

Dagsorden

1. Åpning

- a) Leder ønsker velkommen
- b) Opptelling og godkjenning av stemmer
- c) Praktiske opplysninger for dagen

2. Konstituering

- a) Godkjenning av innkalling og dagsorden
- b) Valg av møteleder
- c) Valg av referent
- d) Valg av tellekorps
- e) Valg av to til å underskrive protokoll

3. Sentralstyrets beretning for driftsåret 2020

Behandling og godkjenning

4. Revidert regnskap for driftsåret 2020

Herunder framlegging av revisjonsberetning
Behandling, godkjenning og beslutning om styrets ansvarsfrihet

5. Innmeldte saker

Sak 1 - 4.: Endring i vedtektene (Forslag fra Sentralstyret)

Kort pause

6. Sentralstyrets forslag til retningslinjer og plan for driftsåret 2021

Behandling og godkjenning av Virksomhetsplan for neste driftsår

7. MC-politisk plattform

Godkjenning av MC-politisk plattform

8. Sentralstyrets forslag til budsjett for driftsåret 2021

- a) Herunder fastsettelse av kontingent for neste driftsår
- b) Behandling og godkjenning av budsjett

9. Valg

- a) Presentasjon av valgkomiteens forslag til styre og valgkomité for driftsåret 2021
- b) Valg

Avtakking av tillitsvalgte

11. Avslutning

NB! Vedtektenes § 4, pkt. 5:

På årsmøtet kan bare de saker som er satt opp på dagsorden behandles

Vedtektenes § 4, pkt. 5 c:

**Sentralstyrets beretning
for driftsåret 2020**

Sentralstyret i perioden:	Odd Terje Døvik - leder Siv Kristoffersen - nestleder Kjersti Løge - styremedlem Bente-Irene Finseth - styremedlem Tor-Atle Hansen - styremedlem Kjell-Einar Ofstad - styremedlem Edvin Mansæterbak – varamedlem Iris Alm Faleide - varamedlem
Trafikksikkerhetskomité:	Jens Stumberg Gjermund Ruud Hans Vestre Jan-Fredrik Møller Svein Voldseth Ole Robin Paulsen
Redaksjonskomité:	Sekretariatet, med styreleder som ansvarlig redaktør
Delegat til FEMA:	Odd Terje Døvik
Kretskontakt	Bjørn M Magnussen
Fylkessekretærkontakt:	Sekretariatet (Liv Hermann til 30.11.2020)
Mediekontakt:	Odd Terje Døvik
Valgkomité:	Mary-Ann H. Rikardsen, Tom Helgesen, Jan Ove Thorsen
Revisor:	Olav Dalåsen
Sekretariatet:	Bjørn M. Magnussen (daglig leder til 22.08.20) Bård Vikestad (daglig leder fra 22.08.20) Frode Asphaug-Moe

Det har vært avholdt 7 sentralstyremøter i perioden.

Medlemsutviklingen

2015-2018 pr september

2019 - 2020 pr. desember

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	20 vs.19
Medlemmer - Klubbtilknyttet	5731	5329	5208	4634	3941	3572	-369
Medlemmer - Individuelle	4372	4273	4441	4701	4390	3870	-520
*Livstidsmedlemmer					80	111	31
*Ungdomsmedlemmer					18	20	2
Medlemmer hoved	10103	9602	9649	9335	8429	7573	-856
Husstandsmedlemmer	3276	3034	2783	2598	2950	2696	-254
Medlemmer m/husstand	13379	12636	12432	11933	11379	10269	-1110

Ved utgangen av 2020 hadde NMCU 111 livstidsmedlemmer. Dette har gitt organisasjonen en kontantinnsprøyting på over 830 000 kroner, uten at de løpende kontingentinntektene har blitt vesentlig påvirket (111 livstidsmedlemmer gir et årlig «inntektsbortfall» på kroner 49950 med dagens kontingentnivå)

Det har vært gjennomført vervekampanje med hovedpremie fra Joyrides, men uttellingen i form av medlemsvekst har ikke vært stor nok til å oppveie den generelle nedgangen.

Det er derfor avgjørende at fokuset på medlemsvekst opprettholdes, både for å rekruttere nye generasjoner motorsyklister, og for å kompensere for nedgangen i antall klubber og klubbmedlemmer. Klubbene vil fortsatt være en viktig del av NMCU, men utviklingen tilsier at vekstpotensialet er størst innenfor gruppen individuelle medlemmer. Selv om antallet NMCU-klubber er stabilt på 260, har hele 115 klubber forsvunnet siden 2016. Utviklingen i retning mer «individualisme» er ikke enestående for NMCU, og er noe organisasjonen må tilpasse seg fortløpende.

Selv om NMCUs arbeid er godt kjent blant de mer erfarne motorsyklistene er det fremdeles mange som ikke vet hva vi står for. Det faktum at det finnes mer enn 100 000 motorsyklister i Norge som ikke er medlem av NMCU illustrerer at potensialet for vekst er betydelig

NMCU er gode på å levere løsninger på politiske og faglige utfordringer. Det er dog fremdeles mye ugjort i forhold til å gjøre dette kjent utenfor vår eksisterende medlemsmasse.

Sentralstyret er åpent for alle gode forslag til hvordan medlemstallene kan økes, og er fremdeles av den oppfatning at våre eksisterende medlemmer er de beste ambassadører for NMCU. Samtidig er det åpenbart at NMCU må fortsette arbeidet med å øke synligheten på sosiale medier og utnytte de mulighetene som knytter seg til samarbeid med forhandlerne og kjøreskolene – som har store kontaktflater mot alle som kjører eller skal begynne å kjøre MC.

NMCU-kretsene

Per desember 2019 hadde NMCU aktive kretsstyrer i 15 «fylker» etter gammel fylkesinndeling. NMCU mangler fortsatt kretsstyrer i Finnmark, Sogn og Fjordane og Østfold.

I forhold til regionsreformen og de nye fylkene har NMCU besluttet å opprettholde fylkeslagene basert på de gamle fylkesgrensene inntil kretsene eventuelt ønsker noe annet.

Årsmøtet i 2020 ble arrangert samme helg som den tradisjonelle kretskonferansen. For å fortsatt gi de tillitsvalgte en anledning til å komme sammen etter sesongslutt ble det også i oktober 2020 avholdt en kretslederkonferanse på Gardermoen, der kretsledere og fylkessekretærer ble invitert sammen med sentralstyret og valgkomiteen. Tilbakemeldingene fra deltakerne var svært positive, og sentralstyret ønsker å videreføre dette tiltaket såfremt økonomien tillater det.

Fylkessekretærene, som representerer NMCU i de fylkesvise MC-foraene, er utpekt av kretsene. De er organisert i et faglig nettverk med hverandre og med NMCU-kontoret.

Aktiviteten hos kretsene har i 2020 vært sterkt preget av Covid19-pandemien. Det ble gjennomført noen mindre arrangementer, deriblant noen begrensede SE OSS-aksjoner. Enkelte kretser har også deltatt med stands på lokale og regionale arrangementer og synliggjort NMCU gjennom klubbesøk og ulike oppslag i media.

Forsikring

Sentralstyret og sekretariatet har i løpet av 2020 fått på plass en avtale med Tryg Forsikring, til erstatning for IF-avtalen som ble sagt opp i 2019. Tryg tilbyr en MC-forsikring med veldig god dekning hvor NMCU-medlemmer får en fordelaktig rabatt.

Trafikksikkerhetsarbeid

Revisjonen av «Nasjonal strategi og handlingsplan for MC og moped» for perioden 2018-2022 ble avsluttet høsten 2018, og er fortsatt et viktig styrende dokument for veimyndighetene, det vil si Statens Vegvesen (SVV) og Vegdirektoratet. Det er ikke uten videre sikkert at fylkeskommunene, som overtok ansvaret for alle fylkesveier 1.januar 2020, føler den samme forpliktelse overfor denne handlingsplanen, og dette er noe NMCU følger opp.

NMCU ønsker å være en progressiv og nytenkende aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. I den forbindelse har vi flere forslag og saker til behandling i Samferdselsdepartementet og SVV. Forskriften om fri fart på bane for «skiltsykler», og regelverket for lysbruk er to saker som per i dag ligger til behandling etter påtrykk fra NMCU.

Støyproblematikken har også dukket opp igjen, og flere motorsyklister har opplevd å få sine sykler avskiltet på grunn av påstander om ulovlig høyt støynivå. NMCU har i sine undersøkelser funnet at lovverket tolkes ulikt rundt om i landet. NMCU har fulgt opp myndighetene for å klargjøre regelverket og sikre lik praksis.

MC-forum i fylkene har etter regionsreformen blitt mer utfordrende. Noen av fylkene har tatt sitt ansvar, men det er fortsatt flere MC-fora som ikke er kommet i gang etter reformen. NMCU følger opp dette gjennom SVV. Der hvor MC-foraene er i drift har det vært gjennomført flere befaringer på populære MC-veier. Rapportene som er utarbeidet etter befaringsene beskriver og foreslår ulike trafikksikkerhetstiltak, og bidrar slik til et forsterket fokus på MC-sikkerhet i SVV's og fylkeskommunenes operative og utøvende ledd.

Det har vært noen utskiftninger av fylkessekretærer og NMCUs sentralstyre er glade for at det alltid finnes gode kandidater som er villige til å ta på seg dette vervet.

Transportpolitikk

Sentralstyret har fattet et prinsippvedtak knyttet til MC-avgifter. Vedtaket lyder:
NMCU vil arbeide for at engangsavgiften kun skal beregnes ift utslipp (slik det er for bil); ikke sylindervolum, effekt eller vekt. Fokus på utslipp (NOx og CO2) innrettes slik at små sykler kommer gunstig ut. Elektrisk MC forutsettes behandlet likt med el-bil.
NMCU står sammen med NMCF og MCF i dette arbeidet, og følger opp saken politisk

Medlemsservice

NMCU-appen er fortsatt under utvikling, og flere funksjoner kan og må forbedres. Tilbakemeldingene fra medlemmene er blandet, og det vil være viktig å ta disse med i det videre arbeidet. Medlemstilbud og innholdet for øvrig oppdateres fortløpende.

NMCU-kontoret har hatt noen forbruker-henvendelser i løpet av året. Vi har bidratt til å løse disse gjennom vår kompetanse og sterke faglige nettverk.

