson skipuðu kjörbréfanefnd og var það samþykkt samhljóða.

3. Kosning þingforseta og þingritara

Formaður lagði til að Hafstein Pálsson yrði þingforseti og Þrándur Arnþórsson þingritari, sem samþykkt var samhljóða. Í framhaldi af því tók Hafsteinn við stjórn fundarins.

Hafsteinn spurði hvort einhver hefði athugasemdir við boðun árþingsins. Það var ekki og lýsti hann því þingið löglegt.

4. Ávarp gesta

Hafsteinn Pálsson flutti kveðjur framkvæmdastjórnar, forseta og starfsfólks ÍSÍ. Hafsteinn þakkaði stjórn AKÍS fyrir gott samstarf. Eins og oft áður er mikið af stórum verkefnum á dagskrá hjá ÍSÍ. Umræða um kynferðislegt ofbeldi setti svip sinn á árið, svokallað metoo sem snert hefur marga, vítt og breytt í hreyfingunni og ætti að vekja okkur til umhugsunar.

AKÍS stendur vel fjárhagslega og þarf að meta hversu mikinn stöfn þarf til að vera vel rekstrarhæft. Hafsteinn vonast eftir góðu akstursíþróttarári og áframhaldandi góðu samstarfi við ÍSÍ.

5. Skýrsla stjórnar lögð fram og kynnt

Tryggvi M Þórðarson formaður flutti skýrslu stjórnar:

Góðir fundarmenn

Á starfsárinu 2018 voru haldnar 49 keppnir. Keppnistímabilið var frá lokum apríl til byrjunar október eða kringum 23 helgar, sem þó er ekki hægt að nota allar. Veðrið hér á höfuðborgarsvæðinu var með þeim hætti síðastliðið sumar að mikið var um frestanir í spyrnugreinum og nokkrar í drift, þó að aðrar greinar hafi getað haldið sínar keppnir í bleytni.

Með öllum þeim frestunum og tilfærslum sem af því hlutust, kom í ljós að setja þurfti betri reglur um tilkynningar um þessar færslur keppna og hvenær þyrfti að sækja um þær aftur. Í framhaldi af því voru gerðar breytingar á keppnisreglum til samræmis.

Á árinu voru gefin út kringum 850 keppnisskríteini, sem er um það bil 10% aukning frá árinu áður. Tvö alþjóðleg skríteini voru gefin út vegna keppenda sem fóru til Bretlands að láta draum rætast um að taka þátt í rallkeppni. Þessi fjöldi alþjóðlegra skríteina gefur til kynna ásamt og ástæðum þess hví þau voru keypt, þýðir að ekki voru margir Íslenskir akstursíþróttamenn að taka þátt í keppnum eða mótariðum erlendis.

Á formannafundi árið 2017 var ákveðið að endurnýja ekki slysa- og örorkutryggingu ökumanna, sem við fengum gegnum tengsl við danska akstursíþróttasambandið og þurftu því ökumenn að ganga frá þeim málum sjálfir. Þetta minnir okkur á misræmið í tryggingarmálum fyrir keppnistæki sem eru skráð hjá Samgöngustofu og þau sem eru ekki skráð þar. Þetta kom berlega í ljós í sumar þegar urðu í einni og sömu torfærukeppninni nokkur slys. Eftir á kom í ljós að ökumenn voru ekki nægjanlega vel slysatryggðir þar sem þeir voru að keppa á óskráðum tækjum. Athygli yfirvalda hefur verið dregin að þessu dæmi en því miður þá varð það ekki til þess að hreyfing kæmist á þessi mál.

AKÍS vann að tryggingarmálum akstursíþróttamanna á síðasta starfsári með fundum og skeytasendingum milli Samgöngustofu, tryggingarfélaganna og Samgöngu- og Fjármálaráðuneyta, án sýnilegs árangurs, en þó eru fleiri orðin meðvitaðir um þessi mál nú en fyrr. Grunnþónn stjórnvalda er sá að það eru að koma ný umferðarlög og með þeim breytt umhverfi þannig að best væri að bíða þangað til þau eru komin. Við vonum að frumvarp til umferðarlaga sem lagt var fyrir Alþingi á haustmánuðum 2018, verði samþykkt á þessu þingi og þá í framhaldinu mun lagt fyrir Alþingi frumvarp um ökutækjetryggingar.

