



Akstursíþróttasamband Íslands

Árþing 16. maí 2020

Áttunda árþing Akstursíþróttasambands Íslands var haldið í E fundarsal ÍSí í Íþróttamiðstöðinni í Laugardal laugardaginn 16. maí 2020 kl. 12:30.

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 Baldvin Hansson, Heimir Snær Jónsson og Hrefna Björnsdóttir 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. Svo 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 stofn 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 2019 voru haldnar 47 keppnir. Okkar hefðbundna keppnistímabil var frá byrjun maí til loka september eða 22 helgar sem eru ekki allar nothæfar. Á þessu keppnistímabili breyttust veður þannig að sunnan heiða var góð tíð, en ekki svo góð norðan heiða.

Ég sagði "Okkar hefðbundna keppnistímabil" áðan og eru það orð að sönnu, en raunverulegt keppnistímabil okkar var frá 23. febrúar til 19. október, þar sem Íslandsmótið í hermikappakstri lengdi árið töluvert.

Hermikappakstursmótið fór af stað í framhaldi af því að AKÍS tók þátt í Reykjavík International Games um mánaðarmótin janúar febrúar 2019. Í framhaldinu var ákveðið að blása til þessarar keppni í

samstarfi við GT Akademiuna í Ármúla sem við þökkum kærlega fyrir. Vert er að huga að því að mótið er fyrsta stafræna Íslandsmótið sem haldið hefur verið af aðildarfélagi ÍSÍ í íþróttagrein sem það er fulltrúi fyrir.

Á árinu voru gefin út kringum 977 keppnisskírteini, sem er um það bil 15% aukning frá árinu áður. Tvö alþjóðlegt skírteini voru gefin út, en tegund þeirra var sú sem ætluð er til brautaraksturs, ekki keppni. Því miður þá þýðir þetta eins og undangengin ár að íslenska keppendur er ekki að finna í keppnum þar sem slíkra keppnisskírteina er krafist.

Þá hélt FIA sína fyrstu heimsmeistaraleika í akstursíþróttum (FIA Motorsport Games) á Vallengu brautinn nálægt Róm á Ítalíu í lok október / byrjun nóvember. Ég horfi með eftirvæntingu til að sjá íslenska öikumenn etja kappi á leikunum sem verða haldnir 2021. Leikunum í ár hefur verið aflýst vegna Covid19 mála.

Á miðju ári voru ný umferðarlög og lög um ökutækjatrýggingar samþykkt sem sennilega þýða miklar breytingar fyrir okkur. Áður en ég fjalla um það, þá er vert að taka fram að tillit var tekið til all flestra athugasemda okkar - utan þetta með skemmtigarðana. Þá má benda á það að nú eru það fjögur íþróttasambönd innan ÍSÍ sem falla undir þessi nýju lög eða HRÍ, MSÍ, ÞRÍ og AKÍS.

Komum þá aftur að lögnum. Margar reglugerðir þurfti að setja og verður það að teljast með ólíkindum að í það var ekki lagt fyrr en í lok nóvember 2019, eftir mikinn eftirrekstur, að Samgöngustofa sagði sig frá því að koma að endurskoða reglugerðir vegna akstursíþróttar. Eftir þann tíma var rætt við Samgöngu- og Fjármálaráðuneyti.

Þegar ljóst var, í lok desember að ekkert væri að bóla á einu né neinu frá ráðuneytunum, því þau voru upptekin af því að skrifa hinar reglugerðirnar sem átti að vera búíð að gefa út fyrir áramót.

Á þeim tímamarki tóku MSÍ og AKÍS sig saman og lögðu fram tillögu að nýrri reglugerð og reyndu að vinna hana þannig að hún væri tæk og einnig að hún væri lögfræðilega grunduð. Til þessa verks fengum við all marga lögfræðinga til að veita okkur aðstoð.

Á fundi með aðilum frá Fjármála- og Samgönguráðuneyti var farið yfir þessa tillögu okkar og virtust þeir ekki afhuga henni og haldið var áfram að vinna.

Síðan kom Covid og allt sem því fylgir og öll vinna við lög og reglugerðir innan ráðuneytanna sem ekki snéri að veirunni var sett á ís.