Profilering og kommunikasjon

MC-bladet ble produsert og levert med 5 nummer i driftsåret. Siste nummer ble av økonomiske årsaker kun distribuert digitalt. Sekretariatet har hatt redaksjonsarbeidet, med sentralstyrets leder som ansvarlig redaktør. Ombrekking og trykk er levert av Østfold Trykkeri, en tjeneste vi er svært fornøyde med.

Sentralstyret vil rette en stor takk til alle som har bidradd med stoff og bilder til bladet. Dette har vært med å gjøre bladet til et levende medlemsblad. MC-bladet er et unikt produkt med en profil og form som skiller seg fra og er et supplement til den øvrige MC-pressen.

NMCU har et godt samarbeid med MC-avisa, som jevnlig publiserer NMCU-relatert stoff. Også i ordinære medier blir NMCU invitert til å kommentere aktuelle motorsykkelsaker. Representanter for NMCU har også blitt brukt av NRK.

Internasjonal virksomhet

Fremdeles er det slik at motorsyklistenes største utfordringer kommer på områdene miljø og trafikksikkerhet. Disse utfordringene har etter hvert blitt såpass formidable at hele motorsykkelsektoren i Europa nå samarbeider. Særlig viktig er samarbeidet mellom FEMA og FIM Europe, som er formalisert i en egen arbeidsgruppe. Denne arbeidsgruppa har blant annet utarbeidet en felles lobbystrategi, samt en særskilt strategi for MC som transportalternativ.

Sentralstyret anser FEMA som en viktig plattform for NMCUs internasjonale arbeid. Samarbeidet i FEMA gir reelle muligheter til å påvirke lovgivningen i EU/EØS-området, og informasjonstilgangen gir NMCU et viktig forsprang i forhandlinger med norske myndigheter.

Sekretariatet

Sekretariatet var fram til 1.august med tre personer i 2,2 årsverk; fra 1. august til 30. november 4 personer i 3,2 årsverk og fra 1.desember 3 personer i 3 årsverk. Ny daglig leder tiltrådte 1.august og overtok formelt ansvaret 22.august. Avtroppende daglig leder vil stå i stilling som kontormedarbeider fram til 30.juni 2021, og vil i denne perioden sørge for overlapping og erfaringsoverføring med ny daglig leder.

Gjennom målrettet fordeling av oppgaver, strukturert jobbing og stor arbeidsinnsats har sekretariatet klart både å holde hjulene i gang og ta unna for et sentralstyre med store ambisjoner og mange nye innspill. Sentralstyret er svært fornøyd med arbeidet som utføres av staben på NMCU-kontoret. De ansatte er faglig dyktige og har høy arbeidsmoral.

Som følge av den økonomiske situasjonen besluttet sentralstyret i oktober å gjennomføre en nødvendig nedbemanning som får virkning først i 2021.

Sentralstyret har besluttet å flytte sekretariatet til Oslo, nærmere bestemt Ullevål Stadion. Her vil NMCU fra 1.mai 2021 samlokaliseres med en av våre strategiske samarbeidspartnere, Norges Motorsportforbund. I tillegg til betydelige kostnadsbesparelser vil flyttingen gi geografisk nærhet til myndigheter og andre viktige samarbeidspartnere

Sluttord

NMCU har i årenes løp oppnådd resultater og fått en posisjon som langt overstiger det ressursene skulle tilsi. Statens vegvesen har uttalt at NMCU er den eneste ideelle organisasjonen de har så tett samarbeid med. Dette er en status som ikke har kommet gratis, og den vil heller ikke være det i fremtiden. Derfor er det viktig å fortsette å bidra med kvalitet, faglighet og seriøsitet.

NMCUs virksomhet finansieres for alle praktiske formål gjennom medlemskontingenten. Organisasjonens slagkraft og evne til å opptre på ulike arenaer er uløselig knyttet til våre økonomiske ressurser, som igjen følger av vårt medlemstall. På tross av at medlemstallet i flere år har vist en fallende tendens, med tilsvarende reduserte inntekter, har organisasjonen opprettholdt både bemannings- og aktivitetsnivået. Misforholdet mellom inntekter og kostnader som da oppstår har gått hardt ut over organisasjonens egenkapital, som siden 2015 har blitt redusert med over 3 millioner kroner. Pr 1.januar 2021 hadde NMCU en kontantbeholdning på ca 1 million, og dette er helt på grensen av hva som er forsvarlig gitt organisasjonens løpende forpliktelser overfor ansatte, medlemmer og myndigheter.

For å sikre organisasjonens videre liv er det derfor tvingende nødvendig å bringe NMCUs økonomi i balanse. Aktivitets- og kostnadsnivået må baseres på de inntektene vi faktisk har, ikke på de vi håper å få. Sentralstyret har derfor dels iverksatt, dels foreslått, en rekke kostnadsbesparende tiltak, herunder en nedbemanning ved sekretariatet. Sentralstyrets forslag til budsjett for 2021 bygger på NMCUs faktiske medlemstall, og at alle kostnadsreduserende tiltak gjennomføres. Dette vil sikre et driftsmessig overskudd i 2021, og legge grunnlag for ny vekst i årene deretter.

Sentralstyret takker alle tillitsvalgte og ansatte for innsatsen i driftsåret vi har lagt bak oss og ønsker hele organisasjonen lykke til med de viktige oppgavene som ligger foran

for sentralstyret

Odd Terje Døvik, leder
Siv Kristoffersen, nestleder
Kjersti Løge
Bente-Irene Finseth,
Tor-Atle Hansen
Kjell-Einar Ofstad

Regnskap 2020

Vedtektenes §4, pkt. 5 d.



		2019	2020	2020	Avvik
		Resultat	Budsjett	Resultat	Res./Bud.
INNTEKTER					
3010	Salg nettbutikk	200	15 000	23 636	8 636
3015	Salg direkte				0
3040	Salg Full Kontroll	13 995	10 000	11 720	1 720
3045	Annonseinntekter	70 800	80 000	39 510	-40 490
3090	Div. inntekter	6 864	5 000	100	-4 900
3091	Momskompensasjon/ tilskudd	150 293	180 000	316 391	136 391
3110	Kontingenter 1)	3 682 705	4 200 000	3 345 241	-854 759
3111	Kontingenter livstid	201 600	75 000	179 100	104 100
3115	Samarbeidspartnere godtgjørelse	50 000			0
3900	Diverse inntekter	1 723		44	44
	SUM	4 178 180	4 565 000	3 915 742	-649 258
KOSTNADER					
4010	Varekjøp	1 000	25 000	14 939	-10 061
4040	Full Kontroll				0
4080	Giro kontingenter/medl.kort		40 000	43 396	3 396
4110	Overført til kretsene	136 000	150 000	110 900	-39 100
4115	Utgifter kretser/ kretsprosjekter	33 741	40 000	40 896	896
4117	Klubb - tilbakebet. Kontingent				0
4130	MC-bladet inkl. porto	653 083	650 000	379 869	-270 131
	SUM	823 824	905 000	590 000	-315 000
5000-5945	Lønnskostnader				
	SUM	1 970 568	2 400 000	2 169 122	-230 878
6300	Husleie	118 476	120 612	120 612	0
6320	Felleskostnader				0
6340	Strøm	26 937	30 000	21 691	-8 309
6360	Kontorrekvisita	22 489	25 000	8 644	-16 356
6400	Leie av utstyr	104 218	100 000	103 752	3 752
6540	Inventar og utstyr	14 135	16 000		-16 000
6620	Vedlikehold, data	1 168	2 000	1 463	-537
6705	Honorar regnskap				0
6720	Systemkostnad Tripletex	67 444	70 000	72 564	2 564
6725	Innleide tjenester/juridisk m.m.				0
6811	Medlemsregister			41 545	41 545
6840	Faglitteratur	7 912	7 500	6 288	-1 212
6900	Telefonutgifter	31 677	25 000	20 787	-4 213
6940	Porto	141 289	150 000	112 692	-37 308
7100	Reiseutgifter	98 356	75 000	63 850	-11 150
7300	Nettkostnader	248 477	185 000	260 315	75 315
7310	Premier og gaver			3 010	3 010
7330	Annonser og reklame	419 748	300 000	118 304	-181 696
7400	Kontingenter	169 690	160 000	161 207	1 207
7500	Forsikringer	18 220	15 000	18 603	3 603
7710	Møteutgifter	7 748	10 000	4 326	-5 674
7720	Årsmøte		40 000	35 030	-4 970
7730	Styremøter	108 479	80 000	27 650	-52 350
7740	Kretsmøter	383 569	345 000	328 408	-16 592
7750	MC-messe	80 056			0
7770	Bank og kortgebyr	19 099	20 000	17 630	-2 370
7771	Gebyr Bambora				0
7790	Diverse kostnader	1		433	433
	SUM	2 089 188	1 776 112	1 548 805	-227 307
ALLE KOSTNADER		4 883 580	5 081 112	4 307 927	-773 185
	RESULTAT	-705 400	-516 112	-392 186	123 926
8060	Agiogevinst	-780		-	
8070	Annen finansinnt.	16 907		8 440	
8155	Leverandørrenter			-460	
8160	Vautatap			-1 763	
	SUM Netto finansposter	16 127	15 000	6 217	
	Øreavrunding			8	
	Ord.resultat før skatt	-689 273	-501 112	-385 960	

1)

2020: Kontingentinntekter er netto fratrasket tilbakebetaling klubb samt gebyrer for betalingsløsning

Balanse



Vedtektenes §4, pkt. 5 d.

2019

2020

	OMLØPSMIDLER		
	Sum fordringer	45 389	59 932
	Sum Bankinnskudd og kontanter	1 694 694	1 456 323
	SUM OMLØPSMIDLER	1 740 083	1 516 256
	SUM EIENDELER	1 740 083	1 516 256
	EGENKAPITAL OG GJELD		
	Sum innskutt egenkapital	575 785	575 785
2050	AKK. EGENKAPITAL	1 580 217	890 943
	Overført resultat	-689 273	-385 960
	Sum opptjent egenkapital	890 943	504 983
	SUM EGENKAPITAL	1 466 728	1 080 769
	GJELD		
2400	LEVERANDØRGJELD	9 374	41 145
2600	SKATTETREKK	63 686	92 380
2690	DIVERSE TREKK	0	16 000
2770	SKYLDIG ARBEIDSGIVERAVGIFT	34 568	53 086
2771	ARB.G.AVG. BER.F/P.	20 480	28 778
2920	UTLEGG	0	0
2930	SKYLDIG FERIEPENGER	145 248	204 098
2940	SKYLDIG LØNN	0	0
	Sum kortsiktig gjeld	273 355	435 487
	SUM GJELD	273 355	435 487
	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	1 740 083	1 516 256

Olav Dalåsen
Klostergata 25
1532 Moss

Moss, 11.2.2021

Norsk Motorcykkel Union
Moss

Revisjon av NMCU's regnskap for perioden 1.1.2020 – 31.12.2020

Det er dags dato foretatt en revisjon av regnskapet for NMCU. Det er sett på om bruk av midler er innenfor formålet for virksomheten, rutiner og sjekk at inntekter kommer inn riktig.

