



## **Statens vegvesen**

### **Vedlegg 1 - Høring om forslag til endring av regelverket for motorsport**

# Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	4
1.1	Tema og oversikt over dagens regelverk .....	4
1.2	Bakgrunn for gjennomgangen .....	5
1.3	Forberedelse av høringen.....	6
2	Om motorsport og kjøring på lukket bane .....	6
2.1	Innledning .....	6
2.2	Norges Bilsportforbund .....	6
2.3	Internasjonal organisering av bilsport.....	7
2.4	Norges motorsportforbund.....	8
2.5	Motorsportanlegg.....	8
2.6	Motorsport som drives på lukket bane og annet avsperrert område .....	8
2.7	Andre aktiviteter på lukket bane i Norge.....	8
2.7.1	Sikkerhets- og kjøretreningskurs .....	9
2.7.2	Banedager .....	9
2.7.3	Kurs for fører av utrykningskjøretøy og for fører av kjøretøy i polititjeneste.....	9
2.8	Sikkerhet ved kjøring på lukket bane og annet avsperrert område .....	9
2.8.1	Innledning .....	9
2.8.2	Risiko ved kjøring på offentlig vei åpen for alminnelig ferdsel sammenlignet med risiko ved kjøring på lukket bane. ....	10
2.8.3	Særlige risikomomenter ved utøvelse av motorsport .....	11
2.8.4	Ulykker .....	11
3	Historikk.....	11
4	Gjeldende regelverk for motorsport.....	13
4.1	Vegtrafikkloven .....	13
4.2	Konkurranseskjøring på veg åpen for alminnelig ferdsel .....	15
4.3	Organisert trenings- og konkurranseskjøring på lukket bane eller annet avsperrert område .....	15
4.3.1	Innledning .....	15
4.3.2	Aktører som kan organisere og drive organisert trenings- og konkurranseskjøring på lukket bane 15	
4.3.3	Unntak fra krav om førerkort og minstealder .....	16
4.3.4	Unntak fra registrering, tekniske krav og krav til godkjenning .....	17
4.3.5	Polititillatelse .....	17
4.3.6	Vegtrafikkloven § 6 fjerde ledd .....	18
4.3.7	Forsikring .....	20
4.4	Annen bruk av gokart på bane eller avstengt område.....	22

4.5	Gjeldende offentligrettslig regelverk for annen kjøring på lukket bane .....	23
4.6	Privatrettslig motorsportregelverk .....	23
4.6.1	Innledning .....	23
4.6.2	Konkurranser .....	24
4.6.3	Godkjenning av baner.....	24
4.6.4	Anmeldere og førere.....	25
4.6.5	Bestemmelser om klasseinndelinger og biler .....	26
4.6.6	Offisielle funksjonærer .....	26
4.6.7	Øvrige regler .....	27
4.7	Konkurranseloven og EØS' regler for det indre marked (etablerings- og/eller tjenestereglene).....	27
5	Praksis i andre land .....	28
5.1	Sverige.....	28
5.1.1	Trafikförordning (1998:1276) og RPSFS 2009:09 FAP 512-1.....	28
5.1.2	Motorsportens organisering i Sverige .....	30
5.1.3	Marknadsdomstolens vedtak i sak 2012:16 .....	30
5.2	UK.....	31
6	SVVs forslag og vurderinger .....	31
6.1	Sikkerhet.....	31
6.2	Virkeområdet for forskriften .....	32
6.3	Organisert .....	32
6.4	Organisert trenings- og konkurransekjøring .....	33
6.4.1	Innledning .....	33
6.4.2	Aktører som kan organisere og tilby organisert trenings- og konkurransekjøring.....	33
6.4.3	Ikke krav til tillatelsesordning .....	34
6.4.4	Krav til regelverk .....	34
6.4.5	Reaksjoner ved overtredelse .....	36
6.4.6	Unntak fra krav til førerkort, minstealder og kjøretøy fastsatt i medhold av vegtrafikkloven .....	36
6.4.7	Forsikring .....	37
6.5	Annen organisert kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranseelement .....	37
6.5.1	Innledning .....	37
6.5.2	Krav til arrangør .....	38
6.6	Fartsgrenser.....	38
6.7	Annen bruk av gokart på bane eller avstengt område.....	40
7	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	40

# 1 Innledning

## 1.1 Tema og oversikt over dagens regelverk

Utøvelse av motorsport må skje i samsvar med norsk rett. Det er mange lover og forskrifter, for eksempel plan- og bygningsloven og miljølovgivningen, i tillegg til lokale vedtekter osv. som regulerer den aktiviteten som drives i forbindelse med motorsport. Aktørene på området skal kjenne til dette, og dette regelverket vil ikke omtales i denne høringen.

Tema for denne høringen er forslag til endring av det spesifikke regelverket for motorsport på lukket bane og annet avsperrert område, det vil si spesialbestemmelsene for motorsport. For slik kjøring gjelder vegtrafikklovens regler, med mindre det er gitt et særskilt unntak. Vegtrafikklovgivningen har til hensikt å legge til rette for en effektiv trafikkavvikling og for å ivareta sikkerheten ved trafikk. I denne høringen vil ivaretagelse av sikkerhet være et sentralt hensyn, mens hensynet til effektiv trafikkavvikling ikke vil ha noe innvirkning.

Forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperrert område og om annen bruk av go-kart (heretter motorsportforskriften<sup>1</sup>) bestemmer at organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område må skje i regi av – og med – medlemmer i klubb tilsluttet Norges Bilsportforbund eller Norges Motorsykkelforbund (les: Norges motorsportforbud). Klubber som vil drive organisert trenings- og konkurransekjøring på avsperrert område, må følgelig være tilsluttet ett av de to ovennevnte forbund, og utøverne må være medlem av en slik klubb. Forskriften etablerer med dette en enerett for disse forbundene med tilknyttede klubber med hensyn til å tilby organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område.

Motorsportforskriften gjør unntak fra forskriftsfestede krav til alder, førerkort og registrering for nærmere definerte kjøretøytyper og løpstyper – som for eksempel gokart og asfaltracing. For kjøretøytyper og løpstyper det ikke er gjort unntak for, gjelder de alminnelige krav til alder, førerkort og registrering.

Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (heretter vegtrafikkloven) gir alminnelige fartsgrenser som også gjelder for kjøring på lukket bane og annet avsperrert område. I henhold til vegtrafikklovens § 6 siste ledd gjelder imidlertid ikke fartsgrensene ved konkurransekjøring på slikt område – forutsatt at konkurransen er godkjent av politiet. Siden konkurransekjøring på bane kun kan skje som nevnt i motorsportforskriften, er eksempelvis kjøring utover de alminnelige fartsgrenser i vegtrafikklovgivningen utenfor konkurranse på lukket bane med registrerte biler ikke lovlig. Det samme gjelder der føreren ikke er medlem av en klubb tilsluttet et av de nevnte motorsportforbundene.

I tillegg til de krav som gjelder etter vegtrafikklovgivningen, skal motorsport skje i henhold til forbundenes egne regelverk, se motorsportforskriften § 1 tredje punktum.

Forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) gjelder kun på vei som er åpen for alminnelig ferdsel. Motorsportforskriften gjelder kjøring på lukket bane eller andre

---

<sup>1</sup> Forkortelsen *motorsportforskriften* er ikke heldekkende siden forskriften også regulerer annen bruk av gokart som ikke er å anse som motorsport.

områder som ikke er åpen for alminnelig ferdsel. Trafikkreglene gjelder derfor ikke for slik kjøring som er omhandlet her.

## 1.2 Bakgrunn for gjennomgangen

Det er de senere årene uttrykt ønsker om endringer i forskriftene.

Det er dels et ønske om at motorsportforskriften ikke kasuistisk skal definere de kjøretøytyper og løpstyper som unntas fra forskriftsfestede krav til alder, førerkort og registrering, men at dette i stedet skal knyttes opp mot de kjøretøy og løpstyper som til enhver tid er godkjent av forbundene. Som eksempel er verken bakkelerp eller drifting løpstyper som motorsportforskriften i dag gjør unntak for. Statens vegvesen (heretter SVV) har imidlertid i vedtak bestemt at det gjøres tilsvarende unntak fra ovennevnte forskriftskrav for disse løpstypene.

Videre er det uttrykt ønske om at det skal åpnes for at kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område med vanlige registrerte kjøretøy skal kunne skje i hastigheter som overstiger de som følger av vegtrafikklovens regler, det vil si 50 km/t i tettbygd strøk, og 80 km/t utenfor tettbygd strøk. Dette gjelder i forbindelse med opplæringskurs for bil og MC med sikte på å bedre førernes ferdigheter på alminnelig ferdselsåpen vei, men også for banedager hvor formålet i større grad er fornøyelse – eller et ønske om å kunne teste seg selv og kjøretøyet utover det som lar seg gjøre sikkert, forsvarlig og lovlig på område åpent for alminnelig ferdsel. Det er et sterkt politisk ønske å kanalisere ekstremadferd vekk fra offentlig veg og over på bane. Slike banedager kan legge til rette for at førere kan teste seg selv og få erfaring på områder hvor dette ikke kommer i konflikt med andre trafikanter.

Det er også fremkommet påstander om at det norske regelverket er i strid med konkurranselovgivningen. Dette er knyttet til at to motorsportforbund med tilhørende klubber etter motorsportforskriften er gitt enerett til å organisere og tilby motorsport i Norge. Synspunktene er blant annet fremmet gjennom skriftlig spørsmål til Samferdselsministeren i Stoltenberg II regjeringen, og i klager til henholdsvis Konkurransetilsynet og til EFTAs overvåkningsorgan. Det er i den forbindelse fremkommet et ønske om at forskriften endres slik at også andre motorsportforbund skal kunne organisere og tilby motorsport i Norge.

Endelig er det i møter med aktørene kommet til uttrykk at vegtrafikklovens bestemmelser ikke passer for motorsport. Eksempelvis stiller grunnregelen for trafikk i § 3 krav om at

*"Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret."*

Det er fremholdt at ved utøvelse av motorsport – med dets konkurranseelement – innebærer at det oppstår fare. At slik fare oppstår synes akseptert i forbindelse med konkurranse, så lenge utøverne overholder de krav som stilles i motorsportforbundenes egne regelverk.

Gjeldende forskrift ble gitt i 2001. Utøvelse av motorsport er et område hvor aktiviteten – og sikkerheten ved utøvelse av motorsport – i stor grad har vært overlatt til forbundene og klubbene i lang tid. Basert på dette har myndighetene foretatt en utredning av motorsport på lukket bane eller annet avsperrert område med sikte på å foreslå endringer i gjeldende regelverk.

### **1.3 Forberedelse av høringen**

I tillegg til gjennomgang av relevante dokumenter og rettskilder, ble det 25. mai 2018 gjennomført et høringsmøte med berørte aktører ved møtet deltok representanter for Samferdselsdepartementet, Oslo Politidistrikt, Trygg Trafikk, Norges Motorsportforbund, Kongelig Norsk Automobilklub, Norges bilsportforbund, Norsk Motor Klubb, Norges Automobil-Forbund, Norsk Motorcykel Union, Trackday og Svenska Motorsport Alliansen. Det ble i tillegg avholdt særskilte møter med Norges bilsportforbund og Trackday.

## **2 Om motorsport og kjøring på lukket bane**

### **2.1 Innledning**

Norsk motorsport er i dag organisert i to forbund. Norges Bilsportforbund (heretter NBF) organiserer motorsport med bil, og Norges motorsportforbund (heretter NMF) organiserer motorsport for kjøretøy med mindre enn fire hjul. De to forbundene organiserer dermed ulike typer motorsport. En rekke klubber er tilknyttet disse to forbundene, og det er i disse klubbene motorsport utøves.