Því skal haldið til haga að margar athugasemda AKÍS við frumvarp til umferðarlaga voru teknar til greina. Hins vegar eru þarna nokkrar greinar sem við teljum að þurfi að breyta og er unnið að því núna að upplýsa þingmenn, sérstaklega nefndarmenn Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis, um þær greinar. Þetta eru meðal annars grein um akstur í skemmtigörðum sem við teljum að eigi ekki heima í kaflanum um akstursíþróttir. Þegar búið er að skipta út bæði umferðarlögum og lögum um ökutækjetryggingar virðist fyrst hægt að fara að þrýsta á um breytingar á reglugerð um akstursíþróttir. Við skulum hins vegar muna það að gildistaka nýju umferðarlaganna er í fyrsta lagi þann 1. janúar 2020, þannig að það lítur út fyrir að litlar breytingar verði á lagaumhverfi akstursíþróttanna í ár, þó einlæg von okkar sé um annað.

Við höfum skoðað og safnað saman, að beiðni Samgöngustofu, upplýsingum um hvernig laga- og reglugerðarumhverfi Norðurlandanna er hvað tryggingarmál í akstursíþróttum varðar. Það er von mín að sú vinna muni nýtast okkur við að gera athugasemdir við væntanlegt frumvarp til laga um ökutækjetryggingar sem lagt verður fram á þessu þingi.

Að beiðni Samgöngustofu höfum við einnig safnað saman upplýsingum frá norður Evrópu um aldursmörk í akstursíþróttum og unnið úr þeim bæði skýrslu sem og tillögu að breytingum á kaflanum í reglugerð 527/2007 (með síðari breytingum) sem fjallar um aldursmörk í akstursíþróttum. Stóra breytingin í þessum tillögum er sú að AKÍS og MSÍ ákveði þessi aldursmörk, en þau mættu aldrei vera rýmri en það sem FIA eða FIM leggja til. Þessi tillaga fór sama veg og margt annað - við bíðum eftir nýjum umferðarlögum.

Varðandi ný umferðarlög þá skal það sérstaklega tekið fram að tekið var tillit til margra af athugasemdum þeim sem við gerðum við frumvarpsdrögin þegar þau komu fram á síðasta ári. Enn er þó að finna í kaflanum um akstursíþróttir ákvæði um akstur í skemmtigörðum og einnig eru hjólréiðakeppnir komnar þarna inn. Þannig virðist einsýnt að þrjú af samböndum innan ÍSÍ, HRÍ, MSÍ og AKÍS, verði undir hatti Samgönguráðuneytis en ekki Menntamálaráðuneytis eins og langflestar aðrar íþróttir.

Umferðarfagráð, sem vaknaði til lífsins aftur á síðasta ári eftir að Guðbergur Reynisson, fyrrverandi formaður AKÍS, var skipaður formaður, hefur haldið áfram starfi sínu og AKÍS tekið þátt í því eins og kostur er. Þetta er fjölmennt ráð samsett af hagsmunaaðilum og gefur stjórnvöldum aðgang að þekkingu á einum stað sem erfitt er að finna annars staðar. Það gerðist þó nú um síðustu áramót að Samgönguráðherra skipaði samflokksmann sinn sem formann ráðsins. Þannig var Guðbergi skipt út fyrir Ísólf Gylfa Pálmason, fyrrverandi sveitarstjóra á Hvolsvelli. Sá stutti tími sem hann hefur setið í formannssætinu gefur mér vonir um að hann muni halda áfram því starfi sem Guðbergur hóf.

Í september síðastliðinn var haldin hér ein umferð í heimsmeistarakeppni í nákvæmnisakstri rafbíla. Keppnin var haldin með fulltingi sex aðildarfélaganna AKÍS og umsögn eftirlitsmanna var afar lofsamleg. Þáttakendur voru

níu þar af þrjár erlendar áhafnir, en íslensk áhöfn lenti í þriðja sæti þarna. Gaman að sjá íslensk nöfn í fimmta sæti til heimsmeistara í alþjóðlegri keppni - en það varði þó aðeins til næstu umferðar.