Þegar við sáum að ekki væri að koma heildar endurskoðun á reglugerð um akstursíþróttir þá lögðum við til að nauðsynlega þyrfti að breyta tveimur greinum, greininni um aldursmörk í akstursíþróttum og greininni um tryggingar.

Ég tel sennilegt, allavega er ég með tölvupóst frá Samgönguráðuneytinu sem segir það mögulegt, að greinin um aldursmörk verði lagfærð fyrir keppnistímabilið. Við höfum lagt til ákveðna breytingu, sem er almenn, sem ég vona að verði tekin og að það sé ekki lengur ráðherra sem ræður því hvaða akstursíþróttir börn og unglingar stunda á Íslandi. Þetta ræðst að ég vona í næstu viku.

Varðandi tryggingarnar þá gerðist það í setningu nýrra laga um ökutækjatrýggingar að ekki vildu betur til en svo að heimild ráðherra til að setja reglugerð um tryggingar í akstursíþróttum féll niður. Þannig að nú þegar Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis er á fullu að vinna að Covid tengdum lögum, þá þarf að breyta tryggingarlögum til að gefa ráðherra þessa heimild.

Þá kom það einnig í ljós að með því að lög um ökutækjatrýggingar voru tekin út úr umferðarlögum, þá verður að gefa út tvær reglugerðir um akstursíþróttir - annars vegar frá Samgönguráðuneyti og hins vegar frá Fjármálaráðuneyti, því málaflokkurinn er nú formlega á hendi þessar ráðuneyta. Þetta flækir málið þar sem ráðuneytin eru nú tvö fremur en eitt.

Við erum í sambandi við Fjármálaráðuneytið og Samtök fjármálafyrirtækja um þessi mál og vonumst við til að það náist sátt um þetta.

Það furðulega í öllu þessu er að í greinargerð með frumvarpi til laga um ökutækjatrýggingar er vísað í að það að undanskilja akstursíþróttir frá lögnum sé til samræmis við það sem er í Noregi, en það gleymdist bara að taka alla restina af lagapakkanum sem Norðmenn settu vegna trygginga í akstursíþróttum.

Svar Fjármálaráðuneytisins er að það sé í gildi reglugerð um akstursíþróttir þar sem tekið er á tryggingum sem þurfi að fara eftir.

Samkvæmt núverandi lögum um ökutækjatrýggingar virðist vera næjanlegt að tryggja keppnistæki frjálsri ábyrgðartryggingu meðan á keppni / æfingu stendur. Þar er sama um hvaða grein er að ræða - jafnvel rall á sérleiðum.

Þannig er það komið að keppnishaldari eða klúbbur getur, sé það hans vilji, keypt þá ábyrgðartryggingu fyrir sína keppendur.

Þá er bara að muna að öikumenn þurfa að slysatryggja sig sérstaklega.

Þegar tryggingarumhverfið liggur fyrir þá vonumst við til að það sé sambærilegt við það sem gerist, til dæmis í Noregi, þar sem búið er að opna á viðræður um að fara til sama tryggingarfélags og norska akstursíþróttasambandið notar.

Því miður — þá verðum við að bíða þar til ríkisvaldið hefur sett reglugerð eða reglugerðir sínar um akstur um akstursíþróttir.

Í ágúst síðastliðinn var haldið hér í annað sinn umferð í heimsmeistarakeppni í nákvæmnisakstri rafbíla. Tíu keppendur voru skráðir, þar af fjórar erlendar áhafnir. Efsta íslenska áhöfnin var í fjórða sæti, eftir afar harða keppni. Þegar ein keppni er eftir er þessi áhöfn jöfn nokkrum öðrum í fimmtánda sæti í meistaramótinu. Til stendur að reyna að fá að halda þessa keppni árið 2020, en þá yrði hún í byrjun júlí. Kannski við kynnum útlendinga fyrir næturkeppni í birtu.

Reglubók FIA (FIA International Sporting Code) ásamt nokkrum undirköflum hennar var þýdd yfir á íslensku á síðasta ári. Búið er að þýða Reglubókina, reglur um öryggisbúr, hluta af reglum um búnað ökumanna og um hegðan á brautum. Þetta hefur verið samstillt áttak nokkurra aðila innan og utan stjórnar sem ég vil sérstaklega þakka fyrir.