### **2.2 Norges Bilsportforbund**

I 1932 etablerte Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) Nevnden for Automobilsport i Norge, som i 1984 skiftet navn til Norges Bilsportforbund. KNA ble stiftet i 1907 og er Norges eldste bilklubb. Ved etableringen av nemnden ble Norges Automobil Forbund (NAF) og Norsk Motor Klubb (NMK) invitert med som medlemmer. NBF er organisert slik at det er tilknyttet hovedorganisasjoner til forbundet. KNA og NMK er eksempler på slike hovedorganisasjoner. Til disse hovedorganisasjonene er det tilknyttet klubber. Eksempelvis er det 20 klubber som er tilknyttet KNA.

I dag består NBF av hovedorganisasjonene KNA og NMK, se punkt 2 i vedtektene for Norges Bilsportforbund. NBFs årsmøte kan også godkjenne andre arrangører av billøp som hovedorganisasjoner. Av NBFs protokoll fra årsmøtet 2018 fremkommer at Frittstående Motorsportklubber (FMK), American Car Club of Norway (Amcar), Motorførernes Avholdsforbund (MA), Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) og Kristiansand Automobil Klubb (KAK) er godkjent som slike klubber. LNK og KAK er i henhold til ovennevnte protokoll bare godkjent frem til 31. desember 2019. Klubber tilhørende LMK og KAK vil etter dette ikke lenger være tilknyttet NBF, med mindre disse klubbene knytter seg til en av NBFs øvrige hovedorganisasjoner. Uten slik tilknytning, vil klubbmedlemmene i medhold av gjeldende motorsportforskrift ikke kunne drive organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrt område.

Norges Automobil Forbund (NAF) var i mange år en sentral aktør innen norsk motorsport, men trakk seg fra all motorsport fra 1. januar 2017. 17. mars 2015 vedtok KNAs hovedstyre, etter mandat fra KNAs Landsmøte, å ekskludere blant annet NAF fra videre representasjon i NBF. Følgen var at NAF ikke lenger var en klubb tilsluttet NBF, og medlemmer av NAF som utøvde motorsport kunne ikke lenger drive trenings- og konkurransekjøring på lukket bane basert på sitt medlemskap i NAF. Selv om KNA er en av flere hovedorganisasjoner under NBF, har KNAs landsmøte sterk innflytelse over de beslutninger som tas i NBF. Det er av berørte parter fremholdt mangler ved medlemsstyringen av NBF. Et slikt eksempel fremkommer av informasjon lagt ut på naf.no 28. november 2016:

*"Etter mange og lange intense forhandlinger ser NAF at FIA<sup>2</sup> ikke vil komme med et forslag som kan sikre en forutsigbar medlemsstyrt og demokratisk organisering av NBF. Det er ingen løsning for NAF som demokratisk medlemsorganisasjon å være del av en organisasjon hvor vi ikke har reell innflytelse. Derfor har et enstemmig hovedstyre i NAF vedtatt at forholdet til NBF avvikles fra 01.januar 2017.*

*[...] I flere år har NAF, Norsk Motor Klubb (NMK), AmCar og MA jobbet for en medlemsstyrt og demokratisk organisering av norsk bilsport. Arbeidet ble ytterligere aktualisert etter at Kulturdepartementet i 2014 ga svar til Norges Bilsportforbund (NBF) at slik dette var organisert, var ikke NBF kvalifisert til å motta støtte.*

*I mars 2015 valgte Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) å ekskludere NAF, AmCar og MA fra NBF. Dette medførte at disse ikke kunne drive med bilsport etter motorsportsforskriften vedtatt av Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet.*

*AmCar og MA har trukket seg fra all bilsport, mens NAF har en skriftlig avtale med KNA som inneholder en garanti om at NAF ved en eventuell ulykke ikke skulle lide økonomiske tap. Denne avtalen utløper 31.12.2016.*

*FIA har ikke noe ønske om å diktere en løsning i Norge. Dette begrunnes i at det enkelte land selv må finne løsninger slik at dette ikke skaper presedens i andre land."*

Kulturdepartementet (KD) har opplyst at ovennevnte svar gjaldt tildeling av tippemidler til drift, ved at måten NBF var organisert på ikke tilfredsstilte kriteriene for tildeling av driftsmidler. KD har imidlertid gitt uttrykk for at NBF er berettiget til å motta anleggsstøtte. NBF er ikke medlem av Norges Idrettsforbund (NIF).

## **2.3 Internasjonal organisering av bilsport**

Bilsport er internasjonalt blant annet organisert gjennom Det internasjonale bilsportforbundet (Fédération internationale de l'automobile (heretter FIA). FIA styrer flere store konkurranser i motorsport, som FIA Formel 1 World Championship, FIA World Rally Championship, FIA World Touring Car Championship og FIA Formel 3000 International Championship. Organisasjonen ble grunnlagt i 1904 og har 246 nasjonale medlemsorganisasjoner i 145 land (2018). KNA ble i 1907 utpekt av FIA til å håndheve det internasjonale sportsreglementet for bilsport i Norge.

KNA delegerte i 1932 eierskapet til det såkalte FIA Sporting Power til Nevnden for Automobiliport i Norge, og denne delegasjonen er videreført til NBF. Det er imidlertid fortsatt motorsportklubben KNA, og ikke Norges Bilsportforbund, som er norsk representant i FIA. Det er kun en klubb eller et forbund i hvert land som gis i oppgave å håndheve det internasjonale sportsreglementet. At antall medlemsorganisasjoner i FIA overstiger antall land skyldes at FIA også er aktiv på andre områder enn motorsport (mobilitet). FIA har mulighet til å overføre denne oppgaven til et annet forbund/klubb. Dette kan for eksempel skje dersom den utpekte klubben ikke lenger har noen aktivitet eller ikke ivaretar sin oppgave. FIA godkjenner også delegasjon av myndighet fra utpekte klubb/organisasjon til en annen klubb/organisasjon.

---

<sup>2</sup> Fédération internationale de l'automobile – se omtale på neste side

FIA ivaretar en rekke oppgaver. I tillegg til å styre internasjonale motorsportkonkurranser, gir de regler for utøvelse av motorsport blant annet i form av påbud, forbud, standardiseringer og endringer i regelverk for å ivareta sikkerheten til førere, publikummere, team og funksjonærer. FIA godkjenner sikkerheten på banene, stiller krav til sikkerheten i kjøretøyene og krav til førerens kjøreutstyr, samt arrangørens gjennomføring og utstyr for brann og legehjelp etc. FIA tester og utvikler sikkerhetsutstyr sammen med produsenter. FIA gransker ulykker.

FIA har en sentral rolle både i internasjonal og nasjonal bilsport. Dette er en modell som er velkjent innen andre idretter som fotball og friidrett. Dette er imidlertid ikke en rolle FIA er gitt gjennom folkeretten eller traktater, men er basert på privatrettslige avtaler. Rettslig sett er det fullt mulig å etablere både internasjonale og nasjonale bilsportforbund som ikke er tilknyttet FIA.

## **2.4 Norges motorsportforbund**

NMF ble stiftet i 2001 og samlet fire tidligere forbund; Norges Båtsportforbund, Norges Motorsykkelforbund, Norsk RC-Bilforbund og Norges Snøscooterforbund. Forbundet organiserer motorsport for kjøretøy med mindre enn fire hjul.

Motorsport for kjøretøy med mindre enn fire hjul er internasjonalt organisert gjennom det internasjonale motorsykkelforbundet (Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM)). NMF er registrert som et særforbund i Norges Idrettsforbund og er berettiget til støtte både til drift og til anlegg.

## **2.5 Motorsportanlegg**

Det finnes flere hundre motorsportanlegg i Norge. I en oversikt mottatt fra NBF nevnes 76 baner som hvor det utøves ulike former for bilsport. I tillegg kommer faste anlegg under NMFs organisasjon, samt en rekke midlertidige lukkede baner og avspærrede områder som etableres i forbindelse med konkurranser og trening. Banene godkjennes av forbundene, se punkt 4.6.3.

## **2.6 Motorsport som drives på lukket bane og annet avspærret område**

Det foregår organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane og annet avspærret område innen en rekke motorsportaktiviteter. Eksempler på dette er karting, crosskart, beltemotorsykkel (snøscooter), trial, motocross, speedway, roadracing, dragracing, bilcross, asfaltracing, rallycross, shortcar, formula production, autoslalom, rally, bakkeløp og drifting. Mange aktiviteter etableres internasjonalt gjennom FIA og FIM, men det er også eksempler på rent nasjonale løpstyper.

## **2.7 Andre aktiviteter på lukket bane i Norge**

Lukkede baner og annet avspærret område benyttes også til andre aktiviteter enn organisert trenings- og konkurransekjøring. Kjøring i hastigheter over 80 km/t på lukket bane eller annet avspærret område er imidlertid bare tillatt når føreren er medlem av en klubb tilsluttet NMF eller NBF og kjøringen skjer i regi av disse. I tillegg må konkurransekjøringen være tillatt av politiet.



### 2.7.1 Sikkerhets- og kjøretreningskurs

Lukkede baner brukes blant annet til sikkerhets- og kjøretreningskurs for motorsyklister. Et eksempel er Norsk Motorcykkel Union (NMCU) som sammen med andre aktører tilbyr kurs hvor deltakerne instrueres av aktive motorsportutøvere.

### 2.7.2 Banedager

Et annet eksempel er banedager hvor arrangøren gir deltakerne mulighet til å kjøre på en lukket bane med egen bil, eller kjøre en av arrangørens egne sportsbiler. Fra en arrangørs hjemmeside hitsettes:

*"Vi gir deg den unike sjansen til å gjennomføre en uforglemmelig adrenalinfylt kjøretur i noen av de grommeste sportsbilene på markedet. Våre sportsbiler er oppgradert og optimalisert for banekjøring. Masse hestekrefter, lukten av svidd gummi og hastigheter over 200 km/t!"<sup>3</sup>*

...

*På lukket bane får du prøve alle 4 bilenes ekstreme akselerasjon, i hastigheter opp mot 200 km/t. Inkludert i opplevelsen er også en runde på vår handling bane med alle 4 bilene. Kjøreopplevelsen inkluderer innsjekk, teori med briefing, kjøring og tid til foto av deg og bilene.<sup>4</sup>*

### 2.7.3 Kurs for fører av utrykningskjøretøy og for fører av kjøretøy i polititjeneste

I medhold av vegtrafikkloven § 11 kan det gis regler om adgang til å fravike det som er fastsatt i eller i medhold av loven §§ 4, 5, 6, 7, 8 og 9 blant annet for fører av utrykningskjøretøy og for fører av kjøretøy i polititjeneste. Dette innebærer at det kan gis regler om at fører av utrykningskjøretøy og for fører av kjøretøy i polititjeneste kan fravike trafikkregler, skiltregler og regler om vilkårsparkering. Adgangen til å fravike § 6 innebærer at det kan gis regler om at ovennevnte kan overskride fartsgrensene.

Regler om å fravike fartsgrensene er gitt i trafikkreglene. I medhold av trafikkreglene § 2 nr. 4 kan fartsgrensene fravikes av fører av utrykningskjøretøy og av fører av annet kjøretøy i politiets tjeneste dersom dette er "[n]ødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten." Adgangen gjelder også uttrykkelig for "[o]ppplæring til slik tjeneste." Lukkede baner benyttes til slike opplæringsaktiviteter for førere av utrykningskjøretøy og annet kjøretøy i politiets tjeneste.