Det er ingen kommentarer til denne delen.

Regnskapet kan være vanskelig å revidere da det er lite linker mellom transaksjonene og bilag. Det er blitt informert om at man vil gå over til et nytt regnskaps system med digitale bilag . Dette arbeidet anbefales gjennomført.

Driften viser i dag et bekymringsfullt underskudd og det bør her tas grep slik at organisasjonen kan fortsette sitt viktige arbeid.

Regnskapet anbefales godkjent.

Olav Michael Dalåsen
Siviløkonom

Vedtektenes § 4, pkt. 5 d: Revidert regnskap, Sentralstyrets ansvarsfrihet

"Ansvarsfrihet for styret" er et gammelt begrep som brukes i mange foreninger. Styret i en forening skal drive en forsvarlig virksomhet og eventuelt korrigere administrasjonens kurs. Styret skal sørge for at administrasjonen fører korrekt regnskap og at regnskapene revideres innen gitte frister. Forutsatt at alt dette er gjort og presentert for årsmøtet innen de gitte frister, er årsmøtet i stand til å vurdere om styret har gjort en god nok jobb eller ikke.

Dersom NMCUs årsmøte vurderer at sentralstyret har styrt økonomien i henhold til Vedtektene innrømmes sentralstyret ansvarsfrihet. Dette innebærer at årsmøtet på vegne av NMCUs medlemmer vedtar å ikke gjøre styret eller enkeltmedlemmer i styret personlig økonomisk ansvarlig for noen av sine handlinger i styreperioden.

Unntaket er selvfølgelig om det i etterkant oppdages at styret, eller enkelte medlemmer i styret, har begått rene lovbrudd. Om det skulle være tilfelle vil ansvarsfrihet ikke gjelde.

Vedtektenes §4 pkt. 5 e. Forslag til vedtektsendring (1)

Endring av §4-2 (møterett på NMCUs årsmøte) samt §6-5 (møterett på kretsårsmøter)

Forslagstiller: NMCUs sentralstyre

Forslag:

1)

NMCU sine vedtekter, § 4-2 lyder i dag som følgende;
Til årsmøtet har alle medlemmer som har fylt 16 år og som har gyldig medlemskap møte-, tale- og forslags- og stemmerett.

Det foreslås å endre §4-2 til;

Til årsmøtet har alle medlemmer som har fylt 16 år og som har gyldig medlemskap møte-, tale- og forslags- og stemmerett. Deltagelse på NMCUs årsmøte forutsetter forhåndspåmelding. Slik påmelding må være sekretariatet i hende senest 1 uke før det annonserte årsmøtetidspunktet.

2)

NMCU sine vedtekter, §6-5 lyder i dag som følgende;
Til kretsårsmøtet har alle medlemmer som har fylt 16 år og som har gyldig medlemskap møte-, tale- og forslags- og stemmerett.

Det foreslås å endre §6-5 til;

Til kretsårsmøtet har alle medlemmer som har fylt 16 år og som har gyldig medlemskap møte-, tale- og forslags- og stemmerett. Deltagelse på NMCUs kretsårsmøte forutsetter forhåndspåmelding. Slik påmelding må være kretsstyret i hende senest 1 uke før det annonserte årsmøtetidspunktet.

Begrunnelse:

NMCUs demokratimodell, der hvert medlem har én stemme både på krets- og nasjonalt plan, har vært gjenstand for mye debatt. Sentralstyret har ikke til hensikt å starte en ny debatt om dette prinsippet.

Sentralstyret ønsker imidlertid å stille krav om forhåndspåmelding for de medlemmene som ønsker å delta på årsmøtene. Det kan argumenteres både *prinsipielt* og *praktisk* for en slik endring.

Det prinsipielle argumentet er knyttet til årsmøtenes status som organisasjonens høyeste organer. Her vedtas vedtekter og budsjetter. Her godkjennes regnskap og her velges styret til å forvalte organisasjonens interesser inntil neste årsmøte avholdes. Å delta på et slikt møte bør ikke være noe man tar stilling til noen timer før det skal skje, hvis været, føre, lyst og forhold forøvrig tillater det. Sentralstyret ønsker ikke å frata noen stemmeretten, men anser det som et rimelig krav at den som ønsker å delta kan ta stilling til dette, og melde seg på, én uke før møtet skal avholdes. På dette tidspunkt foreligger det innkalling og sakliste, og det er kjent hvilke saker som skal behandles. På bakgrunn av dette kan så det enkelte medlem ta stilling til om han eller hun ønsker å delta.

Det praktiske argumentet er knyttet til selve gjennomføringen av årsmøtet. Årsmøtene de siste 10 år har samlet mellom 17 (Steinkjer i 2015) og drøyt 100 deltagere (Gardermoen 2020). Dette spennet er

i seg selv stort nok til å gjøre planleggingen svært vanskelig. Hensyntatt at samtlige 10 000 medlemmer i teorien kunne valgt å stille opp blir imidlertid logistikken helt uhåndterlig. For kretsene er de absolutte tall mindre, men de praktiske problemene like store. Her må en krets som Oslo og Akershus i prinsippet ta høyde for at over 1000 medlemmer kan velge å stille på kretsårsmøtet

Uten at det skal tillegges avgjørende vekt kan den pågående korona-epidemien illustrere dette til fulle. Et årsmøte med 20 deltagere kunne med dagens smittevernregler vært avholdt hvor som helst. Et årsmøte med mellom 50 og 200 deltagere ville krevd et lokale med fastmonterte seter. Et årsmøte med over 200 deltagere kunne ikke vært avholdt som et fysisk møte, men ville måtte gjennomføres digitalt. Det sier seg selv at dette gjør det helt umulig å detaljplanlegge et årsmøte, gitt de krav til forsvarlig gjennomføring som gjelder for et årsmøte i sin alminnelighet, og et årsmøte midt under en pandemi i sin særdeleshet.

Et krav om forhåndspåmelding vil ikke løse problemene knyttet til NMCUs demokratimodell, men vil i det minste gi sekretariat, sentralstyre og kretsstyrene én uke til å forberede seg.

Vedtektenes §4, pkt. 5 e Forslag til vedtektsendring (2)

Vedrørende nedlegging av MC-bladet i dagens form

Forslagstiller: NMCUs Sentralstyre

Forslag: 1)
NMCU sine vedtekter, § 5-5 lyder i dag som følgende;
Sentralstyret er ansvarlig for utgivelse av MC-bladet. Sentralstyret ved leder er bladets ansvarlige redaktør

Det foreslås at punkt 5-5 slettes.

2)
NMCU sine vedtekter, §7-1 lyder i dag som følgende;
*NMCU skal utgi MC-bladet med minimum 5 nummer pr. år.
Sentralstyret er ansvarlig for utgivelse av MC-bladet. Sentralstyret ved leder er bladets ansvarlige redaktør. Redaksjonen gis for øvrig full redaksjonell frihet.*

Det foreslås å slette dagens §7-1 og erstatte denne med ny §7-1;
Sentralstyret er ansvarlig for å iverksetting samt gjennomføring av NMCUs kommunikasjonsplan slik den til enhver tid foreligger.

Begrunnelse:

MC-bladet representerer en betydelig direkte kostnad for NMCU (ca. 500.000 kr. pr. år) og legger i tillegg beslag på allerede knappe personellressurser. Samtidig har bladet i en årrekke vært organisasjonens viktigste kommunikasjonskanal.

Internett og framveksten av sosiale medier har imidlertid åpnet for kommunikasjonsformer og -kanaler som gjør det mulig å opprettholde god medlemskontakt og omfattende informasjonsflyt uten bruk av trykte medier.

Gitt at NMCUs hovedoppgave er å drive interessepolitikk anser Sentralstyret at MC-bladet er modent for nedleggelse. Det vil frigjøre ressurser som i sin tur kan brukes på NMCUs kjerneoppgave, som er å sikre våre rettigheter i en verden som stadig forandres, og der retten til rekreativ og annen bruk av motoriserte to-hjulinger ikke kan tas for gitt.

Sentralstyret anser at kommunikasjonen og kontakten med organisasjonens medlemmer ikke vil lide under den foreslåtte endringer, men at overgangen fra papirbasert til digital kommunikasjon tvert imot har potensiale både til å forbedre servicen overfor medlemmene og organisasjonens synlighet og gjennomslagskraft.

Vedtektenes §6 pkt. 3. Forslag til vedtektsendring (3)

Endring av §6-3 (overføring av driftsmidler til krets)

Forslagstiller: NMCUs sentralstyre

Forslag: NMCU sine vedtekter, § 6-3 lyder i dag som følgende;
Etter at kretsene har avholdt årsmøte, mottar hver krets kr. 10.000 i driftsmidler. I tillegg avsettes en egen tilskuddspost i budsjettet. Kretsene kan søke sentralstyret om inntil kr 5000 til kretsprosjekter fra denne posten
Det foreslås å endre §6-3 slik:
Etter at kretsene har avholdt årsmøte mottar hver krets et tilskudd på kr. 15,- pr. hovedmedlem, min. kr. 4.000,- og maks kr. 10.000,- I tillegg kan kretsene søke om ekstra midler til spesifikke tiltak og arrangementer.

Begrunnelse:

NMCUs kretser har ulik tilhørende medlemsmasse, samt har ulikt aktivitetsnivå. Slik det er i dag får alle kretser uavhengig av dette det samme beløp overført. Med den foreslåtte ordningen vil vi kunne omfordele midler til kretser med høyere aktivitetsnivå. Min. beløpet på kr. 4.000,- dekker utgifter for de mindre kretsene til minimums-aktivitetene som er årsmøte, 6 styremøter og Se Oss aksjon. De kretsene med større tilhørende medlemsmasse vil potensielt ha flere deltagere på minimums-aktivitetene og får således noe høyere tilskudd. Det legges ikke opp til at de totale rammene for midler overført til kretsene skal reduseres, men holdes på nivå med i dag.