Með því að þýða þessar reglur þá var komið að því að skoða keppnisreglur greinanna og einnig keppnisreglur AKÍS. Það verður nefnilega að viðurkennast að með því að þýða Reglubókina þá losnum við við margar tvíteknningar sem getur orsakað að misræmi sé milli reglna. Þá er einnig, með þýðingunni, fengin samræmd orðanotkun, sem ætti að einfalda málin mikið.

Reglur um öryggisbúr hafa ekki verið til á einum stað hjá AKÍS, en síðast var það í 2007 útgáfu reglubókar LIA, sem var endurprent frá árinu 2002.

Þegar búrareglur voru kynntar kom í ljós að ekki hafði verið farið eftir þeim við gerð búra og var í framhaldi af fundum með keppendum ákveðið að skrá öll öryggisbúr í bílum fyrir keppnistímabilið 2020, en aðeins óska eftir því að gluggastífu yrði bætt við þyrfti hún að vera. Þegar þessum skráningum lyki, þá væri hægt að sjá hve mikið stæði útaf í þessum efnunum og taka ákvarðanir út frá því.

Nokkrar undantekningar eru á þessu. Sú veigamesta er sú að hafi öryggisbúr verið gerðarvottað þá gildir sú gerðarvottun. Sama er hvort um er að ræða gerðarvottun einhvers akstursíþróttasambands innan FIA eða frá FIA sjálfum - hún gildir. Ekki yrðu gerðar neinar athugasemdir við búr í torfæru og einnig í spyrnugreinum þar sem búr væru SFI vottuð - þau yrðu hins vegar skráð.

Vegna Covid hefur þessi skráning á öryggisbúrum riðlast mikið, en tekið hefur verið uppá því að fara í skúra og verkstæði þar sem bíll eða bílar eru og skoða, mynda og skrá. Á morgun er gert ráð fyrir að fara rúnt um Suðurnes og skoða eins marga bíla og hægt er. Þó stefnt sé að því að ljúka þessu fyrir keppnistímabil, þá má vera að í fyrstu keppnum verði það sem á vantar skoðað.

Þessar skráningar eru í raun fyrsta skrefið í því að við komum upp gerðarvottunarferli sem fullnægir því sem FIA opnaði fyrir í desember 2019, en það var að gerðarvottun landa yrði alþjóðlega viðurkennd.

Haldin voru námskeið fyrir dómara í torfæru og einnig í drift. Okkur er nauðsyn að viðhalda þekkingu til að keppnishald verði fuðlaust og eins alls staðar. Ég þykist fullviss að nú í á verði stefnt að því að endurtaka þau.

Til stóð að halda námskeið fyrir dómnefndarmenn og keppnisstjóra fyrir keppnistímabilið í ár. Af því hefur ekki orðið, eins og mörgum öðrum hlutum í þjóðfélaginu, vegna Covid mála. Hluti af því sem gert er á námskeiðinu fer í bága við 2m regluna og því munu þessi námskeið haldin þegar þeirri skyldu lýkur.

Við áttum fulltrúa á rally öryggisþingi sem haldið var samhliða NEZ Regional Sport Conference í Kaupmannahöfn í lok október. Þá fóru tveir fulltrúar frá Íslandi á bráðaliðanámskeið hjá FIA sem haldið var í Króatíu og einnig áttum við fulltrúa á öryggisnámskeiði í Þýskalandi í rally. Þessi námskeið sem minnst var á eru öll á vegum FIA og styrkur frá þeim til handa okkur til að senda þáttakendur, þannig að það var okkur kostnaðarlítið.

Stjórn AKÍS tók þá ákvörðun síðla síðasta ár að skipa öryggisnefnd, sem þegar hefur hafið störf og er ætlað að starfa þvert á greinarnar. Lagt mun til undir liðnum lagabreytingar hér á eftir að inni lögin komi liður um skipan öryggisnefndar.

AKÍS hefur fengið vilyrði fyrir því að fulltrúar þess geti starfað með skoðunarteymi í keppnum erlendis á næsta ári sem eru hluti af Evrópu- og heimsmeistara keppnum í rallycross. Okkur tekst vonandi að nýta þessi boð, en það á eftir að skoða kostnað við það.