## 2.8 Sikkerhet ved kjøring på lukket bane og annet avsperrt område

### 2.8.1 Innledning

Et vesentlig hensyn ved offentligrettslig regulering av kjøring på lukket bane og annet avsperrt område er å ivareta sikkerheten for førerne, funksjonærer, annet tilstedeværende personell (helse og sikkerhet) og for publikum.

---

<sup>3</sup> <https://www.trackday.no/>

<sup>4</sup> <https://www.trackday.no/kjoreopplevelser/ultimate-supercar-testdrive.html>

Utøvelse av motorsport innebærer – som annen idrett – risiko for skade. Ser man hen til omfanget av kjøring på lukket bane og annet avsperrert område, og at det til dels kjøres i høye hastigheter anses likevel antall skader, herunder alvorlige skader og død, som lavt.

I møte med sentrale aktører på området ble det gjennomgående uttrykt at sikkerheten ved utøvelse av motorsport er god. Det er svært få dødsulykker og ulykker med alvorlige skader. Dette gjelder særlig for bilsport. Skaderisikoen for motorsyklister ble angitt som vesentlig høyere, særlig for bruddskader. Det ble likevel fremholdt at MC-førerne er mye tryggere på en bane enn på alminnelig vei. Det er svært få alvorlige skader fordi føreren normalt sklir på flat bakke og kun i noen få tilfeller treffer et polstret rekkverk.

Tilsvarende ble det uttrykt at det var svært få ulykker også i forbindelse med gjennomføring av banedager. Selv om slik kjøring i henhold til regelverket ikke kan foregå i hastigheter som overstiger 80 km/t, har en rekke aktører gitt uttrykk for at dette ikke overholdes av alle deltakerne. Det er også kommet til uttrykk at slik kjøring skjer i til dels svært høye hastigheter. Til tross for dette har antallet ulykker vært lavt.

### **2.8.2 Risiko ved kjøring på offentlig vei åpen for alminnelig ferdsel sammenlignet med risiko ved kjøring på lukket bane.**

Det er en rekke forhold ved kjøring på offentlig ferdselsåpen vei som øker risikoen for alvorlig skade. Ved utforkjøring kan skadeomfanget bli omfattende på grunn av sideterrenget. Ved slike ulykker kan kjøretøyet eller fører treffe steiner, trær, fjellvegger, fjellknauser, skråninger, vann, elver, samt menneskeskapte innretninger som stolper, gjerder og bygninger. Følgen kan bli alvorlige materielle- og personskader. På offentlig vei er det også en risiko for å treffe motgående kjøretøy eller kjøretøy som kommer fra siden. Også i disse tilfellene skjer det svært alvorlige ulykker. På offentlig vei ferdes myke trafikanter, syklister og kjøretøy på samme område, med ulikt formål og oppmerksomhet, og i ulik retning. Dette gir et komplisert trafikkbilde, og hvor myke trafikanter ofte påføres alvorlig skade i sammenstøt med motorvogn. På offentlig vei kjøres alle typer kjøretøyer på samme vei, samtidig. Skadeomfanget blir ofte alvorlig når et stort og tungt kjøretøy kolliderer med et mindre og lettere kjøretøy.

Lukkede baner har avkjøringssoner som reduserer risikoene ved utforkjøringer. Langs veikanten er det ikke steiner, trær eller fjellvegger inntil banen. Det kan i stedet være sandfeller o.l. som bremser farten hvis føreren mister kontrollen over kjøretøyet. Et stykke fra banetraseen er det ofte et rekkverk, men dette er polstret med dekk, halmballer o.l. slik at sammenstøtet normalt gir mindre skader. Risikoen for skade ved utforkjøring er således svært lav sammenliknet med kjøring på vei.

På baner er det enveiskjøring, slik at det ikke er motgående trafikk. Det skal derfor ikke være risiko for møteulykker. Videre er all stans forbudt på selve banen. Ved ufrivillig stans eller ved saktegående kjøretøy, gis førerne varsel om dette av flaggvakter, lyssignaler og/eller annen kommunikasjon til førere.

Det ferdes heller ikke fotgjengere eller syklister på banen. I mange tilfeller er det krevende å komme seg inn på selve banen der kjøretøyene kjører, samt at banene overvåkes av vakter og eventuelt kameraer.

Ved kjøring på bane skilles også ulike typer kjøretøy. Personbiler, formelbiler, gokarter, lastebiler og motorsykler kjører hver for seg på bane. Dette reduserer risikoen for alvorlige skader.

Videre er både fører, andre deltakere og kjøretøyene utstyrt med sikkerhetsutstyr som bidrar til å redusere risikoen for skade eller alvorlig skade. En godkjent bilsportbil har forsterket karosseri, sikrere førerstol og bedre sikkerhetsbelter, samt innmontert brannslukningsapparat. Et registrert kjøretøy har vanligvis ikke samme sikkerhetsnivå. Ordinære biler for gatebruk har både aktiv og passiv sikkerhet fra fabrikk, men likevel noe mindre sikkerhetsutstyr enn de fleste godkjente bilsportbiler.

### **2.8.3 Særlige risikomomenter ved utøvelse av motorsport**

Konkurranseskjøring hvor den som kommer først til mål, eller kjøring der målet er å oppnå lavest mulig rundetid, gir økt risiko for at føreren tøyer grensene. I slike situasjoner øker risikoen for uhell sammenliknet med kurs, opplæring og egentrening uten tidtaking eller uten annen form for konkurranse.

Erfaringer fra politiet viser at både kurs og egentrening fort kan inneha et konkurranseelement der deltaker øker risikoen i forsøk på å overprestere enten i tilknytning til egne prestasjoner, eller i relasjon til øvrige deltakere. Det er også registrert at såkalt kursing egentlig er et «event» hvor fokus er på akselerasjon, høye hastigheter, svidd gummi og masse hestekrefter, og hvor opplæring i forkant av gjennomføringen er svært begrenset.

### **2.8.4 Ulykker**

Det har likevel vært noen alvorlige ulykker i Norge. I 1996 ble en tilskuer drept under Rally Finnskog, se omtale under punkt 3.2.1. Under Gatebil 2014 ble fire personer skadet i forbindelse med banekjøring på Rudskogen, en av dem alvorlig. Ulykken inntraff etter at fører og passasjer hadde gått ut av bilen på grunn av brann. Det skal ha vært oljesøl på banen fra bilen som brant, og bilen som kom bak klarte derfor ikke å stanse. Passasjerer som ble truffet mistet begge beina. I 2018 døde en tilskuer som ble truffet av en motorsykkel under trening på Oppdal.

## **3 Historikk**

Forut for vedtakelsen av vegtrafikkloven av 1965, regulerte motorvognloven 20. februar 1926 kjøring med motorvogn. Loven regulerte kjøring både på offentlig og privat område og gjaldt derfor også for kjøring på privat bane, for eksempel ved hastighetsløp. Kjøretøy som deltok i slike løp måtte – som øvrige kjøretøy – være undersøkt av de bilsakkyndige, være registrert og det måtte deponeres en garanti hos politiet for det erstatningsansvar bruken av motorvognen kunne føre med seg.

I henhold til Arbeidsdepartementets rundskriv 19. juni 1935 ble det gjort unntak fra vanlig registrering for "spesialkjøretøy" som bare ble benyttet til hastighetsløp og treningskjøring på bane. For slike kjøretøy ble det gitt dispensasjon fra gjeldende forskrifters krav om vogners utstyr. Det ble imidlertid ikke gjort unntak fra kravet om garanti. Av Statens vegvesens rundskriv nr. 36/50 7. juni 1950 fremkom at det i forbindelse med hastighetsløp på bane hadde deltatt kjøretøy hvor ovennevnte garanti ikke var stillet. Dette skjedde eksempelvis under *Gardermo-Racet 1949*, se Rg.1951 s.776. I rundskrivet ble ovennevnte unntak fra registrering begrenset slik at det bare gjaldt der arrangøren på forhånd hos politiet hadde deponert en generell garantierklæring fra forsikringsselskap hvor

selskapet påtok seg ansvaret for samtlige uforsikrede kjøretøy som deltok i løpet. Uten slik garanti kunne "[d]et kun delta kjøretøy som på vanlig måte er registrert m.v."

I Vegdirektoratets rundskriv nr. 52 fra 1964 ble det gitt nærmere regler om konkurransekjøring med motorvogn på særskilt bane utenom veg. Arrangement som var åpent for publikum trengte tillatelse etter § 4 i lov 22. mai 185 om adgang til å gi dramatiske og andre forestillinger. Politiet stilte også krav om at det var tegnet tilfredsstillende ansvarsforsikring – som følge av at Bilansvarsloven § 2 ikke gjaldt – og fortsatt ikke gjelder – for slik konkurransekjøring. Unntaket fra registrering for spesialkjøretøy gjaldt fortsatt, men det ble stilt som krav at kjøretøyet måtte være undersøkt og godkjent av biltilsynet. Alle løpsbiler måtte i tillegg ha en ettårig vognlisens utstedt av Nevnden for Automobiliport i Norge (Sportsnevnden). I slike tilfeller kunne uregistrerte kjøretøy benyttes under billøp godkjent av Sportsnevnden – foruten under organisert treningskjøring på bane arrangert av klubb som hørte under en motorklubb tilsluttet Sportsnevnden.<sup>5</sup>

På 1980-tallet ble det i forskrifter om førerkortfritak gitt særskilt aldersgrense for organisert treningskjøring og konkurransekjøring med spesialkjøretøy på lukket bane kjøring på bane, se eksempelvis forskrift 30. juni 1986 nr.1425 om særskilt aldersgrense og førerkortfritak for kjøring med go-kart og motorsykkel på bane, forskrift 5. juli 1988 nr. 607 om førerkortfritak m.v. for kjøring med motorvogn på lukket område og forskrift 27. juli 1989 nr. 665 om organisert motorsport på lukket område.

Etter vegtrafikkloven gjaldt de alminnelige bestemmelsene også for slik kjøring. Dersom kjøringen skjedde i regi av klubb tilsluttet Norges Motorsykkelforbund, Norges Bilsportforbund eller Norsk Karting Forbund, ble det i forskrift gitt unntak fra vegtrafikklovgivningens krav til alder og krav om førerkort. Innledningsvis gjaldt dette grenene gokart og trial, men utover 80-tallet ble dette utvidet flere ganger slik at forskriften i 1989 gav unntak for motorsportgrenene trial, gokart, cross-kart motocross, speedway, roadracing, beltemotorsykkel (snøscooter), junior dragracing, asfaltracing og bilcross.