Ég hef verið þeirrar skoðunar lengi að við við hljótum að fara að sjá fleiri rafmagnsbifreiðar í aksturskeppnum á Íslandi. Í dag er hægt að fá rafdrifna gokart keppnisbíla, sem standa þeim sem eru knúnir sprengihreyfli alveg snúning. Í mínum augum finnst mér að ýmsar spyrnugreinar, eða rallycross og torfæra til að nefna eitthvað, séu greinar þar sem rafvæðing lægi tiltölulega vel við. Nú eða þá að endurvekja gokart - en nú rafknúna. Er þetta eitthvað sem AKÍS á að skoða með hinum ýmsu keppnisráðum? Er það jafnvel svo að einhverjir séu byrjaðir á þessu?

Í upphafi þessa árs styrkti AKÍS aðila til að fara á námskeið í öryggismálum og keppnisskoðun - aðallega ætlað fyrir rall - sem haldið var á Írlandi. Nokkrum mánuðum seinna voru síðan aðilar á námskeiði fyrir keppnisstjóra í brautarakstri í Svíþjóð. Samhliða FIA-NEZ fundi í Riga var haldið námskeið fyrir keppnisstjóra á drift sem við áttum fulltrúa á. Miðað við það sem heyrst hefur af þessu, þá var góður rómur gerður af þessum námskeiðum og þátttakendur töldu sig hafa fengið góðar upplýsingar til að sinna starfinu betur.

Síðla sumars, var haldið á Akureyri á vegum BA námskeið fyrir dómara í torfæru sem var virkilega þarft og gott framtak. Góður rómur var gerður af því og vonandi verður áframhald á þessu námskeið nú á þessu ári. Í framhaldi af þessu þá er vert að minnast á það að fulltrúar frá akstursíþróttasamböndum Írlands og Englands komu að máli við formann AKÍS og spurðu hvort að við vildum vera með í því að setja upp sameiginleg námskeið fyrir starfsfólk í akstursíþróttum. Ætlunin er þá að sækja um þetta, bæði í sjóði FIA og einnig til Evrópubandalagsins gegnum eRasmus+ áætlunina. Því miður hefur pólitíkin kringum Brexit tafið verkið, en þó mun reynt að ýta þessu áfram nú á vormánuðum.

Ég minnstist á það á formannafundi að við hefðum ekki komið að akstursíþróttum í sýndarheimum og velti því fram hvort við þyrftum ekki að skoða það með einhverjum hætti. Skemmst er frá að segja að nú hefur verið ýtt úr vör fyrstu keppnisröð í Íslandsmeistaramóti í kappakstri í sýndarheimum í góðu samstarfi við GT-akademíuna. Vonast ég til þess að þetta verði vinsælt og að fleiri keppnisgreinar komi inn í þennan hluta akstursíþróttar.

Þeir sem vilja reyna sig í alþjóða aksturskeppnum í sýndarheimum, er bent á að FIA og Sony hafa hleypt slíkrri keppni af stokkunum, þar sem álfur keppa og síðan koma efstu fulltrúar álfanna saman og keppa á einum stað til úrslita til meistara. Eina sem þarf til þessa er Playstation og Grand Turismo leikurinn. Á síðasta ári fékk AKÍS aðstoð frá norska akstursíþróttasambandinu til að gera úttektir á hérlendum akstursíþróttasvæðum. Sú úttekt skilaði að því er ég tel góðum og praktískum athugasemdum um umbætur sem ætti að gera og stefna að því að gera.

Í sumar hefur nokkrum sinnum komið til þess að dómnefndir hafa þurft að taka á málum, eða hefðu þurft að taka á málum. Dómnefnd keppni hefur afar mikið vald og er nauðsynlegt að hún eða allavega meirihluti hennar sé á keppnisstað eða á keppnissvæðinu. Þeir aðilar sem taka að sér að sitja í dómnefndum þurfa að gera sér grein fyrir ábyrgð sinni og geta axlað þá ábyrgð sem starfinu fylgir. Það er betra að taka ekki að sér starfið, telji maður sig ekki geta fjallað um mál vegna einhvers af keppendunum - af hvaða orsökum svo sem það er. Því er þannig háttað að eftir að AKÍS hefur skipað dómnefnd þá er ekki hægt að skipa nýja með einfaldri stjórnarsamþykkt heldur er það flóknari ferill. AKÍS þarf þá að rökstyðja það fyrir þar til bærum dómstólum, sem ætlast til óbyggjandi gagna því það sé nauðsyn. Þar er bæði um að ræða dómstól ÍSÍ og eða International Tribunal í Genf.