FIA NEZ samstarfið er að taka breytingum í framhaldi af viðauka sem FIA gaf út við Reglubókina. Þar komu fram ákveðnar reglur um það hvernig ætti að skrá keppnir á svæðinu og hvaða keppnir mætti skrá. Þá kom einnig í ljós í vor að Danir vildu ekki vera lengur með umsjón með FIA-NEZ og varð það

úr að AKÍS bauðst til að taka það að sér. Því fylgir ákveðið fjárframlag þannig að þetta á ekki að vera okkur fjárhagslegur baggi.

Á haustfundi FIA-NEZ 2019 þá kom fram að Danir vildu ekki að formaður yrði frá þeim. Þetta olli miklu fjaðrafoki þar sem þessi einarða afstaða þeirra hafði ekki verið kynnt áður með þeim hætti sem gert var. Úr varð að nýr formaður, sá sem hér stendur, var kosinn til eins árs og mun annar kosinn á þessu ári. Ástæða þess er sú að á þessu ári mun FIA North European Sport Conference verða hérlendis og þá einnig FIA-NEZ fundur. Á þessu tæpa ári sem er til stefnu munu samþykktir FIA-NEZ endurskoðaðar og gerðar einfaldari.

Nokkur mál hafa komið upp í keppnum sem dómnefndir hafa þurft að taka á. Dómnefndir eru afar mikilvægur hluti keppni og þurfa því að vera á staðnum. Þegar einhver tekur að sér að vera í dómnefnd, sérstaklega sem formaður, þá er það mín einlæga skoðun að hann verði að vera á staðnum.

Varðandi skipan í dómnefndir þá langar mig að varpa þeirri hugmynd fram að við horfum til F1 og höfum það þannig að AKÍS skipi formann dómnefndar, það komi einn fulltrúi fyrir hönd keppnishaldara og einn fyrir hönd keppenda. Þetta er form sem var tekið upp í F1 og hefur reynst afar happadhrjúgt þar.

Bæði hjá FIA og einnig hjá systursamtökum okkar í norður Evrópu þá greiðir viðkomandi samband fyrir ferðir formanns til keppnisstaðar, sé fjarlægðin meiri en eitthvað fyrirfram ákveðið. Þegar á keppnisstað kemur tekur keppnishaldari að sér fæði og uppihald dómnefndar. Aðrir dómnefndarmenn þurfa að koma sér sjálfir á staðinn, en keppnishaldari sér einnig um fæði og uppihald þeirra á meðan keppni stendur. Síðar á ársþinginu er mál vegna dómnefndar þar sem hægt er að ræða þetta.

Í sumar kom Íþróttabandalag Reykjavíkur að máli við okkur um þátttöku á Reykjavík International Games og þá með einhverju meira en var í fyrra. Úr varð fyrsti landsleikur í hermikappakstri milli fulltrúa akstursíþróttasambanda tveggja landa sem eru bæði hluti af íþrótt- og ólympíusambandi síns lands. Þó við höfum tapað þeim leik illilega, þá var reynslan kannski það sem stóð uppúr.

Síðan þá hefur verið haldin keppnin Race of Vikings sem var eins konar tilraun með FIA til að sjá hvernig gera mátti ákveðna hluti.

Það er gleðilegt að sjá að tvö af aðildarfélögum AKÍS eru að vinna að því að vera með námskeið fyrir unglinga og að hjá einu þeirra er það þegar orðið að veruleika. Þar held ég sé gott að huga ekki einvörðungu akstursþjálfun, heldur og umhverfinu og líkamlegri þjálfun. Það er gott að fara inn á þessi svið því framtíðin er í ungdómnum.

AKÍS hefur átt fundi með afreksnefnd ÍSÍ á árinu með það að leiðarljósi að koma afreksstarfi á laggirnar hjá AKÍS. Í öðrum löndum í kringum okkur þá er nefnd á vegum systursamtaka okkar sem velur úr vænlega afrekskeppendum, gerir við þá samning um framhaldið. Þessi samningur tekur á þjálfun og markmiðum, ekki aðeins í þeirri grein sem viðkomandi keppir í heldur einnig líkamlega þjálfun og sé viðkomandi á skólaaldri, þá um framgang þar. Gangi allt að óskum þá er viðkomandi komið í sambandi við umboðsskrifstofu fyrir hæfileikafólk í íþróttum.