Aldersgrensene ble også gradvis redusert for blant annet gokart slik at man i 1989 kunne drive treningskjøring fra 10 år og konkurransekjøring fra 12 år forutsatt at motorvognens slagvolum ikke overskred 85 ccm og ytelsen var inntil 7 hk. For gokart gjaldt videre en rekke unntak som var knyttet opp mot motorvognens ytelse:

*"Når motorvognens slagvolum ikke overskrider 85 ccm og ytelsen er inntil 10 hk (Mini), tillates treningskjøring og konkurransekjøring fra 13 år. Når motorvognens slagvolum ikke overskrider 100 ccm og ytelsen er inntil 17hk (Formel Yamaha eller Formel Nordic), tillates treningskjøring og konkurransekjøring fra 14 år. Når motorvognens slagvolum ellers ikke overskrider 100 ccm, men ytelsen er inntil 24 hk (Super 100), tillates treningskjøring og konkurransekjøring fra 16 år.*

*Er slagvolumet over 100 ccm, men ikke over 125 ccm og ytelsen er inntil 35 hk, tillates trenings- og konkurransekjøring fra 16 år. For slagvolum over 125 ccm kreves det førerkort i klasse A tung mc eller minst midlertidig førerkort i klasse B personbil m.v."*

---

<sup>5</sup> Torgersen og Engstrøm (1983) kommentarutgave

Som det fremkommer over, fastsatte forskriftene detaljerte bestemmelser om alder og motorstørrelser som gav unntak fra krav til førerkort eller mopedførerbevis. For de øvrige motorsportgrenene gjaldt i 1989 følgende:

- Trial: For slagvolum til og med 50 ccm: treningskjøring fra 10 år og konkurransekjøring fra 12 år. For større slagvolum var minstealderen 14 år.
- Cross-kart: For slagvolum til og med 80 ccm: trenings- og konkurransekjøring fra 14 år. For større slagvolum var minstealderen 16 år.
- Motocross: For slagvolum til og med 80 ccm: trenings- og konkurransekjøring fra 12 år. For større slagvolum var minstealderen 16 år.
- Speedway: For slagvolum til og med 80 ccm: trenings- og konkurransekjøring fra 12 år. For større slagvolum var minstealderen 16 år.
- Roadracing: For slagvolum til og med 50 ccm: trenings- og konkurransekjøring på gokartbane fra 14 år. For slagvolum til og med 125 ccm: trenings- og konkurransekjøring fra 16 år. For slagvolum over 125 ccm, var aldersgrensen 18 år.
- Beltemotorsykkel (snøscooter): For slagvolum til og med 380 ccm: trenings- og konkurransekjøring fra 14 år. For større slagvolum var minstealderen 16 år.
- Junior dragracing: For ytelse er inntil 5,5 hk: trenings- og konkurransekjøring fra 12 år.
- Asfaltracing: For slagvolum til og med 1600 ccm: trenings- og konkurransekjøring fra 15 år med standardbil og fra 16 år med formelbil
- Bilcross: Bilcross var tillatt fra 16 år som trenings- og konkurransekjøring i henhold til bilcrossreglementet.

Opprinnelig gjaldt unntakene fra alder og førerkortkrav for kjøring med motorvogn på lukket bane, men fra 1988 gjaldt unntakene også for "annet avsperrert område". Det ble i 1989-forskriften inntatt et krav om at kjøringen måtte skje etter reglement fastsatt av de nevnte forbundene. Det fremkom også av forskriften at Vegdirektoratet i særskilte tilfeller kunne dispensere fra bestemmelsene i forskriften.

Forskrift 27. juli 1989 nr. 665 om organisert motorsport på lukket område ble i 2001 erstattet av forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperrert område og om annen bruk av gokart.

## **4 Gjeldende regelverk for motorsport**

### **4.1 Vegtrafikkloven**

Vegtrafikkloven gjelder all trafikk med motorvogn, se § 1. Det er ikke gjort unntak i loven for motorsport, og foruten å gjelde for trafikk på vei åpen for alminnelig ferdsel, gjelder den derfor også for motorsport – både den som skjer på vei åpen for alminnelig ferdsel, på privat vei, på vei stengt for alminnelig ferdsel og på lukket bane.

Vegtrafikkloven § 3 bestemmer at *"Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret."* Dette er lovens hovedbestemmelse og det prinsipielle utgangspunktet for all vegtrafikk. Andre bestemmelser i loven presiserer dette utgangspunktet nærmere. Et eksempel er loven § 6

som bestemmer at *"Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikkforholdene slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret. Føreren skal alltid ha fullt herredømme over kjøretøyet."*

Følger ikke annet av offentlig trafikkskilt, må det i tettbygd strøk ikke kjøres fortere enn 50 km/t, og utenfor tettbygd strøk ikke fortere enn 80 km/t, se vegtrafikkloven § 6 annet ledd. Fartsgrensene gjelder også ved kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område. Det fremkommer imidlertid av vegtrafikkloven § 6 sjette ledd at fartsgrensene ikke gjelder for konkurransekjøring som med politiets tillatelse holdes på særskilt bane eller veg som stenges for all annen trafikk. Har politiet dermed gitt tillatelse til konkurransekjøring, gjelder ikke ovennevnte fartsgrenser på henholdsvis 50 og 80 km/t.

Det er i loven ikke gitt unntak fra ovennevnte bestemmelser – eksempelvis vegtrafikkloven § 3 – for motorsport, og disse gjelder. Et eksempel fra praksis hvor dette er lagt til grunn fremkommer i en granskningsrapport utarbeidet av NBFs granskningskommisjon datert 16. april 1997, avgitt i forbindelse med en dødsulykke under Rally Finnskog i 1996. Av rapporten fremkommer at Kongsvinger politikammer tok ut tiltale mot føreren av ulykkesbilen blant annet for brudd på vegtrafikkloven § 3. Førerkortet ble også beslaglagt, men da føreren ikke samtykket begjærte Politimesteren i Kongsvinger forhørsrettens samtykke til beslag av førerkortet i medhold av vegtrafikkloven § 33 nr. 5 slik denne da lød:

*"Finner politiet at fører eller eier av motorvogn eller den som på eierens vegne har rådigheten over motorvognen med skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre inndragning av førerkort, kan politimesteren eller den han gir myndighet ta det fra ham inntil saken er endelig avgjort. Dersom den mistenkte ikke samtykker i beslaget, må spørsmålet om fortsatt førerkortbeslag oversendes forhørsretten til avgjørelse innen 3 uker. Dette gjelder tilsvarende for mopedførerbevis etter § 24 andre ledd."*

Retten samtykket ikke til beslaget. I kjennelsen vurderte retten hvorvidt føreren hadde optrådt uaktsomt, og konkluderte med at det ikke var sannsynlighetsovervekt for at han hadde utvist uaktsomhet. I den anledning vektla retten blant annet de særlige omstendigheter som forelå ved at det var en avsperrert fartsetappe på et svært avsidesliggende sted. I kjennelsen viste også retten til at *"Hensynet til den alminnelige trafiksikkerhet som vanligvis må veie tungt i beslagssaker, er etter rettens oppfatning ikke så sentral i dette tilfellet."* Det ble således gitt uttrykk for at aktsomhetskravet i vegtrafikkloven må tolkes i lys av de særlige forhold som gjør seg gjeldende ved konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område.

Statsadvokaten henla senere saken etter bevisets stilling.

I møter med berørte parter er det tilsvarende gitt uttrykk for at vegtrafikkloven ved kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område aktsomhetskravet i vegtrafikkloven i praksis forstås i lys av de særlige forhold som gjør seg gjeldende.

Som tidligere nevnt stilles det ved konkurransekjøring på lukket bane strengere krav til både, kjøretøy, utstyr, sikkerhetssoner, mannskap og kunnskap blant førere enn i ordinær trafikk. Et vesentlig poeng er også at all trafikk er ensrettet. Intensjonen med disse tiltakene er å sikre at det ikke skal oppstå fare. Dersom det likevel oppstår fare eller skade, vil vegtrafikklovens § 3 komme til anvendelse.

## **4.2 Konkurranseskjøring på veg åpen for alminnelig ferdsel**

For konkurranseskjøring på veg åpen for alminnelig ferdsel er det fastsatt nærmere regler i *forskrift 7. april 2011 nr. 395 om konkurranseskjøring med motorvogn på veg åpen for alminnelig ferdsel*. Forskriften definerer *konkurranseskjøring* som ethvert arrangement for motorvognførere på ferdselsåpen veg hvor deltagerne følger en fastlagt rute, og hvor det skilles mellom deltagerne innbyrdes ved hjelp av tidtaking og/eller annen form for rangering, eller hvor det er fastsatt maksimaltid. For rally-arrangement gjelder denne forskriften kun for transportetappene på ferdselsåpen veg. For konkurranseskjøring på veg åpen for alminnelig ferdsel gjelder vegtrafikkloven og trafikkreglene fullt ut. I tillegg stilles det krav om tillatelse for konkurranseskjøring etter søknad, og politiet stiller krav om vakthold. Denne forskriften vurderes ikke i denne høringen og omtales derfor ikke videre.

## **4.3 Organisert trenings- og konkurranseskjøring på lukket bane eller annet avsperrert område**

### **4.3.1 Innledning**

For organisert trenings- og konkurranseskjøring på lukket bane eller annet avsperrert område er det gitt regler i motorsportforskriften.

Forskriften kapittel 1 (§§ 1-4) gjelder for organisert trenings- og konkurranseskjøring på lukket bane eller annet avsperrert område. I kapittel 1 gjøres unntak fra kravene til førerkort og minstealder for nærmere angitte løpstyper og kjøretøy (§ 2), fra tekniske krav og krav til godkjenning, og unntak fra krav om registrering (§ 3). § 2 gir etter sitt innhold lignende unntak som de som ble gitt på 1980-tallet, men ytterligere forenklet.

Unntakene fra krav til registrering i § 3 kom i stedet for Vegdirektoratets rundskriv nr. 52 fra 1964, jf. Statens vegvesens høring 13. april 2000 av forslag til 2001-forskriften hvor det fremkom at forskriftsforslaget ville avløse forannevnte rundskriv "[s]om har vært benyttet frem til nå i den utstrekning det har passet."

### **4.3.2 Aktører som kan organisere og drive organisert trenings- og konkurranseskjøring på lukket bane**

Motorsportforskriften bestemmer at organisert trenings- og konkurranseskjøring på lukket bane eller annet avsperrert område må skje i regi av – og med – medlemmer i klubb tilsluttet Norges Bilsportforbund eller Norges Motorsykkelforbund. En klubb tilsluttet et av forbundene må derfor ha ansvaret for kjøringen, og det er kun medlemmer av slike klubber som kan kjøre i henhold til forskriftens bestemmelser.

Forskriften § 1 viderefører dermed den rettstilstand som var gjeldende på slutten av 1980-årene, men med den endring at det nå stilles krav om at de som deltar må være medlemmer i klubb tilsluttet et av de ovennevnte forbundene. Bestemmelsen utelukker derfor at andre motorsportforbund og klubber tilknyttet disse kan tilby organisert trenings- og konkurranseskjøring på lukket bane eller annet avsperrert område.

Som nevnt i punkt 2.4 skiftet Norges Motorsykkelforbund navn til Norges motorsportforbund i 2001, og i praksis har Norges Motorsykkelforbund vært lest som Norges motorsportforbund i årene etter. Klubber tilsluttet Norges motorsportforbund kan derfor organisere trenings- og konkurransekjøring for medlemmer i henhold til forskriftens bestemmelser.

#### **4.3.3 Unntak fra krav om førerkort og minstealder**

Forskriften § 2 gjør unntak fra førerkortforskriftens (nå forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.) krav til førerkort og minstealder for nærmere definerte kjøretøy og løpstyper. Som eksempel setter førerkortforskriften krav om minstealder 16 år for ervervelse av førerrett for moped og lett motorsykkel, som også er forskriftens laveste fastsatte minstealder. For tung motorsykkel er minstealder ved direkte erverv 24 år, se forskriften § 3-1. For kjøretøytyper og konkurranseformer som ikke er unntatt etter motorsportforskriften § 2 kreves førerkort for angjeldende førerkortklasse.

Motorsportforskriften gjør unntak fra krav om førerkort og minstealder for kjøretøyene gokart med slagvolum til og med 125 ccm, cross-kart og beltemotorsykkel (snøscooter). Forskriften § 2 gjør videre unntak fra førerkortforskriftens krav til førerkort og minstealder for løpstypene trial, motocross, speedway, roadracing, dragracing, bilcross og for asfaltracing når motorvognens slagvolum ikke overskrider 2000 ccm.