Vedtektenes §8 pkt. 3. Forslag til vedtektsendring (4)

Endring av 1) §8-3 (varighet av medlemskap) og 2) §4-5 g (fastsettelse av kontingent)

Forslagstiller: NMCUs sentralstyre

- Forslag:**
- 1)
NMCU sine vedtekter, §8-3 lyder i dag som følgende;
Kun de som har betalt kontingent regnes som medlemmer av NMCU, med de rettigheter og plikter dette innebærer. Medlemskapet løper i 12 måneder fra innbetalingsdato.
Det foreslås å endre §8-3 til;
Kun de som har betalt kontingent regnes som medlemmer av NMCU, med de rettigheter og plikter dette innebærer. Medlemskapet er gyldig for den periode det til enhver tid er betalt for.
 - 2)
NMCU sine vedtekter, §4-5 g endres tilsvarende.

Begrunnelse:

- 1)
Nye betalingsløsninger gir mulighet for større fleksibilitet med hensyn til kontingentinnbetaling, både hva angår betalingsform og perioden det betales for. Uavhengig av dette kommer det også spørsmål fra (potensielle) medlemmer om muligheten for å betale kontingent i rater.

Sentralstyret ønsker derfor at vedtektene skal åpne for en slik fleksibilitet.

- 2)
Presisering i teksten for at den skal være konsekvent (ref. 1)

Internasjonalt				
Mål	Planlagte aktiviteter og prosjekter	Gjennomføring	Ansvarlig	Utført
Sikre at norske motorsyklister interesser er ivaretatt	Bruke NMCUs medlemskap i FEMA til å påvirke FEMAs arbeid i en retning som er i overensstemmelse med norske motorsyklisters interesser	hele driftsåret	FEMA delegat	
Internasjonal forankring og innflytelse	Bruke medlemskapet i FEMA til å styrke NMCUs internasjonale nettverk	hele driftsåret	FEMA delegat	

Nasjonalt				
Mål	Planlagte aktiviteter og prosjekter	Gjennomføring	Ansvarlig	Utført
Revidert Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsyssel og moped	Delta i revidering	Q2	sekretariat	
Implementere retningslinjene i Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsyssel og moped i stat, fylke og kommune både politisk og administrativt	Kontakte myndighetene og gjøre kjent hvilke forpliktelser som ligger i Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsyssel og moped	hele driftsåret	sekretariat	
	Følge opp og gjennomføre forpliktelsene som ligger i Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsyssel og moped	hele driftsåret	sekretariat	
Forankre Avtale om trafikksikkerhet mellom Statens vegvesen og NMCU	Følge opp forpliktelsene i Avtale om trafikksikkerhet mellom Statens vegvesen og NMCU	hele driftsåret	sekretariat	
Redusere antall ulykker og ulykkesomfang for førere i aldersgruppen 50+	Kartlegge forhold knyttet til ulykkesutvikling, med særlig vekt på utforkjøringsulykker for førere i aldersgruppen 50+	hele driftsåret	sekretariat/TSK	
	Førerutvikling for førere i aldersgruppen 50+	MC-sesongen	sekretariat/TSK	
	Spørreundersøkelse for førere i aldersgruppen 60+	Q1	sekretariat/TSK	
Nytt regelverk for lysutrustning på MC	Kontakte SVV for å legge frem endringsforslag vedr. regelverket for lysutrustning på MC	hele driftsåret	sekretariat	
Nytt avgiftsregime for MC	Kontakte myndigheter og rikspolitikere for å fremlegge argumentasjonen om engangsavgift beregnet på grunnlag av NOx- og CO2-utslipp	hele driftsåret	sentralstyre/sekretariat	
Redusert trafikksikringsavgift	Kontakte myndigheter og rikspolitikere for å fremlegge argumentasjonen for halv trafikksikringsavgift sammenlignet med bil	hele driftsåret	sentralstyre/sekretariat	
Verving av medlemmer	Følge opp og legge til rette for at tillitsvalgte deltar på og aktivt "selger" medlemskap på MC-arrangementer i Norge	MC-sesongen	sekretariat	
	Budskap på nmcu.org	hele driftsåret	sekretariat	
Bedre infrastruktur for el-motorsykler (lading og parkering)	Kontakte relevante myndigheter, rikspolitikere og næringsliv for å argumentere for viktigheten av bedre infrastruktur for el-motorsykler (lading og parkering)	hele driftsåret	sentralstyre/sekretariat	
Oppheve begrensning til 80 km/t på bane ved godkjente førerutviklingskurs	Kontakte forsikringsselskaper og myndigheter for endringer i forskriften for fartsbegrensning på bane	hele driftsåret	sekretariat	
	Utarbeide alternativ løsning med dagslisens sammen med NMF	hele driftsåret	sekretariat	
Sikre at tillitsvalgte har den nødvendige støtte og oppdatering samt sosial forankring	Arrangere Kretskonferanse (vår) og Kretslederkonferanse (høst) iht vedtekter	februar og oktober	sentralstyre/sekretariat	
Redusere antall ulykker og ulykkesomfang som skyldes feil hos fører	Markedsføre Full Kontroll film og bok	hele driftsåret	sekretariat	
	Bistå kretsene i å arrangere seminarer lokalt hos forhandlere	hele driftsåret	sekretariat/TSK	
	Markedsføre NAF MC's landsdekkende tilbud «Sikker på MC» samt andre førerutviklingskurs	hele driftsåret	sekretariat	
Redusere ulykkesomfang som skyldes utdatert eller dårlig kjørestyr/klær	I samarbeid med NMCF sikre at motorsyklister og mopedførere får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp av hjelm og kjørestyr	hele driftsåret	sekretariat/TSK	
Større gjennomslagskraft	Etablere strategisk samarbeid med motorsportforbundet (NMF)	Hele driftsåret	sentralstyre/sekretariat	

Lokalt/ regionalt				
Mål	Planlagte aktiviteter og prosjekter	Gjennomføring	Ansvarlig	Utført
Motoriserte tohjulinger en del av løsningen på kø- og miljøproblemene i byene	Kontakte myndigheter og politikere i bykommunene for å fremlegge argumentasjonen om at motoriserte tohjulinger er en del av løsningen på kø- og miljøproblemene i byene	Hele driftsåret	fylkessekretærer	
Verving av medlemmer	Delta på og aktivt "selge" medlemskap på MC-arrangementer i Norge	hele driftsåret	kretsstyrene	
Redusere antall ulykker og ulykkesomfang som skyldes at motorsyklister blir oversett	Arrangere SE OSS-aksjoner	Q2	kretsstyrene	
Redusere antall ulykker og ulykkesomfang som skyldes feil hos fører	Arrangere seminarer hos forhandlere	hele driftsåret	kretsstyrene	
Redusere antall ulykker og ulykkesomfang som skyldes vei og infrastruktur	Arrangere TS-dager tilpasset lokale forhold og behov	hele driftsåret	kretsstyrene	
	Sikre fremdrift i regionale MC-fora	hele driftsåret	kretsledere/fylkessekr.	
	I samarbeid med Statens Vegvesen og fylkeskommunene arrangere motorsysselbaserte veibefaringer	MC-sesongen	fylkessekretærer	
	Følge opp vegvedlikehold, særskilt MC-skilting og opprydding ved arbeider som etterlater grus i vegbanen	MC-sesongen	kretsledere/fylkessekr.	

Medlemsservice					
Mål	Planlagte aktiviteter og prosjekter	Gjennomføring	Ansvarlig	Utført	
Sikre medlemmers interesse i forbruker- og trafikksaker	Ha kontakt med impliserte parter samt evt. juridisk rådgivning til for å finne løsninger i forbruker- og trafikksaker	hele driftsåret	sekretariat		
Tilby medlemmene en attraktiv "pakke" av medlemsfordeler	Opprettholde eksisterende medlemsfordeler og fortsette arbeidet med å få på plass enda flere landsdekkende avtaler på produkter og tjenester som er nyttige for vanlige gamemotorsyklister	hele driftsåret	sekretariat		
Tilby medlemmene enkle betalingsløsninger for kontingent	Videreutvikle forsikringstilbudet for NMCUs medlemmer	Hele driftsåret	sekretariat		
Tilby det motorsyklistene ønsker av NMCU	Etablere e-faktura og avtalegiro	Q2	sekretariat		
	Etablere rutine for og gjennomføre intervju av et utvalg tidligere medlemmer for å finne forbedringspotensial	Hele driftsåret	sekretariat		
Ta vare på medlemmer	Etablere og gjennomføre program for oppfølging	Hele driftsåret	sekretariat		
	Evaluerer medlemssystem/CRM	Q4	sekretariat		
	Evaluerer App	Q4	sekretariat		

Kommunikasjon/ Profilering					
Mål	Planlagte aktiviteter og prosjekter	Gjennomføring	Ansvarlig	Utført	
Digital kommunikasjonsplattform	Etablere Kommunikasjonsplan og implementere rutine for digital kommunikasjon	Q2	sentralstyre/sekretariat		
	Etablere målesystem for analyse av trafikk på nmcu.org og sosiale medier samt oppfølging av dette	Q1	sekretariat		
	Etablere og gjennomføre rutine for nyhetsbrev	Q1	sekretariat		
Skalere ned kommunikasjon på papir	Legge ned MC-bladet og begrense bruk av annen papirbasert kommunikasjon og profilering	Q1	årsmøte/sekretariat		
Oppdatert kretsinformasjon	Legge til rette for at motorsyklistene i fylkene er oppdatert på hva som skjer i MC-Forum og i kretsene gjennom oppslag på nmcu.org og på sosiale medier	hele driftsåret	sekretariat		
Synlighet i media	Profilere NMCU gjennom oppslag i media	hele driftsåret	sentralstyre/sekretariat		
Oppdatering av status på aktuelle saker	Aktivt legge ut aktuelle saker og stoff på hjemmesiden og sosiale medier	hele driftsåret	sekretariat		
Vise NMCU sin innsats for traffiksikkerhet	Markedsføre Full Kontroll film og bok	hele driftsåret	sekretariat		
Vise hva NMCU står for	Profilere MC-politisk plattform	hele driftsåret	sekretariat		

Kontor/ sekretariat					
Mål	Planlagte aktiviteter og prosjekter	Gjennomføring	Ansvarlig	Utført	
Bruke mest mulig ressurser på motorsyklistenes interesser og minst mulig på administrasjon	Forbedre, forenkle og effektivisere de administrative rutinene	hele driftsåret	sekretariat		
	Systematisere arbeidet for motorsyklistenes interesser for å sikre at det ikke blir "borte" i administrasjon	hele driftsåret	sekretariat		
Konsolidering av økonomi	Nedbemanne til et nivå som økonomien tillater	Q1	sekretariat		
	Forbedre, forenkle og effektivisere de administrative rutinene	hele driftsåret	sekretariat		
	Tiltak for medlemmer under "Medlemsservice"	hele driftsåret	sekretariat		
	Utrede muligheter for statsstøtte og tilskudd	hele driftsåret	sekretariat		
	Utrede potensial for annonseinntekter på web og sponsorinntekter	hele driftsåret	sekretariat		
Flytte til hensiktsmessige kontorlokaler og lokalisering	Gjennomføre flytting til nye lokaler på Ullevål Stadion/ Oslo	Q2	sekretariat		
Etablere digitalt regnskapssystem	Implementere Tripletex (regnskapsprogram)	Q1	sekretariat		

Vedtektenes §4, pkt. 5 f

MC-politisk plattform

NMCUs MC-politiske plattform har fått ny layout og er samkjørt med FEMAs Position Paper (som NMCU har vært med å utarbeide). Etter Sentralstyrets oppfatning er det ingen motsetning mellom denne og de tidligere utgavene. Siden layout og inndeling er ny, ønsker vi likevel en ny godkjenning av denne.