Það er spurning hvort að nauðsynlegt er að AKÍS komi meira að skipun dómnefnda og sjái til að ávallt sé dómnefnd til staðar á öllum keppnum. Ýmsar spurningar vakna við þetta, eins og um ferða- og gistikostnað þurfi dómnefndarmenn að ferðast um langan veg.

Nauðsyn er að AKÍS standi fyrir námskeiði fyrir þá sem vilja starfa við dómnefndir. Það má staðfæra námskeið FIA um dómnefndir í alþjóðlegum keppnum þannig að þær henti betur fyrir dómnefndir í landskeppnum. Á meðan önnur íþróttasambönd hafa mörg hver aganefnd þá hefur AKÍS dómnefndir sem ætlast er til og hafa heimildir til að taka á agabrotum keppenda og í sumum tilvikum aðstandenda. Sjálfur er ég þeirrar skoðunar að dómnefnd dugi - en það hafa komið að máli við mig aðilar innan aðildarfélaga AKÍS sem vilja halda því fram að við þurfum aganefnd.

Ekki varð af því að skoða námsefni í umferðarfræðslu fyrir aðildarfélög AKÍS til að þau geti boðið uppá unglíngastarf. Það voru eins og oft vill verða aðilar tilbúnir að ræða málin, en þegar á hólminn var komið var

eins og krafturinn færi úr þessu. Ég tel það okkur nauðsyn að efla barna- og unglíngastarf eins og við getum. Ég vona að í ár verði það ár sem við byrjum og tökum fyrstu hænuskrefin í þessum efnunum.

Það verður auðvitað að viðurkenna að þær aldurstakmarkanir sem við búum við í akstursíþróttum og að það skuli þurfa reglugerðarbreytingu til að keppa í nýjum greinum ætluðum yngri kynslóðinni takmarkar möguleika okkar á því að unglíngastarfi, en við skulum muna að 10 ára mega keppa í gokart og að 15 ára fá unglíngar að keppa keppnistækjum með allt að 1600 rúmsentimetra vél. Það hlýtur að vera hægt að byggja á þessu. Mótakerfið var lagfært og gert þannig að keppendur gæti bætt við keppnistækjum sem var til mikilla bóta. Greint var hvað var aðallega að og er verið að laga það. Þá verður einnig hnykk á því að um leið og keppandi skráir sig í fyrstu keppni keppnisársins, þá kemur upp gaumskjár þar sem kemur fram að velja þurfi félag til að keppa fyrir og fyrir það félag muni viðkomandi keppa allt keppnistímabilið.

Þetta er gert vegna þess að upp komu atvik þar sem svo virtist vera að keppendur hafi ekki gert sér grein fyrir að sér við fyrstu skráningu væru þeir að velja félag sem þeir kepptu fyrir allt árið.

Stjórn AKÍS var ekki á því að það þyrfti að taka upp strangari félagaskipti, eins og til dæmis í fótbolta eða kórufolta, þar sem félagaskipti fara gegnum sérstaka nefnd. Þá var ekki að heyra á formannafundi síðastliðið haust að þess þyrfti, en nauðsyn væri að breyta mótakerfinu til að gera keppendum grein fyrir því hvað gerist er þeir skrá sig í fyrstu keppni ársins - sem nú er verið að gera.