Det er i forskriften ikke fastsatt noen minstealder. Dette innebærer en vesentlig liberalisering og forenkling sammenlignet med tidligere rettstilstand slik denne er beskrevet i punkt 3, og innebærer også et betydelig unntak fra førerkortforskriftens bestemmelser. I tillegg til tidligere grener omfattet av unntaket, gjøres det unntak generelt for dragracing, mens unntaket tidligere gjaldt for junior dragracing.

For gokart med slagvolum over 125 ccm stiller forskriften krav om førerkort klasse A eller B, slik at det for slike kjøretøy ikke er gitt noe unntak. Det gjøres heller ikke unntak for asfaltracing når motorvognens slagvolum ikke overskrider 2000 ccm. For sistnevnte tilfellet kan det for ordens skyld påpekes at FIAs regelverk for formel 1 begrenser motorstørrelsen til 1600 ccm, og at dagens begrensning har liten effekt som et fartsbegrensende tiltak.

For kjøretøytyper og/eller konkurranseformer som er unntatt gjelder forbundenes alders- og opplæringskrav, jf. § 2 andre ledd. Som et eksempel kan det vises til NBFs spesialreglement for rally hvor det fremkommer under punkt 70.3 at man – som fører – kan delta i ungdomsrally fra fylte 16 år. Før deltakelse må trafikalt grunnkurs være fullført, og ledsager må innestå for at fører innehar grunnleggende kjøreferdighet og kjennskap til den aktuelle bil. Ledsager må ha fylt 25 år, ha gyldig førerrett for bil og ha hatt slik førerrett uavbrutt de siste 5 år før løpet. Fører skal ha gyldig lisens for rally (junior). Ledsager må ha minimum C-fører lisens i rally og gyldig førerkort som forevises ved lisenskontroll. Både fører og ledsager må ha gjennomgått NBFs lisenskurs for rally.

Vegdirektoratet har etter søknad fra NBF flere ganger presisert virkeområdet for § 2 i forskriften slik at førerkortforskriftens krav til førerkort og minstealder også unntas for grenene formula production, autoslalom, offroad, rally (SS/SP) og rallycross. Søknader har også omfattet grenene drifting og bakkeløp, og dispensasjon for de to sistnevnte grenene ble gitt av SVV i juni 2018.



#### **4.3.4 Unntak fra registrering, tekniske krav og krav til godkjenning**

Etter § 3 er kjøretøy som brukes i motorsport som nevnt i § 2 unntatt fra tekniske krav og krav til godkjenning i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Forskriften gir blant annet regler om EØS- og nasjonal typegodkjenning av kjøretøy og utstyr. Kjøretøy som brukes i motorsport er også unntatt fra krav om registrering i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy.

Motorsport som nevnt i § 2 må forstås som løpstypene trial, motocross, speedway, roadracing, dragracing, asfaltracing når motorvognens slagvolum ikke overskrider 2000 ccm og bilcross. I SVVs presisering av virkeområdet i § 2 fremkommer at oppstillingen i § 2 også skal omfatte sportsgrenene formula production, autoslalom, offroad, rally (SS/SP), rallycross, drifting og bakkeløp. Selv om det ikke kommer direkte til uttrykk, innebærer ovennevnte at unntakene nevnt i § 3 også gjelder for disse grenene.

Etter sin ordlyd gjelder unntakene bare for kjøretøy som brukes i "motorsport" som nevnt i § 2. Det kan stilles spørsmål om unntakene som fremkommer av § 3 bare gjelder for gokart, cross-kart og beltemotorsyssel når disse benyttes i de nevnte løpstypene. Det er imidlertid intet i forarbeidene eller i praksis som skulle underbygge at unntakene i § 3 ikke skulle gjelder for gokart, cross-kart og beltemotorsyssel så lenge disse benyttes til organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane. Det er heller ikke entydig at disse benevnelsene utelukkende referer til kjøretøy. De kan også forstås som uttrykk for typer av motorsport. § 3 må derfor forstås slik at unntakene gjelder for slike kjøretøy selv om de benyttes til motorsport som ikke er nevnt uttrykkelig nevnt i § 2.

For kjøretøy som i henhold til § 3 er unntatt fra tekniske krav, krav til godkjenning og fra kravet til registrering fastsetter forskriften at forbundene selv har ansvar for tilsyn med kjøretøyene. Fra 2001 gjaldt det dermed ikke lenger noe krav – slik det fremkom av tidligere rundskriv – om at "spesialkjøretøy" måtte være undersøkt og godkjent av biltilsynet.

#### **4.3.5 Polititillatelse**

Det følger av motorsportforskriften § 3 andre ledd at for arrangement som krever politiets tillatelse, kan politiet sette vilkår for gjennomføringen.

Regler om krav om slik tillatelse følger av lov 4. august 1995 nr. 53 om politiet (politiloven). Loven § 11 første ledd første punktum bestemmer at den som vil benytte offentlig sted til demonstrasjon, opptog, møte, stand eller lignende, skal i god tid på forhånd gi politiet melding om dette. Denne bestemmelsen gjelder også for sportsarrangementer. Selv om utgangspunktet er at det er tilstrekkelig med melding, følger det av andre punktum at det ved vedtekt etter lovens § 14 kan gis regler om søknadsplikt for visse arrangementer på offentlig sted. Videre kan det etter samme bestemmelse gis bestemmelser om meldeplikt for arrangementer som ikke skjer på offentlig sted men som for øvrig er allment tilgjengelige.

I praksis innhentes polititillatelse. NBFs eget regelverk stiller uttrykkelig krav om at polititillatelse skal foreligge, se eksempelvis § 261 bokstav h) om arrangørbestemmelser, bane og sikkerhetsforskrifter for hastighetsløp.

Videre gjelder ikke fartsgrensene for konkurransekjøring som med politiets tillatelse holdes på særskilt bane eller veg som stenges for all annen trafikk, se vegtrafikkloven § 6 sjette ledd. Er

kravene oppfylt, har man den nødvendige myndighetstillatelse til å overskride vegtrafikklovens alminnelige fartsgrenser på henholdsvis 50 og 80 km/t.

En rekke vilkår må være oppfylt for at fartsgrensene ikke skal gjelde. For det første må det dreie seg om konkurransekjøring. Når det foreligger konkurransekjøring, antar vi normalt ikke byr på tvil. En naturlig språklig forståelse av konkurransekjøring må etter vår vurdering innebære at den ikke gjelder trening til slik konkurranse. Forarbeidene til bestemmelsen gir heller ingen holdepunkter for en slik utvidet fortolkning av begrepet konkurransekjøring.

For det andre må det foreligge en tillatelse fra politiet til slik konkurransekjøring. Ordlyden trekker i retning av at politiet må godkjenne den enkelte konkurranse, og at politiet dermed ikke kan gi en generell tillatelse til konkurransekjøring på en særskilt bane. Det som fremkommer av den historiske gjennomgangen av regelverket over i punkt 3 underbygger også at i praksis har politiet godkjent den særskilte konkurranse – av sikkerhetshensyn – men også for å sikre seg at kjøretøyene som deltar er forsikret for dekning av skade de eventuelt skulle forvolde under konkurransen. Etter det vi har kunnet bringe på det rene, gir politiet ikke tillatelse til treningskjøring, slik at vilkårene i § 6 sjette ledd av denne grunn uansett ikke er oppfylt.

For det tredje må tillatelsen gjelde konkurransekjøring som holdes på særskilt bane eller veg som stenges for all annen trafikk. Typiske eksempler på dette er rally som gjennomføres på veg som i forbindelse med rallyet er stengt for alminnelig ferdsel, og løp som avholdes på lukket bane. Dette kan enten være faste etablerte baner – som Rudskogen og Våler – eller baner som etableres for den aktuelle konkurransen.

Som nevnt over kan politiet sette vilkår for gjennomføringen. I tillatelse gitt 25. mai 2018 vedrørende NM i rallycross på Momarken bilbane stilte politiet følgende vilkår:

- *"Arrangøren stiller med tilstrekkelig antall vaktmannskaper, slik at sikkerhet og trygghet for publikum blir ivaretatt på en god måte.*
- *Sikring av publikum må prioriteres. Publikum holdes utenfor faste gjerdar og oppsatte sperringer.*
- *Ambulanse, brannmannskaper og redningsbil må være tilstede under øvelse og løp.*
- *Godkjenning fra Norges Bilsportforbund foreligger.*
- *Kopi av forsikringsbevis er sendt politiet før arrangementet.*
- *Det stilles ikke krav om politi under arrangementet."*

#### **4.3.6 Vegtrafikkloven § 6 fjerde ledd**

Det er i forbindelse med utredningen fremholdt av berørte at vegtrafikkloven § 6 fjerde ledd kan benyttes til å tillate kjøring på lukket bane i høyere hastigheter enn det som ellers følger av vegtrafikkloven § 6. Bestemmelsen lyder:

*"Departementet kan gi særlige regler om fartsgrenser for område utenfor veg, eller på veg stengt for alminnelig ferdsel."*

Slik tillatelse ønskes av aktørene i tilknytning til blant annet opplæringskurs for bil og MC, men også såkalte banedager for registrerte kjøretøy hvor det er ønske om at man skal kunne kjøre i hastigheter som overstiger vegtrafikklovens tillatte grenser på henholdsvis 50 og 80 km/t.

Etter sin ordlyd synes bestemmelsen å være tilstrekkelig vid til å kunne benyttes til å gi særlige fartsgrenser for opplæring og banedager. Hjemmelen er benyttet blant annet til å gi forskrift 15. november 1976 nr. 2 som gjør unntak fra vegtrafikklovens bestemmelser om maksimalhastighet ved kjøring som foretas for prøving av bremses på kjøretøy. Unntaket forutsetter at "*[k]jøringen skjer på trygg måte og at den foretas på avstengt område utenfor veg etter skriftlig oppdrag fra Vegdirektoratet.*" I forskrift 14. desember 2001 nr. 1412 om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel er det bestemt at i terrenget må det med motorvogn ikke kjøres fortere enn 70 km i timen, og at beltemotorsykel med slede må ikke kjøres fortere enn 60 km i timen uten passasjerer og 40 km i timen med passasjerer, se § 4.

Bestemmelsen kom inn i loven gjennom vedtakelsen av lov 18. juni 1991 nr. 49 om endringer i vegtrafikklova av 18. juni 1965 nr. 4 og var den samme som ble foreslått i Ot.prp. nr.61 (1989–1990) Om lov om endringer i vegtrafikklova 18. juni 1965 nr. 4. Den aktuelle lovendringen ble omtalt slik:

*"Ein vil tilrå at noverande åttande ledd utvidast slik at departementet og kan fastsetje særlege fartsreglar for veg stengt for allmenn ferdsel, og ikkje berre for område utanfor veg. Framlegget er teke inn i § 6 fjerde ledd."*

Åttende ledd lød slik før ovennevnte lovendring:

*"Departementet kan gi særlige regler om fartsgrenser for område utenfor veg."*

Bestemmelsen ble omtalt slik i Ot.prp. nr.23 (1964–1965) om vegtrafikkloven som lå til grunn for vedtakelsen av loven:

*"Til åttende ledd bemerkes at fartsgrensene i prinsippet gjelder generelt også område utenfor veg, men at det kan være et behov for særskilte fartsgrenser for områder utenfor veg, som dog neppe vil være særlig stort. Det kan imidlertid tenkes at trafikkforholdene, f.eks. ved kjøring på is kan være slik, at det er på sin plass å begrense farten og da ved oppsetting av skilt på hensiktsmessige steder. Det er derfor foreslått en hjemmel for å gjøre unntak og gi de særbestemmelser som finnes nødvendige utenfor veg. Myndigheten er foreslått lagt til departementet."*

Som det fremkommer over nevner forarbeidene kun behovet for begrensninger i kjørefarten. Slik er hjemmelen også benyttet til å begrense kjørefarten i terrenget, se det som fremkommer over vedrørende forskrift 14. desember 2001 nr. 1412 om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel. På den annen side er hjemmelen også benyttet til å gjøre unntak fra vegtrafikklovens bestemmelser om maksimalhastighet ved kjøring som foretas for prøving av bremses på kjøretøy. Denne anvendelsen av bestemmelsen gjelder imidlertid et ganske annet område enn det som er spørsmålet i vår sak – nemlig å unnta fra vegtrafikklovens hastighetsbegrensninger for kjøring på lukket område også for aktiviteter som ikke er å anse som motorsport.