MC-politisk plattform



Innhold

Side 5	Introduksjon
Side 7	Intelligente fartsholdere (ISAs)
Side 9	Avanserte førerstøttesystemer for bil (ADAS)
Side 11	Avanserte førerstøttesystemer for motorsykler (ARAS)
Side 13	Motorsyklene og miljøet
Side 15	Reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon (RMI)
Side 17	Motorsykel-sikker infrastruktur
Side 19	Rekkverk
Side 21	Fartsdempende tiltak
Side 23	Grunnleggende opplæring og sertifisering
Side 25	Motorsykler og mobilitet



FEMA («Federation of European Motorcyclists' Associations») er den europeiske «paraplyen» over gatemotorsyklistenes nasjonale interesseorganisasjoner.

FIM Europe representerer på samme måte konkurransemotorsyklistene, men er også involvert i gatemotorsyklismen gjennom *FIM Rally-treffet*.

I 2014 besluttet FEMA og FIM Europe å etablere et tettere samarbeid. Man dannet en styringsgruppe med delegater fra FEMA og FIM som møtes én gang i året.

Det første prosjektet handlet om å kartlegge motorsykkelpolitiske felles-interesser, og få disse nedfelt i et felles dokument. Med det ønsket man å legge til rette for en effektiv lobbyvirksomhet i Brussel og Geneve.

Dokumentet ble revidert første gang i 2017. Man har besluttet å gjennomføre revisjoner annenhvert år. Dokumentet du nå holder i hendene er fra siste revisjon, i 2019. Det er tilpasset den norske situasjonen, og representerer en videreføring av prinsippene nedfelt i NMCUs MC-politiske plattform, sist oppdatert på årsmøtet i 2020.

FEMA og FIM Europe har delt kontor i Brussel siden 2015. Etableringen av styringsgruppen, det felles politiske dokumentet samt kontorfellesskapet har lagt til rette for et omfattende strategisk og operasjonelt samarbeid. Vi gjør dette for å ivareta interessene til europeiske motorsyklister – et arbeid NMCU er en stolt deltager i.

Odd Terje Døvik

Sentralstyreleder - NMCU



INTELLIGENTE FARTSHOLDERE (ISAs)

Generelt

Fra 2022 vil alle nye biler være utstyrt med intelligente fartsholdere, såkalt «ISAs» (Intelligent Speed Assistance). Dette systemet gir føreren en fysisk tilbakemelding, gjerne gjennom hendene, dersom han eller hun overskrider fartsgrensen. Selv om EU-kommisjonen har meddelt at det per i dag ikke foreligger planer om å introdusere tilsvarende systemer for motorsykler, forventer vi at dette er noe som kan komme, og som motorsyklistere må være forberedt på.

Hva er en «intelligent fartsholder»?

Et kjøretøy som er utrustet med en intelligent fartsholder har et kamera som gjenkjenner trafikkskilt, og/eller en database koblet til en GPS eller tilsvarende mottaker. Når systemet registrerer at fartsgrensen overskrides vil enten motoreffekten bli redusert (intelligent fartstilpasning, «ISAd»), og/eller føreren bli advart gjennom et signal eller ved hjelp av såkalt «haptisk teknologi»* (intelligent fartsholder, ISAs). Eksisterende løsninger tillater føreren å overstyre systemet, eventuelt slå det helt av.

Fart og kollisjoner

Fart er en kompleks faktor. Ifølge det Internasjonale Trafikkforumet (ITF) kan farten påvirke et kollisjons-forløp på tre steder:

- I kjørefasen, der føreren kan komme i en situasjon der han eller hun ikke kan reagere og agere i tide.
- I akuttfasen, der et uheldig fartsvalg kan hindre føreren i å påvirke kjøretøyets retning og retardasjon i tilstrekkelig grad til å forhindre et uhell.
- I kollisjonsøyeblikket, der farten kan føre til et betydelig økt skadeomfang som følge av bevegelsesenergien som frigjøres i kollisjonen.

Det forventes at masse-installasjon av ISAs kan redusere antall kollisjoner med 30 prosent og antall drepte med 20 prosent. ISAs vil også hjelpe førere til å unngå fartsbøter og fokusere mer på veien enn på speedometeret.

ISAs og ISAd for motorsykler

- En motorsykel oppfører seg annerledes enn en bil. Full gasskontroll er avgjørende for å kunne kontrollere motorsykkelenes bevegelse og retning. Et system som reduserer motorsykkelenes fart eller forhindrer akselerasjon (ISAd) representerer en fare for motorsyklisten og er derfor uakseptabelt.
- ISAs for motorsykler må ikke innføres før det foreligger en dokumentert trafiksikkerhetseffekt.
- Før en eventuell implementering av et ISAs system må det dokumenteres gjennom grundige tester at dette ikke fører til økt risiko for føreren.
- Et ISAs-system som gir større motstand på gass-rullen er etter vårt syn farlig og derfor uakseptabelt.
- Et ISAs system må ikke være for kostbart, og heller ikke veie for mye.
- Ethvert ISAs system må kunne overstyres og om nødvendig slås helt av.
- ISAs systemer må designes og monteres på en standardisert måte, slik at det virker på samme måte på alle motorsykler.

* **Haptisk teknologi** er en tilbakemeldingsteknologi basert på haptikk, læren om berøring og om kommunikasjon ved berøring, særlig hvordan man bruker hender og fingrer for å utforske omgivelsene, og om hvordan man bruker følesansen når man håndterer redskaper og objekter i omverdenen.



AVANSERTE FØRERSTØTTE-SYSTEMER FOR BIL (ADAS)

Generelt

Avanserte førerstøtte-systemer, såkalt «ADAS» (Advanced Driver Assistance Systems) omfatter en rekke systemer og applikasjoner som assisterer eller støtter bilføreren. ADAS kan gjøre føreren oppmerksom på møtende trafikk og stillestående eller saktegående kjøretøy; det kan varsle om kjøretøy eller objekter i blindsonen og gi informasjon om trafikkbildet lenger framme.

Noen systemer griper aktivt inn, f.eks. ved å bremse automatisk eller ved å påvirke styring og fart. Under gitte omstendigheter kan ADAS fullstendig overta kontrollen over bilen. ADAS kan arbeide selvstendig, eller i forbindelse med andre kjøretøy (V2V = «Vehicle-to-Vehicle») eller infrastruktur (V2I/I2V = «Vehicle-to-Infrastructure»/«Infrastructure-to-Vehicle»).

Effekter av ADAS på motorsykler

- ADAS kan bidra til å øke motorsyklistenes synlighet, særlig i kombinasjon med V2V-systemer. ADAS kan også forhindre ulykker som følger av at bilistene ikke ser motorsykkelen, særlig i situasjoner der en bil er på kryssende kurs eller der bilførerens sikt er begrenset.
- I en overgangsfase, der motorsykler vil tilhøre et stadig mindre antall ikke-automatiserte eller ikke-oppkoblede kjøretøy, kan ADAS innebære en økt risiko fordi systemene gradvis vil forutsette at alle er digital synlige og oppkoblet.
- ADAS kan gi så mye informasjon at dette i seg selv blir en distraksjon som stjeler oppmerksomhet.

Forutsetninger for sikkert samvirke mellom ADAS og motorsykler

- Motorsykler har større farts- og akselerasjonspotensiale enn andre ikke-oppkoblede trafikantgrupper, f.eks. fotgjengere og syklister. Utviklingen av ADAS må hensynta alle sårbare og ikke-oppkoblede trafikantgrupper og må alltid testes mot motorsykler.
- Utvikling og testing av ADAS må også hensynta kjøretøy og trafikanter uten ADAS.
- Det må være mulig å ettermontere ADAS-komponenter, f.eks. sendere/mottagere, på motorsykler for å øke deres (digitale) synlighet.



AVANSERTE FØRERSTØTTE-SYSTEMER FOR MOTORSYKKEL (ARAS)

Generelt

Avanserte førerstøtte-systemer for motorsykler, såkalt «ARAS» (Advanced Rider Assistance Systems) omfatter en rekke systemer og applikasjoner som assisterer eller støtter motorsyklisten. ARAS kan gjøre motorsyklisten oppmerksom på møtende trafikk og stillestående eller saktegående kjøretøy; det kan varsle om kjøretøy eller objekter i blindsonen og gi informasjon om trafikkbildet lenger framme.

ARAS kan arbeide selvstendig, eller i forbindelse med andre kjøretøy (V2V = «Vehicle-to-Vehicle») eller infrastruktur (V2I/I2V = «Vehicle-to-Infrastructure»/«Infrastructure-to-Vehicle»).

Effekter av ARAS på motorsykler

- Eksisterende systemer, som f.eks. ABS, kurve-ABS og Traction Control, har allerede gitt positive trafiksikkerhets-effekter for motorsyklene. Andre systemer kan også gi positive bidrag forutsatt at føreren beholder full kontroll over gass, brems og styring.
- Førerstøtte-systemer kan f.eks. informere føreren om fartsgrenser, vegens videre forløp, stillestående trafikk, skader på vegbanen osv. Informasjonsmengden kan imidlertid bli så stor at det i seg selv blir et problem. Dette må vies ekstra oppmerksomhet i det videre arbeidet. Grensesnittet mellom støtte-system og fører må utformes slik at informasjonen filtreres og ikke skaper nye faremomenter.
- I framtiden kan vi få en situasjon der motorsykler vil tilhøre et stadig mindre antall ikke-automatiserte eller ikke-oppkoblede kjøretøy. Dette kan skape problemer hvis andre kjøretøyers støttesystemer legger til grunn at «alle» er oppkoblet og er digitalt synlige.