Sem samband innan ÍSÍ þurfum við að setja okkur afreksstefnu, sem verður hér á eftir til umræðu og vonandi samþykktar.

Eins og allir vita þá hefur Covid haft mikil áhrif á þjóðfélagið allt og ekki útséð með það hvernig það mun sett í "fyrra horf" sé það þá nokkur möguleiki. Sem betur fer fyrir okkur þá hefur Víðir Reynisson komið nálægt akstursíþróttum, bæði rally og rallycross og var því gaman að sjá hans skilgreiningu á að einstaklingur í akstursíþróttum væri ökumaður og allt að þrír aðstoðarmenn. Þá var það einnig athyglisvert að hann taldi starfsmenn í braut vera það fjarri hvorir öðrum að það hefði ekki áhrif.

Eins og áður þá áttu sér stað lagfæringar á mótakerfinu, sem komu til góða, en það mun endurnýjað í framhaldi af breytingum á reglum. Við þær breytingar þá kemur meginhluti sérreglna keppni sjálfkrafa um leið og keppni er skráð. Það hefur ekki alveg náðst, en mun fara í loftið í næstu viku.

Það eru mörg önnur mál sem ugglaut mætti minnast á, en ég læt þetta nægja að sinni.

6. Endurskoðaðir reikningar AKÍS lagðir fram og kynntir

Í fjarveru Jóns Bjarna Jónssonar gjaldkera kynnti Þrándur Arnþórsson framkvæmdastjóri reikninga sambandsins fyrir rekstrarárið 2019.

7. Álit kjörbréfanefndar

Baldvin Hansson formaður kjörbréfanefndar staðfesti að 25 atkvæði voru gild á þinginu. Sjá Viðauka 2 fyrir nánari upplýsingar um kjörbréf.

8. Umræður um skýrslu stjórnar og reikninga

- a) Fyrirspurn kom um breytingar á kjöri akstursíþróttamanns ársins og hvort nauðsyn sé á að kjósa bæði mann og konu.
TMÞ svaraði því til að það væri beiðni / krafa frá ÍSí að hafa bæði mann og konu, en sum sambönd hefðu ekki farið eftir því, til dæmis skautasambandið með skautadrottningu ársins. Þá minntist hann á tillögur að breytingum á kjósningu akstursíþróttamanns ársins sem lagaðar verða fyrir síðar á ársþinginu.
- b) Fyrirspurn kom um hvaða tillögur AKÍS hefði sent til Samgönguráðuneytisins vegna aldurstakmarkanna og minnst var á í ræðu formanns.
TMÞ las upp bæði tillögu þá sem send var til Samgönguráðuneytisins um breytingar á 14. gr reglugerðar 507/2007 með síðari breytingum:
Lágmarksaldur í keppnisflokkum einstakra keppnisgreina skal skilgreindur í reglum viðkomandi akstursíþróttasambands og taka mið af því sem er viðurkennt af viðkomandi alþjóðasambandi. Upplýsingar þessar skulu sendar til ríkislögreglustjóra.

Þá las hann einnig upp eftirfarandi lista yfir keppnisgreinar og aldur, eins og staðan væri í dag:

Grein	Flokkur	Lágmarksaldur	Hámarksaldur
Rallycross	Unglingaflokkur U-18 (0-1000cc)	Verður 15 ára á árinu	Að ári er viðkomandi verður 18 ára
Kappakstur	Unglingaflokkur U-18 (0-1000cc)	Verður 15 ára á árinu	Að ári er viðkomandi verður 18 ára

9. Samþykkt reikninga

Reikningar AKÍS samþykktir samhljóða.

10. Fjárhagsáætlun næsta árs lögð fram

Þrándur Arnþórsson fór yfir fjárhagsáætlun Akstursíþróttasambands Íslands fyrir árið 2020. Þar er meðal annars lagt til að þremur milljónum verði varið í styrki til aðildarfélaga AKÍS.

Samþykkt samhljóða.

11 Lagabreytingar

Hafsteinn Pálsson fór yfir lagabreytingartillögur sem komu frá stjórn AKÍS, stjórn KK og stjórn TKS í röð eftir greinanúmerum laganna.