Með auknum fjárveitingum ríkisins til handa afreksstarfs ÍSÍ var ljóst að íþróttasamböndin innan ÍSÍ þurftu að fara að setja sér afreksstefnu. Íþróttasamböndunum er skipt í þrjá flokka A, B og C allt eftir því hvernig afreksstarfi er háttað. Eins og þið getið kannski ímyndað ykkur þá er AKÍS í C flokki ásamt til dæmis MSÍ. Þó svo að MSÍ sé eilítið lengra komið á þessa braut, þá er það stutt á milli að formenn AKÍS og MSÍ hafa aðeins stungið saman nefjum og rætt að það sé eðlilegt að við reynum að vinna að umgjörðinni sameiginlega eins og hægt er.

Sé horft til annarra landa hér í kringum okkur þá eru valnefndir sem eru starfandi til að greina og velja væntanlega afreksmenn í akstursíþróttum. Um leið og viðkomandi samband stendur fyrir þjálfun og þess háttar þá er ekki greidd keppnisgjöld fyrir viðkomandi. Hins vegar er gerður samningur um ástundun í námskeiðum á vegum sambandsins, líkamelegri þjálfun og í sumum tilvikum árangur í skóla. Þeir sem vilja vinna með okkur að þessu verkefni eru beðnir um að hafa samband við formann eða framkvæmdastjóra AKÍS vegna þessa.

Erlendis þá hafa þeir sem komast í afrekshlutann hjá sínu sambandi oftsinnis farið á samning hjá einhverju umboðsfyrirtæki. Ég hef grun um að augu þessara umboðsfyrirtækja nái ekki til Íslands.

Stjórnir AKÍS og MSÍ ákváðu á síðasta ári að hafa sameiginlega skrifstofu. Um svipað leyti var ÍSÍ að skoða nýtingu hússins í heild og hvort eitthvað mætti betur fara í þeim efnunum. Eftir nokkur fundarhöld varð það úr að AKÍS og MSÍ tóku yfir fundarherbergi GSÍ og hefur það reynst vel, enda hægt að halda alla stjórnarfundi þar. Um leið og þetta var gert var komið upp fjárfundabúnaði sem hefur leitt af sér að allir fundir eru næstum því raunfundir.

AKÍS úthlutaði styrkjum í fyrsta sinn samkvæmt reglum um úthlutanir styrkja. Það bærust færri umsóknir en við höldum myndu berast. Vonandi verður framhald á þessu á árinu 2019.

Á miðju starfsári setti AKÍS saman drög að aðgerðaráætlun vegna kynbundins og eða andlegs ofbeldis, sem send voru til ÍSÍ til yfirferðar. Gerðar voru breytingar á drögnum til að taka tillit til þess sem verður væntanlega í reglum sem ÍSÍ er að setja. Ekki er endanleg samþykkt fyrir þessari aðgerðaráætlun AKÍS, en vonandi kemur hún í framhaldi af íþróttáþingi 2019.

Þátttaka í keppnisráðum og ýmsum nefndum á vegum AKÍS fer oft hljótt, en ég vil nota þetta tækifæri og þakka þeim sérstaklega fyrir þeirra störf sem þar hafa unnið.

Á síðasta ári áttum við fulltrúa í tveimur nefndum á vegum FIA, Guðný Guðmarsdóttir í Women in Motorsport Commission og Jón Bjarni Jónsson í Drag Racing Commission. Í desember bættist síðan Halldór Jóhannsson í nýja nefnd FIA Drifting Commission. Það er mikið að gerast í þessum nefndum, þó svo við sjáum ef til vill minnsta hluta þess. Girls on Track verkefni WIM, aukin samvinna milli USA og annarra í spyrnu og síðan að koma út nýjum alþjóðlegum reglum fyrir drift. Ég vil þakka þeim sem þarna sitja fyrir okkar hönd.

Hafist var handa við að þýða International Sporting Code á Íslensku síðla sumars 2018. Því miður er þýðingu ekki alveg lokið, en óskað er eftir aðilum til að lesa yfir þýðinguna til að hægt sé að ljúka þessu hratt nú á vormánuðum.

Ég held ég láti þessu lokið nú - en ég hef trú á því að í akstursípróttum séu spennandi tímar framundan.

Flutt á ársþingi AKÍS 9. mars 2019

6. Endurskoðaðir reikningar AKÍS lagðir fram og kynntir

Jón Bjarni Jónsson gjaldkeri kynnti reikninga félagsins fyrir rekstrarárið 2018.