Betingelser for sikker og akseptabel implementering av ARAS på motorsykler

- Førerstøtte-systemer kan ikke under noen omstendighet tillates å frata føreren kontroll over gass og styring.
- Støttesystemer må testes med henblikk på komfort og sikkerhet og må ikke implementeres eller påbys gjøres før det er dokumentert at de ikke har noen negativ sikkerhets-effekt.
- Vegnettet må forbli tilgjengelig for kjøretøy som ikke er kontrollert av elektroniske systemer, og som ikke er oppkoblet mot andre kjøretøy og/eller mot infrastruktur.
- Det må være mulig men ikke obligatorisk å ettermontere systemer for å koble motorsykler opp mot andre kjøretøy og/eller infrastruktur.
- Alle data må sikres og personvernet må ivaretas.



MOTORSYKLENE OG MILJØET

Generelt

Vegtransport er en betydelig bidragsyter til utslipp av drivhusgasser og luftforurensing. EU har etablert en rekke målsettinger knyttet til reduserte klimautslipp, særlig med hensyn til CO₂, NO_x og svevestøv. Nasjonale og lokale myndigheter arbeider også for å redusere utslippene innenfor sine egne grenser. Noen har allerede lagt ned, eller planlegger å legge ned, kjøreforbud for eldre kjøretøy, inkludert motorsyklister. Andre steder, f.eks. i London og Paris, er det innført høye bompengavgifter for å redusere trafikken inn til byene.

Videre utvikles det avgiftssystemer basert på bensinforbruk og utslipp av eksos og lyd.

Disse utviklingstrekkene krever en respons både fra motorsykelindustrien og fra motorsyklistene selv for å sikre vår plass i et framtidig transportsystem.

Motorsykelens bidrag til et renere miljø

- En motorsykel er mindre og lettere enn en bil og bidrar derfor til lavere bensinforbruk og mindre utslipp.
- En motorsykel tar også mindre plass både på veien og ved parkering, og bidrar dermed til bedre trafikkflyt, noe som også reduserer utslippene og reduserer behovet for å utvide veinettet.
- En motorsykel kan bevege seg forbi stillestående bilkøer, og bruker dermed mindre bensin med tilsvarende lavere utslipp for å nå bestemmelsesstedet.
- 2 hjul og lavere vekt gir mindre vegslitasje og dermed mindre svevestøv sammenlignet med bil.
- Motorsykelens utslipp har blitt kraftig redusert de siste ti-årene, og vil bli ytterligere redusert gjennom innføringen av Euro 5-grensene i 2020.
- Både produksjon og senere sanering av motorsykler er mindre energi- og materialkrevende enn produksjon og senere sanering av biler, fordi motorsykkelen er mindre enn en bil og legger beslag på færre ressurser gjennom sitt livsløp.

Tiltak for å gjøre motorsykelkjøring enda mer miljøvennlig

- Motorsyklister må hensynta bensinforbruk og utslipp når de kjøper ny MC. For å gjøre dette mulig må produsentene oppgi pålitelig forbrukerinformasjon knyttet til bensinforbruk og utslipp av blant annet CO₂ og NO_x.
- Motorsyklister må være oppmerksomme på hvordan deres atferd påvirker omgivelsene, særlig med hensyn til støy, og må derfor opptre på en sosialt ansvarlig og akseptabel måte.
- Motorsykelprodusentene må fortsette arbeidet med å redusere utslippene fra forbrenningsmotorer, og samtidig støtte opp om utviklingen av utslippsfrie motorsykler.



REPARASJONS OG VEDLIKEHOLDSINFORMASJON (RMI)

Generelt

Reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon (såkalt «RMI» - Repair and Maintenance Information) er informasjon som lagres elektronisk i kjøretøyets egne systemer. Informasjonen kan hentes ut trådløst, eller via kabler av ulik type. RMI omfatter all informasjon som er nødvendig for å diagnostisere, reparere, undersøke, overvåke, omprogrammere eller re-starte kjøretøyet, og gjøres tilgjengelig for autoriserte verksteder sammen med alle oppdateringer og senere endringer av denne informasjonen. RMI inneholder også all informasjon som er nødvendig for å bytte eller oppgradere deler eller komponenter på kjøretøyet.

Hvorfor er reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon viktig for føreren?

- Reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon er kritisk viktig for sykkelens virkemåte, og dermed også for førerens sikkerhet.
- Uten tilgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon vil verken verksteder, bergingstjenester eller sykkelens eier – hvis han eller hun utfører sitt eget vedlikehold - kunne vedlikeholde eller reparere motorsykkelen.
- RMI-systemene lagrer store datamengder på motorsykkelen. Man kan få tilgang til disse dataene gjennom fysisk oppkobling, men data kan også overføres trådløst tilbake til produsenten. Dette aktualiserer spørsmål knyttet til personvern og eierskap til informasjon.

Hvordan reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon bør behandles

- Føreren eier all reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon som er lagret på motorsykkelen og har rett til å vite hvilke data som er lagret og hvordan disse brukes.
- Føreren må ha den endelige myndighet til å avgjøre hvem som skal ha tilgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjonen, og hvordan denne informasjonen skal brukes.
- Eieren av motorsykkelen, eller den som eieren bemyndiger, må ha tilgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjonen ved hjelp av standardiserte og universelt tilgjengelige produkter, uten ekstra kostnad.
- Tilgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon må være beskyttet mot innsyn og angrep, særlig fra «cyberspace». Det må ikke være mulig å skaffe seg uautorisert tilgang til data, eller på noen måte påvirke sykkelens funksjoner, gjennom RMI-grensesnittet.



MOTORSYKKEL-SIKKER INFRASTRUKTUR

Generelt

Vei-infrastruktur utvikles generelt med sikte på biltrafikk. Vegens konstruksjon, og vurderinger knyttet til side-terreng, midtrekkverk, siderekkverk, stolper, veidekke og alt annet som er en del av veien og dens umiddelbare omgivelser tar typisk utgangspunkt i bilførerens behov. En motorsykkel er per definisjon forskjellig fra en bil og har andre behov. En motorsykkel er et en-spors kjøretøy og derfor mer følsom enn en bil overfor ujevnheter i veibanen, glatt eller skitten veibane, dårlig vedlikeholdt veidekke eller visse typer veimerking. Motorsyklister er til forskjell fra bilister ikke omsluttet av et beskyttende skall. Rekkverk, fortauskanter, lyktestolper og andre objekter som er til nytte eller i det minste ufarlig for andre trafikanter kan være direkte farlige for motorsyklister, og i mange tilfeller øke skadeomfanget ved en eventuell kollisjon.

Hvorfor infrastruktur er viktig

- Utilstrekkelig og/eller dårlig vedlikeholdt infrastruktur er ofte årsak til ulykker der motorsykler er involvert
- Utilstrekkelig og/eller dårlig vedlikeholdt infrastruktur bidrar ofte til økt skadeomfang eller død i forbindelse med motorsykkelulykker, også i tilfeller der ulykken ikke er forårsaket av dårlig infrastruktur
- Ekstra-kostnaden ved å forbedre infrastrukturen slik at motorsyklistenes behov i større grad blir ivaretatt er langt lavere enn kostnaden forbundet med skade på liv og helse som følge av ulykker. Penger brukt på infrastruktur er ikke kostnader, men representerer derimot investeringer i liv og livskvalitet med langsiktig avkastning.
- Investering i motorsykkelvennlig infrastruktur kommer også andre trafikantgrupper til gode.

Hvordan infrastruktur kan forbedres

- Det må implementeres nye standarder for side- og midtrekkverk som gjør dem mindre farlige for motorsykler.
- Alle unødvendige objekter langs veien må hvis mulig fjernes, for å sikre sideterreng og siktlinjer til beste for alle brukere av veien. Objekter som ikke kan fjernes må sikres eller beskyttes på en hensiktsmessig måte.
- Markeringer i veibanen må begrenses mest mulig. Når veimerking er påkrevd må det brukes materialer med samme friksjonsegenskaper som veidekket forøvrig, og tykkelsen på veimerking må være så lav som mulig. Friksjonsegenskapene må opprettholdes gjennom hele veimerkingens levetid.
- Trasévalg og utvikling av vei-infrastruktur må hensynta motorsyklistenes behov.
- Veier med fast dekke må alltid være frie for løse masser.



REKKVERK

Generelt

Rekkverk («autovern») er vanligvis utviklet for og testet mot personbiler biler og lastebiler. For disse kjøretøyene kan rekkverk ha en positiv sikkerhetseffekt ved at de hindrer sammenstøt med objekter langs veien, eller med møtende kjøretøy. Samtidig utgjør slike rekkverk ofte en fare for motorsykler. En motorsyklist er ikke omgitt av et beskyttende bur, og har mindre sjanse for å overleve et sammenstøt med rekkverket enn en bilist har. Rekkverk må derfor kun settes opp der det er strengt nødvendig og motorsykel-sikkerheten må hensyntas. Kostnaden forbundet med å oppgradere standarden for siderekkverk og midtrekkverk slik at også sikkerheten til motorsyklister og andre myke trafikanter ivaretas er langt lavere enn fordelene som oppnås gjennom sparte liv på veiene.

Rekkverk må være sikre for alle brukere av veien.

Hvordan siderekkverk og midtdelelere kan forbedres

- Rekkverk må, uansett type, kun settes opp der det foreligger en reell fare for sammenstøt med et fast objekt eller møtende trafikk, og der ingen annen løsning, f.eks. fjerning av det faste objektet, er mulig.
- Utviklingen av nye, trygge rekkverk må baseres på omfattende testing med motorsykler, og nye standarder for siderekkverk og midtrekkverk må gjøre disse mindre farlige for motorsyklister. Rekkverksnormalen (Håndbok N101) må revideres og ivareta motorsyklisterens behov på en bedre måte.
- Nye retningslinjer må omfatte beskyttelse av rekkverksstolper og montering av underskinner på alle steder der den potensielle hastigheten ved et sammenstøt overstiger 50 km/t.
- Forbudet mot wire-rekkverk må opprettholdes.
- Når rekkverk monteres må avstanden mellom kjørebane og rekkverk være så stor som mulig, for å gi rom for unna-manøver og/eller nødbremsing for å redusere kollisjonsenergien.
- Eksisterende rekkverk i farlige yttersvinger må sikres med motorsykel-vennlige underskinner.
- Det bør etableres en felles-europeisk klassifiseringsordning for rekkverk som hensyntar myke trafikanter særlige behov.