Etter vår vurdering gir § 6 fjerde ledd ikke hjemmel for å tillate kjøring på lukket bane i høyere hastigheter enn det som ellers følger av vegtrafikkloven § 6.

#### 4.3.7 Forsikring

Lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (Bilansvarslova) gir regler om skadeserstatning for skade som en motorvogn gjør på mennesker eller eiendom og om forsikring mot slik skade. Det fremkommer av § 4 at gjør motorvogn skade, har skadelidte krav på erstatning fra det forsikringsselskapet denne er forsikret i, også der ingen er skyld i skaden. Forsikringsselskapet hefter dermed også der alminnelig culpaansvar ikke kan gjøres gjeldende. I § 15 stilles det krav om obligatorisk ansvarsforsikring for motorvogner "som er registrert eller skulle vore registrert eller ha kjennemerke etter vegtrafikklova".

Loven § 2 første ledd bokstav c) bestemmer at reglene i loven ikke gjelder tilfeller der skaden "[e]r gjord medan vogna er med i motorvognrenn som vert halde på avstengde stader i samhøve med serleg politiløyve." Etter bestemmelsens ordlyd kommer ingen av lovens bestemmelser til anvendelse for et slikt tilfelle.

Forarbeidene til bestemmelsen gir uttrykk for at begrepet "motorvognrenn" skulle omfatte "[a]lle slags motorveddeløp, pålitelighetsløp og andre tevlinger eller liknende med motorvogner. Utafor faller derimot demonstrasjoner, prøver og eksperimenteringer som ikke kan karakteriseres som motorløp." Det er dermed klart at bilansvarslova ikke gjelder for skade som oppstår ved konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrt område som avholdes med politiets tillatelse.

Mer usikkert er det om treningskjøring omfattes av begrepet "motorvognrenn". En ren ordlydsfortolkning trekker i retning av at treningskjøring ikke faller inn under begrepet "motorvognrenn". På den annen side er det den økte risiko som foreligger ved slik kjøring som begrunner lovens unntak, og økt risiko vil det antas å kunne være også i forbindelse med trening til "motorvognrenn". Unntaket fra lovens virkeområde gjelder imidlertid bare der kjøringen skjer i medhold av "serleg politiløyve", noe det ikke synes å gjøre i forbindelse med slik trening.

Det har i lang tid vært stilt krav om at kjøretøy som deltar i motorsportkonkurranser har forsikringsdekning for den skade som kan oppstå. Av motorsportforskriften § 4 følger det derfor at for kjøretøy som benyttes til kjøring i medhold av kapittel 1 – det vil si for organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrt område – må det være tegnet forsikring som minst tilsvare deknning etter lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (Bilansvarslova). Forskriften stiller dermed krav om forsikring også ved trening, slik at forsikring uansett kreves etter denne bestemmelsen. Kravet til forsikring gjelder for alle kjøretøy som benyttes til kjøring i medhold av § 1 og ikke bare for biler. Spørsmålet er så hva som nærmere ligger i at forsikringen som er tegnet minst tilsvare deknning etter Bilansvarslova.

Loven gir regler om skadeserstatning for skade som en motorvogn gjør på mennesker eller eiendom og om forsikring mot slik skade. Det fremkommer av § 4 at gjør motorvogn skade, har skadelidte krav på erstatning fra det forsikringsselskapet denne er forsikret i, også der ingen er skyld i skaden. Forsikringsselskapet hefter dermed også der alminnelig culpaansvar ikke kan gjøres gjeldende. For at forsikringen tegnet i medhold av § 4 minst skal tilsvare deknning etter Bilansvarslova, må den også dekke skade som er oppstått uten skyld.

Loven § 5 gir nærmere regler om hvilke skader som ikke dekkes av forsikring etter loven. Et eksempel er at forsikring etter loven ikke dekker skade på det kjøretøyet som forårsaket skaden. Ønsker man å være forsikret for et slikt tilfelle, må det tegnes kaskoforsikring. Bilansvarslova stiller

derfor ikke krav om kaskoforsikring, og det er heller ikke noe krav om kaskoforsikring etter motorsportforskriften § 4.

Erstatningen fastsettes etter alminnelige erstatningsrettslige regler, med mindre annet følger av loven, se Bilansvarslova § 6. For at forsikringen tegnet i medhold av motorsportforskriften § 4 minst skal tilsvare dekning etter Bilansvarslova, må den dekke skade minst i samme omfang som etter loven.

Det har vært reist spørsmål om unntaket fra loven for vogn som er med i motorvognrenn er i strid med Norges forpliktelser etter EØS-avtalen og plikten til å gjennomføre direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorkjøretøyer og kontroll med overholdelse av forsikringsplikten (motorvognforsikringsdirektivet) i norsk rett. Direktivet er gjennomført i bilansvarslova. Etter motorvognforsikringsdirektivet artikkel 3 skal medlemsstatene sikre at erstatningsansvar for skade oppstått ved "the use of vehicles" som er hjemmehørende i staten, blir dekket av en forsikring.

EU-domstolen avsa 4. september 2014 dom i sak C-162/13 Vnuk. Saken gjaldt tolking av motorvognforsikringsdirektivet. Vnuk-dommen gjaldt skade som forårsaket ved rygging av traktor med tilhenger på en privat gårds plass. Tilhengeren traff en stige, og personen som stod i stigen kom til skade. Spørsmålet var om det forelå bruk av kjøretøy i direktivets forstand. Et hovedspørsmål var om direktivet bare gjaldt kjøretøy i trafikk. Etter en formålsbetragtning kom EU-domstolen til at motorvognforsikringsdirektivet omfatter mer enn skader som oppstår i forbindelse med vanlig vegtrafikk. "Use of vehicles" ble forstått slik at "any use of a vehicle that is consistent with the normal functioning of that vehicle" er omfattet av motorvognforsikringsdirektivet.

EU-kommisjonen la 16. juni 2016 frem en foreløpig vurdering av Vnuk-dommen. Den legger blant annet til grunn at "[a]ccidents that are result of purely agricultural, construction, industrial, motor sports or fairground activities" er omfattet av direktivet. Kommisjonen går videre ut fra at det er "no difference between private or public properties as regards the obligation of cover".

Justis- og beredskapsdepartementet har i høringsnotat fra november 2017 om endringer i Bilansvarslova, drøftet ovennevnte. I høringsnotatet fremkommer:

*"Bilansvarslova § 2 første ledd bokstav c gjer unntak frå forsikringsplikta for skade i «motorvognrenn som vert halde på avstengde stader i samhøve med særleg politiløyve». Dette unntaket let seg tilsynelatande ikkje sameine med fråsegna frå Kommisjonen i konsekvensutgreiinga om at «motor sports» er omfatta av direktivet. Det kan likevel diskuteras kor stor vekt ein bør leggje på denne delen av Kommisjonen si tolking. Vnuk-dommen gjaldt ein traktormanøver på ein gards plass. Premissane i dommen gir ikkje haldepunkt for at direktivet skal omfatte motorvogner som deltek i billøp eller liknande på avstengde område. Ei slik tolking harmonerer heller ikkje godt med formålet i direktivet om å sikre trafikkskadde likt erstatningsvern på tvers av medlemslanda. Billøp er kjenneteikna av at trafikkreglane ikkje gjeld, at deltakarane tek ein bevisst risiko, at risikoen er konsentrert til eit fysisk avgrensa område, og at køyretøya som deltek, ikkje representerer ein risiko for andre trafikantar. I tillegg kjem at obligatorisk ansvarsforsikring etter bilansvarslova for deltakarar i billøp vil kunne føre til ein auke i forsikringspremien for alle trafikantar. Samla sett synest det derfor å vere rom for å leggje til grunn ei noko anna tolking av motorvognforsikringsdirektivet enn Kommisjonen på dette punktet. Departementet viser til at*

*Finland i sin nye trafikförsäkringslag har valt å halde på ein unntaksregel for billøp, trass i Vnuk-dommen og Kommisjonen si tolking, jf. RP 123/2015 rd side 29. Finland har valt å halde på det nemnde unntaket fordi spørsmålet er rettsleg usikkert, fordi reelle omsyn taler imot at det skal vere forsikringsplikt for motorvogner som deltek i billøp, og dessutan fordi Kommisjonen har signalisert at det kan kome endringar i direktivet."*

Justis- og beredskapsdepartementet har gitt uttrykk for at ovennevnte synspunkter også legges til grunn i juni 2018, og SVV legger dette til grunn for sine vurderinger.

#### **4.4 Annen bruk av gokart på bane eller avstengt område**

Kapittel 2 i motorsportforskriften regulerer annen bruk av gokart på bane eller avstengt område. Kapitteloverskriften henspiller på at dette er en bruk av gokart som ikke regnes som motorsport. Sånn sett er omtale av forskriften som motorsportforskriften noe misvisende, siden den også regulerer annet enn motorsport. Motorsportforskriften § 5 bestemmer at

*"Foretak og organisasjoner kan benytte go-kart som er konstruert for en hastighet som ikke overskrider 50 km/t på anlegg som er godkjent etter lov av 7. juni 1991 nr. 24 om godkjenning og drift av innretninger til bruk i tivoli og fornøylesparker."*

Her stilles det dermed ikke noe krav om at kjøringen skjer i regi av og med medlemmer i klubb tilsluttet bestemte forbund. Er bestemmelsens vilkår oppfylt, kan også foretak og organisasjoner benytte gokart.

Det er et vilkår at det benyttes gokart som er konstruert for en hastighet som ikke overskrider 50 km/t. Konstruert for en hastighet som ikke overskrider 50 km/t betyr at fabrikanten setter den maksimale hastigheten kjøretøyet skal kunne oppnå på flatmark. Kjøretøyet kan godt tåle en høyere hastighet, dvs. at den konstruktive hastigheten kan settes ved hjelp av datastyring/plombering etc.

I tillegg må anlegget være godkjent etter lov 7. juni 1991 nr. 24 om godkjenning og drift av innretninger til bruk i tivoli og fornøylesparker (tivoliloven). Denne loven ble opphevet ved lov 22. mai 2017 nr. 30 om fornøylesinnretninger (tivoliloven). Det legges til grunn at et slikt anlegg må oppfylle de krav som følger av tivoliloven av 2017.

For slik bruk av gokart gjøres det unntak fra tekniske krav og krav om godkjenning i forskrift av 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften), krav om registrering i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy og krav til førerkort i førerkortforskriften av 19. januar 2004 nr. 298, likevel slik at minstealder er 15 år, se motorsportforskriften § 5 annet ledd.

Med hjemmel i tivoliloven § 4 har Samferdselsdepartementet vedtatt forskrift 21. juni 2017 nr. 907 om fornøylesinnretninger som blant annet stiller tilleggskrav for utleiegokart. Bruk av gokart som ikke er å anse som motorsport vil ikke bli gjenstand for videre vurdering i denne høringen.