7. Álit kjörbréfanefndar

Garðar Gunnarsson formaður kjörbréfanefndar staðfesti að 21 atkvæði voru gild á þinginu. Sjá Viðauka 2 fyrir nánari upplýsingar um kjörbréf.

8. Umræður um skýrslu stjórnar og reikninga

Garðar Gunnarsson spurði um brautarverkefni FIA og hvernig tekjur og gjöld kæmu fram á reikningum. Jón Bjarni skýrði út að FIA greiðir 50% síns hluta þegar verkefnið er samþykkt og 50% þegar því lýkur. Gjöld dreifast yfir allt framkvæmdatímabilið.

Guðbjörn Grímsson spurði um ferðakostnað erlendis og hvort skýrslur væru gerðar. Jón Bjarni sagði frá því að búið væri að setja nýjar reglur um greiðslu ferðakostnaðar.

Garðar Gunnarsson sagði að gott væri að hafa öflugt samstarf við nágrannaþjóðir. Hann spurði um háan kostnað vegna ferðar til Riga. Tryggvi sagði að þar væri um að ræða NEZ samstarf, ásamt FIA nefndastarfi.

Árni Gunnlaugsson vildi fá upplýsingar um stöðu á FIA verkefni. Tryggvi upplýsti að lokaskýrsla væri eftir.

Árni Gunnlaugsson spurði um kostnað vegna mótakerfis. Tryggvi svaraði að eftir árið í ár ætti kostnaður að lækka verulega, þar sem búið er að taka á stærstu vandamálum sem komið hafa upp.

Guðbjörn Grímsson lýsti áhyggjum af rafvæðingu torfærubíla og hvort nokkrir rafgeymar þyldu þá krafta sem keppnistækin verða fyrir. Tryggvi sagði að þetta yrði skoðað í samvinnu við öryggissérfræðinga FIA.

9. Samþykkt reikninga

Reikningar AKÍS samþykktir samhljóða.

10. Fjárhagsáætlun næsta árs lögð fram

Jón Bjarni Jónsson fór yfir fjárhagsáætlun Akstursípróttasambands Íslands fyrir árið 2019. Þar er meðal annars lagt til að þremur milljónum verði varið í styrki til aðildarfélaga AKÍS.

Garðar Gunnarsson lagði fram tillögu um að innlendir ferðakostnaður verði aukinn í 450 þúsund til að mæta kostnaði vegna ferða stjórnenda keppna sem koma langt að.

Samþykkt samhljóða með breytingartillögu Garðars.

11 Kosningar

11.1 Formaður

Aðeins hafði borist framboð frá Tryggva M. Þórðarsyni til formanns, þannig að hann var sjálfkjörinn og var það staðfest með lófataki.

11.2 Kosning þriggja stjórnarmanna til tveggja ára

Sjálfkjörin til næstu tveggja ára voru þau Aðalbjörg Ósk Sigmundsdóttir, Ragnar Róbertsson og Baldvin Hansson, en aðeins hafði borist framboð frá þeim áður en framboðsfrestur rann út.

11.3 Kosning þriggja manna í varastjórn

Sjálfkjörin til næstu tveggja ára voru Halldór Jóhannsson, Sigurjón Andersen og Arnar Már Pálmarsson, en aðeins hafði borist framboð frá þeim áður en framboðsfrestur rann út. Ákveðið var að röð þeirra yrði sú sama og tilkynningar til varastjórnar bárust AKÍS.

11.4 Kosning skoðunarmanna reikninga sambandsins

Ingimundur Helgason og Jón Sævar Þorbergsson voru kjörnir skoðunarmenn með lófataki.

17. Þingslit

Tryggvi M. Þórðarson þakkaði það traust sem honum er sýnt og hlakkar til að taka þátt í góðu samstarfi um framtíðaruppbyggingu öflugra akstursíþróttá á Íslandi og óskaði fundargestum góðrar heimferðar og heimkomu.

Þingi slitið um kl. 13:35.

Þinggerð ritaði Þrándur Arnþórsson.