FARTSDEMPENDE TILTAK

Generelt

Fart anses som en av de vanligste årsakene til ulykker, særlig i tettbygde strøk eller på mindre veier utenfor tettbebyggelse. Skilting av fartsgrenser er ofte ikke nok til å holde farten nede, og kontroll og overvåking er enten ikke alltid mulig eller for kostbart. Derfor benyttes ofte såkalte fartsdempende tiltak. Disse kan være optiske (markeringer i veibanen), horisontale (innsnevring, sideforskyvninger) eller vertikale (humper, rumlefelt). Fartsdempende tiltak benyttes bare på veier med fartsgrense 40 km/t eller lavere.

Hvorfor fartsdempende tiltak kan være farlig for motorsykler

- En motorsykel er et balanserende kjøretøy, og en brå vertikal eller lateral bevegelse kan føre til at føreren mister balansen.
- Overdreven høyde og/eller stigning på en fartshump kan forårsake en brå vertikal bevegelse selv om farten er tilpasset forholdene og innenfor fartsgrensen.
- En motorsykel er et en-spors kjøretøy. Det innebærer at en motorsykel kan miste veigrepet mye forttere enn et fler-spors kjøretøy. Tap av veigrep kan skyldes glatt kjørebane, men kan også forårsakes av farts-humper som ikke dekker hele veiens bredde, eller frittliggende puter i veibanen.
- Hvis en motorsykel treffer en fartshump i en uheldig vinkel kan dette føre til tap av veigrep, eller til at føreren mister kontrollen. Det kan skje dersom humpen er plassert i eller nær en sving, eller dersom humpen har en uvanlig eller feilaktig utforming.
- Horisontale fartsdempende tiltak kan være farlige dersom de ikke utformes i samsvar med nasjonale retningslinjer, eller fartsgrensen på stedet, eller dersom de ikke er synlige under alle forhold, eller dersom de er plassert i en sving eller et annet sted med begrenset sikt.

Hvordan fartsdempende tiltak kan gjøres trygge for motorsykler

- Fartsdempende tiltak må alltid gjennomføres i tråd med nasjonale retningslinjer, og ta hensyn til fartsgrensen på stedet.
- Fartsdempende tiltak må plasseres og varsles korrekt, slik at de blir synlige for brukerne av veien under alle forhold.
- Fartsdempende tiltak må aldri plasseres i eller nær en sving.
- Humper og puter må lages av et materiale som sikrer veigrepet under alle forhold.
- Høyden og stigningen på vertikale fartsdempende tiltak må ikke være større enn absolutt nødvendig.
- Vertikale fartsdempende tiltak må ikke skrå ned lateralt (dvs. i sideveis i forhold til kjøreretningen) da dette kan føre til tap av balanse for en motorsykel.
- Håndbok V128 «Fartsdempende tiltak» må utvides til å omfatte motorsyklistenes særlige behov.



GRUNNLEGGENDE OPPLÆRING OG SERTIFISERING

Generelt

En grunnleggende føreropplæring av høy kvalitet er sannsynligvis det beste trafiksikkerhetstiltaket for motorsyklister. Enhver borger som ønsker å begynne å kjøre motorsykkel må ha enkel tilgang til opplæring og prøving. Det gjeldende (tredje) førerkortdirektivet fokuserer på rammevilkår, f.eks. hvilke sykler som kan brukes i forbindelse med en førerprøve, men drøfter ikke innholdet i opplæringen og har bare få henvisninger til førerprøven. Direktivet overser fullstendig spørsmål knyttet til hva som er målet med opplæring og prøving.

Det hevdes at det tredje førerkortdirektivet har hatt en positiv trafiksikkerhetsvirkning for motorsyklister. Denne påstanden er udokumentert og diskutabel. Det er nødvendig med en omfattende evaluering i hele EU-/EØS-området. Føreropplæringen og sertifiseringen har blitt svært komplisert og kostbar, og dette har i noen land – særlig i Norden – ført til en økning i antall dødsulykker der føreren ikke har gyldig førerkort. Kravet om å gjenta den samme opplæringen eller prøvingen tre ganger oppfordrer ikke til å starte med en mindre motorsykkel. En revisjon av direktivet med sikte på lettere og mer kjønnsnøytral tilgang til opplæringen og testing kunne ta utgangspunkt i nye sykkelmodeller som nå er kommet på markedet. Dagens spesifikke krav til test-sykkelen, og fokuseringen på manøvrering i lave hastigheter, fører til en rekke unødvendige stryk på førerprøven. Strykprosenten blant kvinner har økt i takt med EUs krav til test-sykkel ved overgangene fra A1-A2-A. Minstekravet til test-sykkel for A2 bør senkes til 245 ccm sylindervolum og effekt ≥ 15 kW. For klasse A bør effektkravet reduseres til ≥ 40 kW.

Hvordan kan den grunnleggende opplæringen forbedres?

- Den grunnleggende føreropplæringen må fokusere på de ferdigheter, kunnskaper og holdninger som kreves for å overleve på veien, ikke bare på de ferdighetene som er nødvendige for å bestå en prøve.
- Den grunnleggende føreropplæringen bør baseres på EU/FEMA/FIM/ACEMs «Initial Rider Training Program» og beskrive i detalj et omforent nasjonalt pensum for klasse A.
- Førerprøven er en kvalitetskontroll av kandidatens kompetanse, det vil si de ferdigheter, kunnskaper og holdninger som er nødvendig for å operere en motorsykkel sikkert og trygt på offentlig vei. Førerprøven må designes for å kontrollere nettopp dette.
- Risikoforståelse og risikohåndtering må være en del av førerprøven.
- Førerprøven må ikke utsette kandidaten for kunstige øvelser med liten relevans for sikker ferdsel i det virkelige liv. Slike øvelser kan føre til at 100% kompetente kandidater stryker, mens tvilsomme kandidater – som har lært seg «triksene» - slipper gjennom.
- All opplæring og prøving, og alle krav til test-sykkelen, må være kjønnsnøytrale.
- En trinnvis utvidelse av førerretten, med teoretiske og praktisk prøver på basis av en kostnadseffektiv opplæring foretatt av kvalifiserte instruktører, vil gi nye førere et insentiv til å starte karrieren på mindre og lettere motorsykler.
- Ideelt sett bør både instruktører og sensorer være aktive motorsyklister som har gjennomgått en anerkjent og sertifisert utdanning basert på et omforent nasjonalt pensum for klasse A.



MOTORSYKLER OG MOBILITET

Generelt

Dagens mobilitets-strategier er sterkt fokusert på offentlig transport, syklist og fotgjengere. Men offentlig transport vil aldri kunne dekke alle deler av ethvert urbant område, og det er begrenset hvor langt man kan sykle eller gå. Det vil alltid være et behov for individuell, motorisert transport.

Vi ser for oss at motoriserte to-hjulinger, særlig motorsykler, vil få en viktigere rolle enn bilen i framtidens trafikksystem:

- Motorsykler er billigere i innkjøp, enklere å vedlikeholde og bruker mindre drivstoff enn de fleste biler og lastebiler med forbrenningsmotor. For mange mennesker, både i og utenfor industrialiserte land, og både i by og på bygd, er en motorsykkel ofte det eneste oppnåelige motoriserte transportmiddel.
- Motorsykler er en viktig – om ikke den viktigste – form for personlig motorisert transport mellom hjem og arbeid for mange mennesker, og bidrar dermed til å forhindre sosial ekskludering
- Motorsykler kan komme fram på steder som er vanskeligere tilgjengelig eller mer tidkrevende å komme fram til med andre kjøretøy. Dette gjør motorsykkelen til et viktig kjøretøy for politi og nødetater

En motorsykkel er et meget fleksibelt personlig motorisert transportmiddel fordi:

- ◇ Den er mindre enn en bil, så den skaper mindre kø og trenger mindre parkeringsplass.
- ◇ Den har større rekkevidde enn en tråsykkel/el-sykkel.
- ◇ Den gir frihet til å kjøre dit du vil når du vil .
- Motorsyklisten sparer tid og distanse fordi motorsykkelen tar mindre plass både på veien og på parkeringsplassen.
- Det er enklere og billigere å elektrifisere motorsykler enn biler.

Hvordan kan motorsyklister bidra til forbedret mobilitet?

- Mindre kø dersom motorsykler får lov til å kjøre i kollektivfelt.
- Mindre kø dersom motorsyklister får lov til å kjøre mellom saktegående eller stillestående bilkøer, og det etableres framskutte stopplinjer i lyskryss både for motorsykler og tråsykler.
- Redusert parkerings-problematikk dersom motorsykler gis adgang til å parkere på fortau der det ikke er til hindre for fotgjengere og syklist.
- Mindre parkerings-problematikk dersom det etableres dedikerte og sikre parkeringsplasser for motorsykler.
- Mindre kø dersom motorsykler gis adgang til sentrale byområder som ellers er avsperrert.
- Mindre kø ved hjelp av avgiftssystemer og informasjonskampanjer som framhever den motoriserte to-hjulingens fordeler.
- Mindre forurensing og lavere utslipp av drivhusgasser gjennom utvikling av «grønnere» motorsykler som f.eks. forbrenningsmotorer med lavere forbruk, sykler bygget på brensel-celle teknologi og batteri-drevne motorsykler.
- Økt trafiksikkerhet for motorsyklister gjennom en smart implementering av intelligente trafikksystemer, forbedret føreropplæring, tryggere infrastruktur og økt oppmerksomhet på motorsykkelenes behov fra andre brukere av veien.



Norsk Motorcykkel Union (NMCU)

www.nmcu.org

nmcu@nmcu.org



Budsjettforslag 2021



Vedtektenes §4, pkt. 5 h.