Breytingar ræddar og afgreiddar á eftirfarandi greinum laga AKÍS:

- TKS vegna 4. greinar - fellt
- TKS vegna 5. greinar - fellt
- KK vegna 6. greinar - fellt
- TKS vegna 7. greinar - fellt
- KK vegna 7. greinar - fellt
- AKÍS vegna 8. greinar - um dagskrá ársþings - samþykkt
- TKS vegna 8. greinar - um dagskrá ársþings - samþykkt
- TKS vegna 8. greinar - um dagskrá ársþings - fellt
- KK og TKS vegna 10. greinar - um dagskrá formannafundar - samþykkt með sameiningu

- AKÍS vegna 13. greinar - um keppnisráð - samþykkt
- TKS vegna 13. greinar - um keppnisráð - samþykkt
- TKS vegna 14. greinar (nú 16. grein) - samþykkt með breytingum
- AKÍS vegna nýrrar greinar um stofnun nefnda - samþykkt
- AKÍS vegna nýrrar greinar um öryggisnefnd - samþykkt

Ný lög AKÍS samþykkt.

12 Innsend mál

12.1 Bókun

Í þinggerð ársþings 2019 láðist að færa til bókar að áfrýjunardómstóll AKÍS hafi verið kjörinn á þinginu. Rétt þykir að bóka nú því til staðfestingar að eftirtalin voru kjörin til í dómstólinn og að kjörtími þeirra renni út á Ársþingi 2021:

Skúli Bjarnason hrl., formaður
Hannes J. Hafstein hdl., varaformaður
Berglind Jónasardóttir
Þórhallur B. Jósepsson
Árni Árnason

12.2. Tillaga um stofnun vinnuhóps

Stjórn AKÍS er falið að skipa vinnuhóp til að athuga hvort og þá á hvern hátt þurfi endurskoða lög AKÍS til að hægt verði að halda formannafund og ársþing þar sem hluti eða allir fulltrúar væru tengdir gegnum fjarfundabúnað.

Niðurstaða vinnuhópsins liggi fyrir á formannafundi 2020.

12.3. Til upplýsinga

Lagt fram:

- Reglugerð um öryggisnefnd AKÍS sem samþykkt var í stjórn 21. janúar 2020
- Reglugerð um keppnisráð AKÍS sem samþykkt var í stjórn 18. febrúar 2020
- Tillaga frá Torfærulúbbi Suðurlands að reglugerð um keppnisráð

12.4. Lagt fram til umræðu

Kosning Akstursípróttamanna ársins - tillaga stjórnar AKÍS að nýjum reglum lögð fram. Samþykkt að stofna vinnuhóp sem komi með tillögu að nýjum reglum.

Afreksstefna AKÍS 2020-2025 - tillaga stjórnar AKÍS um afreksstefnu lögð fram og samþykkt.

Mál frá stjórn AÍFS - lögð fram.

13 Kosningar

13.1 Formaður

Framboð til formanns bárust frá Tryggva M. Þórðarsyni og Helgu Katrínu Stefánsdóttur.

Helga Katrín Stefánsdóttir var kjörin til formanns með 20 atkvæðum gegn 5.

13.2 Kosning þriggja stjórnarmanna til tveggja ára

Kjörin til næstu tveggja ára voru þeir Árni Gunnlaugsson, Fylkir Jónsson og Stefán Örn Steinþórsson.

13.3 Kosning þriggja manna í varastjórn

Kjörin til eins árs í varastjórn voru Aron Steinn Guðmundsson, Kristinn Snær Sigurjónsson og Sigurbergur Eiríksson í þeirri röð.

13.4 Kosning skoðunarmanna reikninga sambandsins

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

13.5 Kosning áfrýjunardómstóls

Til áfrýjunardómstóls voru kjörin með lófataki:

Skúli Bjarnason hrl. formaður
Hannes J. Hafstein hdl. varaformaður
Þórhallur B. Jósepsson
Berglind Jónasardóttir
Árni Árnason

14. Þingslit

Tryggvi M. Þórðarson þakkaði fyrir gott samstarf um uppbyggingu akstursíþróttá á undanförunum árum og óskar nýjum formanni og stjórn alls góðs í þeirra verkefnum.