## 4.5 Gjeldende offentligrettslig regelverk for annen kjøring på lukket bane

For kjøring som ikke faller inn under motorsportforskriften gjelder vegtrafikklovgivningens regler fullt ut også for kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område. Slik kjøring krever ikke medlemskap i klubb tilknyttet et av motorsportforbundene nevnt i forskriften, men føreren må ha gyldig førerkort for motorvognen som må være godkjent og registrert i samsvar med reglene i kjøretøysforskriften, bruksforskriften og førerkortforskriften. Siden konkurransekjøring faller inn under motorsportforskriften kapittel 1, og dette bare kan utøves av medlemmer som nevnt over, vil politiet med hjemmel i vegtrafikkloven § 6 sjette ledd ikke kunne tillate at annen kjøring på lukket bane skjer i hastigheter utover det som følger av vegtrafikkloven § 6.

## 4.6 Privatrettslig motorsportregelverk

### 4.6.1 Innledning

Kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område skal følge reglement fastsatt av motorsportforbundene, se forskriften § 1. Som nevnt ble KNA i 1907 utpekt av FIA til å håndheve det internasjonale sportsreglementet for bilsport i Norge. KNA delegerte i 1932 eierskapet til det såkalte FIA Sporting Power til Nevnden for Automobiliport i Norge, og delegasjonen er videreført til NBF.

I det følgende gis en kortfattet oversikt over det regelverk som er fastsatt av NBF. Hensikten er ikke å gi en detaljert beskrivelse, men å synliggjøre hva regelverket regulerer. I henhold til regelverkets kapittel 20 skal alle tolkningsspørsmål vedrørende ISR og NSR avgjøres av NBF.

Regelverket består av generelle bestemmelser, arrangør-, bane- og sikkerhetsforskrifter og av generelle tekniske bestemmelser. I tillegg gis det regler for de enkelte grener. Regelverket er omfattende og regulerer utøvelse av motorsport under NBF på en omfattende og detaljert måte.

Innledningsvis fremkommer i punkt 1.1.1 at

*"Federation Internationale de l'Automobile, heretter kalt FIA, er den eneste internasjonale myndighet som kan gi eller endre internasjonale regler og bestemmelser til fremme og kontroll av bilsport."*

Videre følger det av punkt 1.2.1 og punkt 1.5

*"For å ha internasjonal kontroll på bilsporten som nevnt i artikkel 1, og at denne skal bli utøvet på en riktig og rettferdig måte, har FIA satt opp et internasjonalt sportsreglement ("International Sporting Code"), heretter kalt ISR."*

*"NBF har fastsatt Det Nasjonale Sportsreglement, heretter kalt NSR. NSR gjelder for all bilsport i Norge. Alle bilsportsstevner i Norge må derfor arrangeres i samsvar med disse regler og de tilleggsregler og bestemmelser som blir satt opp for hvert enkelt stevne eller konkurranse. Disse må ikke være i strid med ISR eller NSR."*

Punkt 1.3 og 1.4 bestemmer at alle personer, eller gruppe av personer, som organiserer eller deltar i en konkurranse skal anses som å være kjent med ISR og NSR, og skal innordne seg det gjeldende regelverk og de beslutninger som fattes av FIA eller NBF. Dersom reglene ikke følges kan alle som organiserer eller deltar i en konkurranse bli straffet. Det fremkommer videre at NBF er forpliktet til å følge hovedprinsippene i ISR.

#### **4.6.2 Konkurranser**

Kapittel 2 og 3 gir nærmere regler for konkurranser. Av disse reglene fremkommer blant annet at det kun er NBF, eller organisasjon eller klubb tilsluttet NBF som kan arrangere konkurranser. For slikt arrangement kreves arrangørlisens utstedt av NBF.

En hvilken som helst konkurranse som ikke er i henhold til ISR og NSR er i henhold til regelverket forbudt. Dersom en slik konkurranse inngår i et stevne som er godkjent av NBF, blir arrangørlisensen ugyldig. Nasjonale konkurranser må anmeldes til NBF for godkjenning og oppføring på den nasjonale terminliste.

Regelverket definerer en lisens som et dokument utstedt av NBF til en person eller juridisk enhet, som i hvilken som helst kapasitet ønsker å arrangere eller delta i et arrangement underlagt ISR og NSR, eller en person som er autorisert av NBF for slike konkurranser. I tillegg utstedes det banelisenser og vognlisenser.

Arrangørlisens kan kun utstedes til organisasjon tilsluttet NBF. Med unntak av enkelte typer engangslisenser, kan personlige lisenser kun utstedes til personer som er medlem av organisasjon tilsluttet NBF. Slike tillatelser gis under forutsetning av at arrangøren forplikter seg til i rett tid å betale arrangørlisens og eventuell FIA-avgift til NBF, forsikringspremier til forsikringsselskapet NBF har avtale med samt avgift av brutto billettsalg som til enhver tid er fastsatt av NBF.

Søknad om å få arrangere en konkurranse må være sendt NBF innen 1. oktober året før konkurransen skal avholdes. Arrangørlisensavgiften faktureres og må være innbetalt ved forfall. Betaling etter dette medfører 50 % tillegg dersom ikke annet er avtalt. Etteranmeldt konkurranse er også mulig. Slik søknad må sendes minimum 2 måneder før konkurransen er planlagt arrangert. Avgiften for en slik konkurranse er 50 % tillegg på arrangørlisensavgiften.

Den som søker om arrangørlisens skal ha rett til å få denne godkjent så lenge arrangøren tilfredsstillter kravene i NSR. Det følger av regelverket at konkurranser som holdes på vei må arrangeres i samsvar med vegtrafikklovgivningen. Kjøring til- og fra konkurransestedet må skje i samsvar med vegtrafikklovgivningen.

#### **4.6.3 Godkjenning av baner**

I henhold til kapittel 7 skal alle baner ha godkjenning fra NBF og ha lisens. Godkjenningen skal angi banelengden og hvilke klasser banen er godkjent for. Godkjenningen skal inneholde spesielle regler for banen som en fører forventes å vite om og må forholde seg til. Banegodkjenningen skal henges opp på et lett synlig og tilgjengelig sted på banen så lenge den er gyldig. Regelverket inneholder også retningslinjer for

- bygging av baner,



- lyanlegg og rescue,
- formel k baner,
- rallycross og bilcrossbaner,
- driftingbaner og
- bakkeløpstraseer,

som blant annet skal ivareta sikkerheten for de involverte.

#### **4.6.4 Anmeldere og førere**

I henhold til kapittel 9 må enhver som ønsker å delta i en konkurranse eller en organisert trening som anmelder eller fører ha lisens utstedt av NBF som gis etter søknad og hvor det betales en avgift som fastsettes av NBF. For å få utstedt førerlisens må førerretten ikke være midlertidig tilbakekalt eller fratatt føreren. Dersom en person midlertidig får tilbakekalt førerretten eller fratatt retten til å føre bil, opphører førerlisensens gyldighet. Fører som ikke har løst lisens de siste fem år må gjennomgå de krav som NBF krever for den enkelte gren for å løse ny lisens.

Det er krav om særskilt anmelderlisens i internasjonale løp, mens det som nasjonal anmelderlisens gjelder internasjonal eller nasjonal førerlisens innenfor den gren lisensen er utstedt for. Anmelderlisenser utstedes på bilens eier, et firma eller et team. Ved deltakelse i alle internasjonalt anmeldte konkurranser arrangert i eller utenfor Norge, må så vel anmelder som fører ha internasjonal lisens. Selv om fører og anmelder er samme person, må det foreligge egen anmelderlisens.

Lisensen kan bare utstedes av NBF, og søknaden må sendes NBF minimum 14 dager før den skal brukes i den konkurransen vedkommende ønsker å delta i. For utstedelse av lisens betales en avgift, som er fastsatt av NBF. Førere som deltar i internasjonale konkurranser, må i tillegg ha medisinsk dokumentasjon utstedt av NBF. Slik dokumentasjon utstedes etter legeundersøkelse foretatt på bakgrunn av NBFs fastsatte skjemaer.

Ved deltakelse i konkurranser arrangert i Norge, må føreren ha nasjonal førerlisens. Er fører og anmelder to forskjellige personer må begge ha lisens.

Det kreves obligatorisk ledsagerlisens for ledsager til førere under fylte 18 år. Anmelder/ledsager melder på deltageren og har det fulle ansvaret for denne under løpet. Innehaver av ledsagerlisens kan kun anmelde en fører i et løp med mindre førerne er søsken. I forbindelse med trening kan innehaver av ledsagerlisens ha ansvaret for inntil to førere. Som ledsagerlisens godkjennes alle personlige lisenser. Ledsager er underlagt de samme plikter og rettigheter som andre lisensinnehavere.

Engangslisens for fører, kartleser og bil i enkelte grener kan utstedes av arrangørklubben og gjelder for vedkommende klubbs bestemte løp/trening.

Lisensens gyldighetstid er begrenset til 31. desember det året den er utstedt. En nasjonal lisens gir innehaveren rett til å delta i nasjonale konkurranser som er oppført i den nasjonale terminlisten. En internasjonal lisens gir innehaveren rett til å delta i konkurransen som er anmeldt internasjonalt. Den gir også innehaveren rett til å delta i nasjonale konkurranser oppført på den nasjonale terminlisten.

En anmelder, fører eller funksjonær som deltar i en aktivitet som ikke er godkjent av NBF, suspenderes for det tidsrom NBF måtte bestemme. NBFs generalsekretær kan til enhver tid inndra en lisens fra en person som har fått sin lisens gjennom autorisasjon. En slik avgjørelse er endelig og kan ikke appelleres.

En anmeldelse til løp er å anse som en erklæring om at deltakerne sier seg kjent med relevante deler av ISR, NSR, løpets tilleggsregler og forplikter seg til å følge disse. En anmeldelse er videre å anse som en erklæring om at den påmeldte bilen er i henhold til regelverket og at det deltas i løpet på eget ansvar og egen risiko.

Kun de konkurranser som er oppført i FIA's eller de respektive lands offisielle terminlister, er godkjente konkurranser. Enhver lisensinnehaver som deltar i en ikke godkjent konkurranse kan straffes.

#### **4.6.5 Bestemmelser om klasseinndelinger og biler**

Kapittel 10 gir regler om klasseinndelinger og biler. Biler skal ha vognlisens i trening og løp. Biler med norske førere som skal delta i internasjonale hastighetsløp og rally i Norge, må ha vognlisens utstedt av NBF.

FIA's klasseinndeling for internasjonale klasserekorder gjelder også for lokale eller nasjonale klasserekorder. Ved internasjonale hastighetsløp gjelder den internasjonale klasseinndeling og i nasjonale hastighetsløp den nasjonale klasseinndelingen. De bestemmelsene som er fastsatt av FIA for standard-, turist-, formel- og sportsbiler gjelder også i Norge. Dersom konstruksjonen på en bil er av slik art at det kan anses farlig at den deltar i konkurransen, kan den diskvalifiseres fra deltakelse av juryen.

NBF kan kreve nasjonal homologering av biler som ikke er homologert av FIA. NBF har rett til å suspendere eller ekskludere en bestemt bil eller bilmerke såfremt bestemmelsene i ISR eller NSR brytes av anmelderen, føreren, fabrikanten eller sistnevntes representant. Reklame på deltakerbil er forbudt såfremt NBF ikke har gitt tillatelse for hvert enkelt tilfelle. Reklame må være i henhold til norsk lov og FIA's bestemmelser.

SVV er orientert om at regelverket fra NBF og FIA fører til at mange spesialkjøretøy bygd for motorsport som befinner seg i Norge ikke oppfyller kravene, og at disse i dag ikke kan benyttes ved motorsport på lukket bane.