		2019	2020	2021
		Resultat	Resultat	Budsjett
INNTEKTER				
3010	Salg nettbutikk	200	23 636	10 000
3015	Salg direkte			14 000
3040	Salg Full Kontroll	13 995	11 720	12 000
3045	Annonseinntekter	70 800	39 510	-
3090	Div. inntekter	6 864	100	-
3091	Momskompensasjon/ tilskudd	150 293	316 391	200 000
3110	Kontingenter 1)	3 682 705	3 345 241	
3110	Kontingenter hoved			3 348 900
3110	Kontingenter husstand			235 800
3110	Kontingenter ungdom			4 000
3111	Kontingenter livstid	201 600	179 100	75 000
3115	Samarbeidspartnere godtgjørelse	50 000		-
3900	Diverse inntekter	1 723	44	-
	SUM	4 178 180	3 915 742	3 899 700
KOSTNADER				
4010	Varekjøp	1 000	14 939	15 000
4040	Full Kontroll	0		37 250
4080	Giro kontingenter/medl.kort	0	43 396	20 000
4110	Overført til kretsene	136 000	110 900	150 000
4115	Utgifter kretser/ kretsprosjekter	33 741	40 896	40 000
4117	Klubb - tilbakebet. Kontingent 1)			120 000
4130	MC-bladet inkl. porto	653 083	379 869	117 500
	SUM	823 824	590 000	499 750
5000-5945	Lønnskostnader			
	SUM	1 970 568	2 169 122	1 601 000
6300	Husleie	118 476	120 612	84 000
6320	Felleskostnader			72 000
6340	Strøm	26 937	21 691	10 000
6360	Kontorrekvisita	22 489	8 644	10 000
6400	Leie av utstyr	104 218	103 752	62 000
6540	Inventar og utstyr	14 135	-	-
6620	Vedlikehold, data	1 168	1 463	105 000
6705	Honorar regnskap			80 000
6720	Systemkostnad Tripletex	67 444	72 564	6 000
6725	Innleide tjenester			50 000
6811	Medlemsregister		41 545	65 000
6840	Faglitteratur	7 912	6 288	-
6900	Telefonutgifter	31 677	20 787	20 000
6940	Porto	141 289	112 692	80 000
7100	Reiseutgifter	98 356	63 850	65 000
7300	Nettkostnader	248 477	260 315	35 000
7310	Premier og gaver		3 010	4 000
7330	Annonser og reklame	419 748	118 304	200 000
7400	Kontingenter	169 690	161 207	140 000
7500	Forsikringer	18 220	18 603	15 000
7710	Møteutgifter	7 748	4 326	5 000
7720	Årsmøte		35 030	35 000
7730	Styremøter	108 479	27 650	30 000
7740	Kretsmøter	383 569	328 408	200 000
7750	MC-messe	80 056		-
7770	Bank og kortgebyr	19 099	17 630	25 000
7771	Gebyr Bambora 1)			50 000
7790	Diverse kostnader	1	433	10 000
	SUM	2 089 188	1 548 805	1 458 000
ALLE KOSTNADER		4 883 580	4 307 927	3 558 750
	RESULTAT	-705 400	-392 186	340 950
8060	Agiogevinst	-780		
8070	Annen finansinnt.	16 907	8 440	
8155	Leverandørrenter		-460	
8160	Vautatap		-1 763	
	SUM Netto finansposter	16 127	6 217	6 000
	Øreavrunding		8	
	Ord.resultat før skatt	-689 273	-385 960	346 950

1) 2020: Kontingentinntekter er netto fratrukket tilbakebetaling klubb samt gebyrer for betalingsløsning
2021: Satt på egne regnskapsposter (4117/ 7771)

Vedtektenes §4 pkt. 5 h.

Budsjettforslag 2021

Kommentarer:

1. 3110: Kontingentinntekter viser kontingentinntekter basert på reelle medlemstall pr. 31.12.2020.
2. 3110: Kontingentinntekter er i regnskap 2020 netto innbetalinger fra betalingsløsning samt fratrullet tilbakebetaling til klubber. I budsjettforslag 2021 er kostnader for betalingsløsning samt tilbakebetaling til klubber spesifisert som egne kostnader (hhv. 7771 og 4117).
3. 3110: Kontingentinntekter er i budsjettet utvidet til å vise alle kontingentsegmenter vi har.
4. 7740: Kretsmøter er i budsjettforslag 2021 redusert til kun en konferanse i 2021 pga. at kretskonferanse i februar er flyttet og faller samtidig med den planlagte kretslederkonferansen i oktober.
5. 7300: Den store posten «nettkostnader» er splittet opp på hhv. 6620 og 6811 for bedre styring og mer riktig plassering av kostnader.

Budsjettets resultat forutsetter:

1. At medlemstallet holdes på dagens nivå og at de aktive husholdningsmedlemskapene blir betalt (ikke blir utmeldt).
 2. At MC-bladet kun blir distribuert digitalt.
 3. At nedbemanningen ved sekretariatet gjennomføres etter planen.
 4. At flytting av kontoret går som planlagt.
 5. At omlegging og effektivisering av rutiner, deriblant nedskalering av mengden giroer utsendt (ref. portokostnader), kan gjennomføres.
-

Vedtektenes §4, pkt. 5 g: Fastsettelse av kontingent for neste driftsår

Forslagstiller: Sentralstyret

Forslag: Kontingent løpende 12 mnd.

1. kontingent hovedmedlem kr. 450,-
2. kontingent ungdomsmedlem mellom 16-20 år kr. 200,-
3. kontingent hovedmedlem med husstandsmedlemmer kr. 600,-

Det gis anledning til å dele opp kontingentinnbetalingen i rater (dette punktet er avhengig av foreslått vedtektsendring).

Begrunnelse: Sentralstyret foreslår å videreføre eksisterende kontingentsatser

Vedtektenes §4, pkt. 5 i: Valgkomiteens forslag til sentralstyre for driftsåret 2021

Sentralstyret:

Leder:	Odd Terje Døvik, Søgne	1 år	gjenvalg
Nestleder:	Siv Kristoffersen; Tønsberg	2 år	ikke på valg
Styremedlem:	Kjersti Løge, Molde	2 år	ikke på valg
Styremedlem:	Tor-Atle Hansen, Bøverbu	2 år	gjenvalg
Styremedlem:	Bente-Irene Finseth, Ranheim	2 år	ikke på valg
Styremedlem:	Bjørn-Viggo Larsen, Finnsnes	2 år	ny
Varamedlem:	Kari Storstrand, Bodø	1 år	ny
Varamedlem:	Iris Alm Faleide, Oslo	1 år	gjenvalg

Valgkomiteen, 8. september 2021

Opplysninger om kandidatene:

Leder:

Odd Terje Døvik

Alder: 58 år
Bosted: Søgne, Vest-Agder
Oppvekststed: Vennesla, Vest-Agder
Yrke: Administrerende direktør
Kjørt sykkel i: 42 år
Klubb: Livstidsmedlem
NMCU-verv: Leder av sentralstyret fra 2017
Fylkessekretær NMCU Vest-Agder

Nestleder:

Siv Kristoffersen

Alder: 56 år
Bosted: Nøtterøy, Vestfold
Oppvekststed: Oslo/Tjøme
Yrke: Konsulent
Kjørt sykkel i: 18 år
Klubb: NAF MC Vestfold
NMCU-verv: Medlem sentralstyret fra 2018
Fylkessekretær Vestfold fra 2013

Styremedlem:

Kjersti Løge

Alder: 58 år
Bosted: Molde, Møre og Romsdal
Oppvekststed: Sandnes, Rogaland
Yrke: Selger
Kjørt sykkel i: 12 år
Klubb: NAF MC Møre og Romsdal
NMCU-verv: Medlem sentralstyret fra 2017
Fylkessekretær NMCU Møre og Romsdal

Styremedlem:

Tor-Atle Hansen

Alder: 47 år
Bosted: Bøverbu, Oppland
Oppvekststed: Raufoss, Innlandet
Yrke: Skiftkoordinator
Kjørt sykkel i: 14 år
Klubb: Rødfos MC-entusiaster
NMCU-verv: Styremedlem NMCU Oppland fra 2014
Kretsleder NMCU Oppland fra 2016
Medlem sentralstyret fra 2018

Styremedlem:

Bente-Irene Finseth

Alder: 53 år
Bosted: Ranheim, Trøndelag
Oppvekststed: Grane, Nordland
Yrke: Seniorrådgiver
Kjørt sykkel i: 17 år
Klubb: NAF MC Trondheim
NMCU-verv: Medlem sentralstyret fra 2013

Styremedlem:**Bjørn-Viggo Larsen**

Alder: 49 år
Bosted: Silsand, Troms og Finnmark
Oppvekststed: Finnsnes
Yrke: Sjøfører
Kjørt sykkel i: 31 år
Klubb: Finnsnes MC
NMCU-verv: Kretsleder NMCU Troms siden 2020
Styremedlem NMCU Troms siden 2018

Varamedlem:**Kari Storstrand**

Alder: 51 år
Bosted: Bodø, Nordland
Oppvekststed: Grimstad, Agder
Yrke: Arbeider innenfor rus/psykiatri
Kjørt sykkel i: 13 år
Klubb: Bodø MC Club / Løvebakken MC
NMCU-verv: Nestleder NMCU Nordland krets

Varamedlem:**Iris Alm Faleide**

Alder: 33 år
Bosted: Oslo
Oppvekststed: Oslo
Yrke: Student
Kjørt sykkel i: 7 år
Klubb: Individuelt medlem
NMCU-verv: Varamedlem sentralstyret fra 2020
Nestleder NMCU Oslo/Akershus 2018-2020

Sentralstyrets forslag til valgkomite for driftsåret 2021

Valgkomité:

Hans Vestre

Alder: 58 år
Bosted: Kråkstad, Viken
Oppvekststed: Haramsøy, Møre og Romsdal
Yrke: Leder, kommunal sektor
Kjørt sykkel i: 35 år
Klubb: Ski MC-klubb
NMCU-verv: TSKsiden 2011
Tidl. styremedlem Oslo og Akershus krets
Tidl. styremedlem, leder og nestleder i Sentralstyret

Rune Bakken

Alder: 54 år
Bosted: Andebu, Vestfold og Telemark
Oppvekststed: Vang
Yrke: Offiser
Kjørt sykkel i: 27 år
Klubb: Ryk & Reis avd. Andebu
NMCU-verv: Styremedlem NMCU Vestfold
Tidl. styremedlem Hedmark

Mary-Ann H. Rikardsen

Alder: 49 år
Bosted: Tromsø, Troms
Oppvekststed: Steigen i Nordland
Yrke: Vernepleier
Kjørt sykkel i: 17 år
Klubb: Myrseth MC
NMCU-verv: Fylkessekretær og nestleder i NMCU Troms