Helga Katrín Stefánsdóttir þakkaði það traust sem henni er sýnt og hlakkar til að taka þátt í góðu samstarfi um uppbyggingu kröftugra akstursíþróttá á Íslandi.

Þingi slitið um kl. 16:35.

Þinggerð ritaði Þrándur Arnþórsson.

Viðauki 1 Kjörbréf

Skipting fulltrúa og mæting var sem hér segir:

	Fulltrúar	Mættir	Skirteini
AÍH	4	4	209
KK	4	4	281
BA	4	4	153
AÍFS	3	3	74
TKS	3	3	52
BÍKR	3	3	57
BS	0	0	0
Hekla	2	2	38
Stimpill	1	1	4
Start	1	1	10
BKH	0	0	0
	25	25	878

Viðauki 2 Mæting

Nafn	Félag	
Valdimar Jón Sveinsson	TKS	(Kjörbréf frá TKS)
Helga Katrín Stefánsdóttir	TKS	(Kjörbréf frá TKS)
Guðbjörn Grímsson	TKS	(Kjörbréf frá TKS)
Elva Stefánsdóttir	Start	(Kjörbréf frá Start)
Hrefna Björnsdóttir	BA	(Kjörbréf frá BA)
Valdimar Geir Valdimarsson	BA	(Kjörbréf frá BA)
Birgitta Ösp Valdimarsdóttir	BA	(Kjörbréf frá BA)
Stefán Örn Steinþórsson	BA	(Kjörbréf frá BA)
Magnús Ragnarsson	AÍFS	(Kjörbréf frá AÍFS)
Árni Gunnlaugsson	AÍFS	(Kjörbréf frá AÍFS)
Arnar Freyr Árnason	AÍFS	(Kjörbréf frá AÍFS)
Hanna Rún Ragnarsdóttir	BÍKR	(Kjörbréf frá BÍKR)
Heimir Snær Jónsson	BÍKR	(Kjörbréf frá BÍKR)
Hlöðver Baldursson	BÍKR	(Kjörbréf frá BÍKR)
Aðalsteinn Símonarson	Rallyráð	
Ingólfur Arnarson	KK	(Kjörbréf frá KK)
Ingimundur Helgason	KK	(Kjörbréf frá KK)
Baldur Gíslason	KK	(Kjörbréf frá KK)
Sigurjón Andersen	KK	(Kjörbréf frá KK)
Baldvin Hansson	KK	
Fylkir Jónsson	AÍH	(Kjörbréf frá AÍH)
Kristinn Snær Sigurjónsson	AÍH	(Kjörbréf frá AÍH)
Sigurbergur Eiríksson	AÍH	(Kjörbréf frá AÍH)
Aron Steinn Guðmundsson	AÍH	(Kjörbréf frá AÍH)
Ari Halldór Hjaltason	AÍH	
Anton Örn Árnason	AÍNH	(Kjörbréf frá AÍNH)
Kári Rafn Þorbergsson	AÍNH	(Kjörbréf frá AÍNH)
Ragnar Róbertsson	Stimpill og AKÍS	(Kjörbréf frá Stimpli)
Elsa Kristín Sigurðardóttir	BÍKR	