Viðauki 1 Kjörbréf

Skipting fulltrúa og mæting var sem hér segir:

	Fulltrúar	Mættir	Skirteini
AÍH	4	3	223
KK	4	4	168
BA	4	2	130
AÍFS	3	3	94
TKS	3	3	85
BÍKR	2	2	42
BS	1	0	15
Hekla	1	1	13
Stimpill	1	1	7
Start	1	1	6
	24	20	783

Viðauki 2 Mæting

Nafn	Félag	
Magnús Ragnarsson	AÍFS	(Kjörbréf frá AÍFS)
Garðar Gunnarsson	AÍFS	(Kjörbréf frá AÍFS)
Árni Gunnlaugsson	AÍFS	(Kjörbréf frá AÍFS)
Fylkir Jónsson	AÍH	(Kjörbréf frá AÍH)
Kristinn Snær Gunnlaugsson	AÍH	(Kjörbréf frá AÍH)
Tryggvi M. Þórðarson	AÍH og AKÍS	(Kjörbréf frá AÍH)
Sigurður Haukur Einarsson	AÍNH	(Kjörbréf frá AÍNH)
Stefán Örn Steinþórsson	BA og AKÍS	(Kjörbréf frá BA)
Einar Gunnlaugsson	BA	(Kjörbréf frá BA)
Guðmundur Örn Þorsteinsson	BÍKR	(Kjörbréf frá BÍKR)
Sigurjón Árni Pálsson	BÍKR	(Kjörbréf frá BÍKR)
Ingimundur Helgason	KK	(Kjörbréf frá KK)
Sigurjón Andersen	KK	(Kjörbréf frá KK)
Baldvin Hansson	KK	(Kjörbréf frá KK)
Jón Bjarni Jónsson	KK og AKÍS	(Kjörbréf frá KK)
Aðalbjörg Ósk Sigmundsdóttir	Start og AKÍS	(Kjörbréf frá Start)
Ragnar Róbertsson	Stimpill og AKÍS	(Kjörbréf frá Stimpli)
Elva Stefánsdóttir	TKS	(Kjörbréf frá TKS)
Guðbjörn Grímsson	TKS	(Kjörbréf frá TKS)
Anna Aurora Waage	TKS	(Kjörbréf frá TKS)
Helga Katrín Stefánsdóttir	TKS og AKÍS	(Kjörbréf frá TKS)
Sævar Þorgilsson	FBSH	
Ari Jóhannsson	BKH	
Rúðólf Jóhannsson	BKH	
Hafsteinn Pálsson	ÍSí	
Þrándur Arnþórsson	AKÍS	

Viðauki 3 Ársreikningur AKÍS

Rekstrarreikningur 31.12.2018

	Skýr.	31.12.2018	31.12.2017
Keppnisgjöld.....	1	10.223.500 kr.	9.265.500 kr.
- þ.a. hluti keppnishaldara.....		(8.903.000 kr.)	(7.374.000 kr.)
Umsagnargjöld.....		700.000 kr.	700.000 kr.
Öryggisbúnaður.....		12.000 kr.	52.000 kr.
Aðrar tekjur.....	2	77.418 kr.	(0 kr.)
Lottótekjur.....		3.504.589 kr.	3.432.954 kr.
Útbreiðslustyrkur.....		2.327.731 kr.	2.257.149 kr.
Ríkisstyrkur.....		2.750.000 kr.	2.800.000 kr.
Samtals tekjur		10.692.238 kr.	11.133.603 kr.
Launakostnaður.....		4.464.000 kr.	4.464.000 kr.
Styrkir til aðildarféлага.....	3	250.000 kr.	0 kr.
Námskeið og námskeiðsstyrkir.....	4	176.537 kr.	166.300 kr.
Aðkeypt þjónusta.....	5	586.064 kr.	651.456 kr.
Kostnaður vegna brautarverkefnis FIA.....	6	1.404.343 kr.	1.811.644 kr.
Skrifstofu og stjórnunarkostnaður.....	7	464.261 kr.	134.707 kr.
Húsaleiga.....		276.960 kr.	275.520 kr.
Ferðakostnaður innanlands.....		86.729 kr.	613.401 kr.
Ferðakostnaður erlendis.....	8	1.248.232 kr.	521.176 kr.
Pappír og prentun.....		0 kr.	141.396 kr.
Verðlaunagripir.....		168.653 kr.	127.600 kr.
Póstsendingar og sími.....		2.160 kr.	40.299 kr.
Fundur.....		297.392 kr.	374.390 kr.
Banka- og kortaþóknunir.....		173.480 kr.	148.313 kr.
Gjöld til FIA.....		606.499 kr.	590.708 kr.
Kostnaður NEZ.....		136.347 kr.	125.770 kr.
Iðgjöld trygginga.....		0 kr.	847.726 kr.
Annar rekstrarkostnaður.....		10.825 kr.	149.446 kr.
Samtals gjöld		10.352.482 kr.	11.183.852 kr.
Rekstrarhagnaður		339.756 kr.	(50.249 kr.)
Vaxtatekjur.....		24.528 kr.	14.219 kr.
Hagnaður/(Tap) ársins		364.284 kr.	(36.030 kr.)