Hafsteinn Pálsson
Tryggvi M. Þórðarson
Þrándur Arnþórsson

ÍSí
AKÍS
AKÍS

Viðauki 3 Ársreikningur AKÍS

Rekstrarreikningur 31.12.2019

	Skýr.	31.12.2019	31.12.2018
Keppnisgjöld.....		9.828.943 kr.	10.223.500 kr.
- þ.a. hluti keppnishaldara.....		(8.601.908 kr.)	(8.903.000 kr.)
Umsagnargjöld.....		625.000 kr.	700.000 kr.
Öryggisbúnaður.....		8.000 kr.	12.000 kr.
Kætur og sektir.....		125.000 kr.	(0 kr.)
Erlendir styrkir.....		3.531.750 kr.	(0 kr.)
Aðrar tekjur.....		(0 kr.)	77.418 kr.
Lottótekjur.....		4.167.925 kr.	3.504.589 kr.
Útbreiðslustyrkir.....		2.769.213 kr.	2.327.731 kr.
Ríkisstyrkir.....		2.750.000 kr.	2.750.000 kr.
Samtals tekjur		15.203.923 kr.	10.692.238 kr.
Launakostnaður.....		4.464.000 kr.	4.464.000 kr.
Styrkir til aðildarfélaga.....	1	825.000 kr.	250.000 kr.
Námskeið og námskeiðsstyrkir.....	2	278.841 kr.	176.537 kr.
Aðkeypt þjónusta.....	3	574.868 kr.	586.064 kr.
Kostnaður vegna brautarverkefnis FIA.....	4	1.421.739 kr.	1.404.343 kr.
Afrestsstarf.....		60.000 kr.	0 kr.
Skrifstofu og stjórnunarkostnaður.....		137.003 kr.	466.421 kr.
Húsaleiga.....		293.520 kr.	276.960 kr.
Ferðakostnaður innanlands.....		183.290 kr.	86.729 kr.
Ferðakostnaður erlendis.....	5	1.153.789 kr.	1.248.232 kr.
Rekstrarvörur.....		19.828 kr.	0 kr.
Verðlaunagripir.....		129.000 kr.	168.653 kr.
Fundir.....		478.240 kr.	297.392 kr.
Banka- og kortþóknanir.....		31.606 kr.	173.480 kr.
Gjöld til FIA.....		742.606 kr.	606.499 kr.
Kostnaður NEZ.....		288.621 kr.	136.347 kr.
Annar rekstrarkostnaður.....		11.353 kr.	10.825 kr.
Samtals gjöld		11.093.304 kr.	10.352.482 kr.
Rekstrarhagnaður		4.110.619 kr.	339.756 kr.
Vaxtatekjur.....		5.056 kr.	24.528 kr.
Hagnaður/(Tap) ársins		4.115.675 kr.	364.284 kr.

1. Styrkir til aðildarféлага

Kvartmiluklúbburinn	250.000 kr.
Bíla klúbbur Akureyrar	250.000 kr.
Bífreiðalþróttaklúbbur Reykjavíkur	75.000 kr.
Akstursíþróttafélag Hafnarfjarðar	250.000 kr.

2. Námskeið og námskeiðsstyrkir

FIA Keppnisstjóra og dómnefndarnámskeið	91.126 kr.
Key Of Marketing	45.900 kr.
Rally Safety Workshop	88.055 kr.
Rally and Hill Climb Marshals Module	53.760 kr.

3. Aðkeypt þjónusta

Mótakerfi	421.600 kr.
Almenna lögbjónustan	153.268 kr.

4. Kostnaður vegna brautarverkefnis FIA

FIA úttekt á teikningum	721.739 kr.
Bíla klúbbur Akureyrar	500.000 kr.
Akstursíþróttafélag Hafnarfjarðar	100.000 kr.
Kvartmiluklúbburinn	100.000 kr.

5. Ferðakostnaður erlendis

FIA Ársþing	208.149
FIA Drag Racing Commission	31.695
FIA Drift Commission	107.501
FIA Drift Commission	113.445
FIA Drift Commission Paris	94.655
FIA NEZ Vorfundur	70.458
FIA Sport Regional Congress	223.085
WIM Genf	127.573
WIM Paris	70.515
WIM Paris	106.713

Efnahagsreikningur

	Skýr.	31.12.2019	31.12.2018
Fastafjármunir		0 kr.	0 kr.
Veltufjármunir			
Ísí staða.....		1.437.743 kr.	1.205.113 kr.
Viðskiptakröfur.....		369.017 kr.	1.111.024 kr.
Handbært fé.....		10.324.995 kr.	6.725.943 kr.
Samtals eignir		12.131.755 kr.	9.042.080 kr.
Eigið fé			
Óráðstafað eigið fé í upphafi árs.....		8.016.080 kr.	7.651.796 kr.
Hagnaður/(Tap) ársins.....		4.115.675 kr.	364.284 kr.
Eigið fé samtals		12.131.755 kr.	8.016.080 kr.
Skammtímaskuldir			
Aðrar skammtímaskuldir.....		(0 kr.)	744.000 kr.
Skuld við aðildarfélög.....		(0 kr.)	282.000 kr.
Samtals skammtímaskuldir		(0 kr.)	1.026.000 kr.
Samtals skuldir og eigið fé		12.131.755 kr.	9.042.080 kr.