- Keppnisgjöld** - AKÍS innheimtir keppnisgjöld með mótakerfi og endurgreiðir keppnishöldurum þeirra hlut.
- Aðrar tekjur** - eRally 2018 skilaði smávægilegum hagnaði.
- Styrkir til aðildarféлага** - KK fékk úthlutað styrk vegna málingar - 250.000
- Námskeið og námskeiðsstyrkir**
FIA Námskeið fyrir dömnefndarmenn - 63.715
Námskeið fyrir keppnisstjóra - 112.822
- Aðkeypt þjónusta**
Mótakerfi - 625.000
Leiðrétting frá fyrra ári - (38.936)
- Kostnaður vegna brautarverkefnis FIA**
Brautartekningar - 1.300.000
Sérfræðingur frá Noregi - 204.343
- Skrifstofu og stjórnunarkostnaður** - Við sameiningu skrifstofu AKÍS og MSÍ var ákveðið að fjárfesta í fjárfundabúnaði og fundarborði. Kostnaði var skipt milli AKÍS og MSÍ, 308.024 hvort samband.
- Ferðakostnaður erlendis**
Aðalfundur FIA París - Desember 2017 - 62.585
2018 FIA Rally Sporting & Safety Seminar Dublin Janúar 2018 - 41.939 (bókað 2017)
2018 Stewards Seminar Genf - Febrúar 2018 - 0
Racing námskeið Gautaborg - Mars 2018 - 235.805
NEZ Spring meeting - Mars 2018 - 102.878
FIA París - April 2018 - 92.571
FIA Executive Meeting Dublin - April 2018 - 99.604
WIM - Genf - Maí 2018 - 65.825
FIA Sport Regional Congress Europe NEZ Riga - Október 2018 - 585.814
WIM París - Nóvember 2018 - 55.330

Efnahagsreikningur

	Skýr.	31.12.2018	31.12.2017
Fastafjármunir		0 kr.	0 kr.
Veltufjármunir			
ÍSí staða.....		1.205.113 kr.	2.020.695 kr.
Viðskiptakröfur.....	9	1.111.024 kr.	0 kr.
Handbært fé.....		6.725.943 kr.	6.497.101 kr.
Samtals eignir		9.042.080 kr.	8.517.796 kr.
Eigið fé			
Óráðstafað eigið fé í upphafi árs.....		7.651.796 kr.	7.687.826 kr.
Hagnaður/(Tap) ársins.....		364.284 kr.	(36.030 kr.)
Eigið fé samtals		8.016.080 kr.	7.651.796 kr.
Skammtímaskuldir			
Aðrar skammtímaskuldir.....		744.000 kr.	372.000 kr.
Skuld við aðildarfélag.....	10	282.000 kr.	494.000 kr.
Samtals skammtímaskuldir		1.026.000 kr.	866.000 kr.
Samtals skuldir og eigið fé		9.042.080 kr.	8.517.796 kr.

9. Viðskiptakröfur - Ógreiddir styrkir frá fyrirtækjum vegna eRally og frá MSÍ vegna skrifstofu.

10. Skuld við aðildarfélag - Keppnisgjöld til Start sem voru ekki greidd fyrr en á árinu 2019 en tilheyrðu 2018.