#### **4.6.6 Offisielle funksjonærer**

Kapittel 11 gir regler for offisielle funksjonærer. Følgende offisielle funksjonærer skal være autorisert av NBF og inneha gyldig lisens dersom det ikke er gjort unntak i spesialreglementene:

- Jurymedlemmer
- Sikkerhetskontrollører
- Løpsledere
- Løpssekretærer
- Tekniske kontrollører
- Racekontrollører

Følgende offisielle funksjonærer oppnevnes av arrangører og skal være spesielt opplært og egnet til oppgaven (se spesialreglementene for eventuelle krav om autorisasjon):

- Sikkerhetssjefer
- Tidtakere
- Bane- og veiobservatører
- Flaggvakter
- Faktadommere
- Startere
- Medisinsk ansvarlig
- Miljøansvarlig

#### **4.6.7 Øvrige regler**

Regelverket inneholder videre egne kapitler om straff, protester, appeller, veddemål, kommersielle rettigheter og terminlister. I tillegg gis det generelle tekniske bestemmelser for vognlisens, reklame, teknisk kontroll, støymåling, vektkontroll og sikkerhetsbestemmelser. Det er også gitt særskilte regler for løpstypene autoslalom, bakkeløp, bilcross, challenge, crosscart, dragrace, drifting, karting, offroad, racing, rally, rallycross, shortcar, terreng touring, veteranbilsport, økonomiløp og trafikkløp.

#### **4.7 Konkurranseloven og EØS' regler for det indre marked (etablerings- og/eller tjenestereglene)**

Lov 5. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger (konkurranseloven) har som formål å fremme konkurranse for derigjennom å bidra til effektiv bruk av samfunnets ressurser. Ved anvendelse av loven skal det tas særlig hensyn til forbrukernes interesser, se § 1.

Loven § 10 første ledd bestemmer at

*"Enhver avtale mellom foretak, enhver beslutning truffet av sammenslutninger av foretak og enhver form for samordnet opptreden som har til formål eller virkning å hindre, innskrenke eller vri konkurransen, er forbudt, særlig slike som består i*

*a) å fastsette på direkte eller indirekte måte innkjøps- eller utsalgspriser eller andre forretningsvilkår,*

*b) å begrense eller kontrollere produksjon, avsetning, teknisk utvikling eller investeringer,*

*c) å dele opp markeder eller forsyningskilder,*

*d) å anvende overfor handelspartnere ulike vilkår for likeverdige ytelser og derved stille dem ugunstigere i konkurransen,*

*e) å gjøre inngåelsen av kontrakter avhengig av at medkontrahentene godtar tilleggssytelser som etter sin art eller etter vanlig forretningspraksis ikke har noen sammenheng med kontraktsgjenstanden.*

Bestemmelsen gjelder avtaler mellom foretak og kommer ikke til anvendelse på statlige tiltak.

Etter EØS-avtalens artikkel 31 skal det ikke være noen restriksjoner på etableringsadgangen for statsborgere fra en av EFs medlemsstater eller en EFTA-stat på en annen av disse staters territorium. Etter avtalens artikkel 36 skal det ikke være noen restriksjoner på adgangen til å yte tjenester innen avtalepartenes territorium for statsborgere i en av EFs medlemsstater eller en EFTA-stat som har etablert seg i en annen av EFs medlemsstater eller EFTA-stat enn tjenesteytelsens mottager.

Begrensninger som pålegges potensielle tjenestetilbydere av motorsport vil kunne reise vurderingstemaer etter EØS' regler for det indre marked. Utgjør disse en restriksjon etter EØS-reglene, må de oppfylle de alminnelige unntak for å være lovlig, herunder (i) ha et allment formål, (ii) være nødvendig og proporsjonal, (iii) være ikke-diskriminerende og (iv) være egnet.

## 5 Praksis i andre land

### 5.1 Sverige

#### 5.1.1 Trafikförordning (1998:1276) og RPSFS 2009:09 FAP 512-1

I Sverige gir Trafikförordning (1998:1276) bestemmelser for trafikk på veg og i terreng. I motsetning til den norske vegtrafikkloven bestemmer denne at en rekke av forordningens bestemmelser ikke gjelder "[I]nom ... inhägnat tävlingsområde eller annat liknande inhägnat område", se § 2 i kapittel 1. Det gjøres med dette blant annet unntak fra følgende regler: plikten til å følge de anvisninger som fremkommer ved vegmerking, skilt og lyssignal, regler om avstand til forankjørende kjøretøy, regler for kjøring i rundkjøring, plikten til å avpasse farten etter det trafiksikkerheten krever, plikten til ikke å unødig hindre andre føreres kjøring, vikeplikt fra høyre, plikten til å kjøre forbi på venstre side, plikten til å holde god avstand ved forbikjøring, regler om lys på kjøretøy med mer.

Nærmere regler er gitt i Rikspolisstyrelsens forfatningssamling RPSFS 2009:09 FAP 512-1 som gjelder ved konkurranse og oppvisning i motorsport på bane som deler av en offentlig tilstelning (forskriften). Før en bane tas i bruk må den godkjennes av politiet. Politiet må i tillegg tillate den særskilte konkurranse eller oppvisning som skal foregå på banen.

Forskriften stiller en rekke krav til slike baner. Mellom banen og det alminnelige vegnettet, skal uttrykingsveger holdes åpne. Regelverket stiller særskilte krav til isbaner. For baner på sjø, stilles det krav om at isen har en tykkelse på minst 40 cm.

Videre stiller regelverket detaljerte krav til særskilte sikkerhetsordninger som skal beskytte tilskuere og andre personer som oppholder seg innen et nærmere definert risikoområde. Risikoområdets utstrekning bestemmes ved å beregne bremserekningen på hvert punkt av banen for det raskeste kjøretøyet. I den anledning legges til grunn at kjøretøyet kan avvike med 30 grader til hver side av kjøreretningen. Bremserekningen beregnes ved bruk av formelen  $U=V^2/K$  der  $U$  er bremserekningen,  $V$  er hastighet uttrykt i km/t og  $K$  er friksjonskonstanten.  $K$  er gitt verdien 50 for hardpakket snø og is, 75 for løssnø og ellers 150. Etter formelen vil bremserekningen ved 100 km/t på is være 200 meter, mens den på asfalt vil være 66,67 meter.

Innen dette risikoområdet kan personer beskyttes ved hjelp av naturlige hindre som nivåforskjeller (minimum 1,2 meter), sandfeller og barrierer (krav om høyde på minst 0,8 til 1,2 meter avhengig av hvilken type motorsport som utøves) som skal beskytte personer ved banen mot selve kjøretøyet, og ved hjelp av nærmere definerte sikkerhetsnett som skal stanse flygende deler, dersom politiet vurderer det slik at det er en risiko for dette. Hindrene kan benyttes i kombinasjon. For gokart skal det benyttes en dekkbarriere med en høyde på minst 0,3 meter og en lengde på minst 5 meter. Det finnes også en rekke andre særregler for motorsport på vinterstid og bruk av snø som barriere. Funksjonærer, redningspersonell, mekanikere osv. som oppholder seg innen risikoområdet – for eksempel på et banedepot – skal beskyttes i samsvar med ovennevnte.

Regelverket gir videre regler om publikumsområdet, avsperring mot og avstand til banen, og parkeringsområder. Det skal klart fremgå på hvilket område publikum får oppholde seg. Adgang til banen skal være avsperrert med nett eller annen løsning med tilsvarende funksjon med en høyde på minst 1,2 meter. Avstanden mellom banens ytterkant og sperringen skal som utgangspunkt være på minst seks meter, og avstanden mellom avsperringen og en særskilt sikkerhetsordning skal være minst tre meter. Er det naturlige hinderet ved et nivåskille mellom bane og publikum slik at publikum minst befinner seg to meter over banen, kan avstanden reduseres til henholdsvis tre og én meter. Respekterer ikke publikum sperringene, skal konkurransen umiddelbart avbrytes.

Regelverket stiller videre krav om at det i tilknytning til konkurranseområdet skal være helsepersonell med adekvat kompetanse som har fått informasjon om sikkerhetsopplegget og hvilke skader som er påregnelige. Som minimum må det være tilstede en sykepleier eller lege. Det konkrete behovet skal bestemmes ut i fra en gjennomført risiko- og behovsanalyse. Politiet skal konkret vurdere hva som er nødvendig basert på aktiviteten som skal finne sted. Ambulanse skal finnes på området eller i slik nærhet at den kan være på skadestedet innen 15 minutter etter varsel til SOS Alarm. Arrangøren skal i god tid varsle SOS Alarm og omliggende akuttmottak om konkurransen.

Politiet skal i forbindelse med godkjenning av konkurransen eller oppvisningen vurdere om det finnes fullgod beredskap mot brann, og i den forbindelse samrå seg med den kommunale branttjenesten.

Regelverket stiller krav om høy brann- og ulykkesberedskap, og hvor man skal kunne nå raskt frem til hele baneanlegget. Ved konkurranse og oppvisning skal det finnes en særskilt utpekt person som er ansvarlig for brann- og ulykkesberedskap. Dette kan være to personer, eller en person kan gis begge oppgavene samtidig. Vedkommende er ansvarlig for opplæring av sikkerhetspersonell. Sikkerhetsfunksjonærer skal gis særskilt opplæring, og det skal finnes en sikkerhetsinstruks. Personer under 18 år kan ikke inneha sjefsstillinger for sikkerhet og eller ha oppgaver som vedrører tilskuernes sikkerhet. Sikkerhetspersonell skal bære kjennetegn som viser deres funksjon. Hver bane skal ha et velfungerende tele- eller radiokommunikasjonssystem, med mindre avstandene er så korte at kommunikasjon alene kan skje på annen måte – som ved bruk av lyssignal og flagg.

Før en bane tas i bruk for første gang, skal den besiktiges og godkjennes av politiet. Til besiktigelsen innkaller baneieren eller arrangøren politiet og redningstjenesten. Senest en måned før besiktigelsen skal baneieren eller arrangøren overlevere en skisse av baneanlegget til politiet. Skissen må vise at banen er i samsvar med de krav som stilles i forskriften. Når banen er godkjent, utferdiger politiet et vedtak om dette som angi for hvilke typer konkurranser banen er godkjent. Dette skal også fremkomme på den overleverte skissen som skal oppbevares hos politiet. Endringer av banen må godkjennes på samme måte.

Som nevnt kreves også tillatelse fra politiet for den enkelte konkurranse eller oppvisning. Tillatelse gis etter søknad som må inngis senest fire uker før avholdelse. Søknaden skal inneholde:

1. arrangørens navn og adresse,
2. den ansvarlige konkurranse- eller oppvisningslederens personnummer, fullstendige navn, adresse og telefonnummer,
3. hvem som er ansvarlig for brann- og ulykkesberedskap,
4. opplysning om tidspunkt for arrangementet,
5. opplysning om konkurranse- eller oppvisningsform, førerklasser og kjøretøygrupper i henhold til gjeldende konkurranseregelverk
6. baneskisse
7. opplysning om antatt deltaker- og tilskuerantall,
8. opplysning om parkeringsløsninger for tilskuerne,
9. ved baneanlegg på sjøis – protokoll over målinger av istykkelse.

### **5.1.2 Motorsportens organisering i Sverige**

I Sverige stilles det ikke krav om at klubber og utøvere skal være tilknyttet bestemte motorsportforbund for å delta i organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrt område. Det er derfor flere forbund som tilbyr slike aktiviteter. Svenska Bilsportförbundet (SBF) er et særforbund (specialidrottsförbundet) under Riksidrottsförbundet, og SBF inngår også i FIA. Svenska Motorsport Alliansen (SMA) er et annet motorsportforbund som organiserer motorsport blant annet innenfor bilsport. SMA er ikke tilknyttet FIA.

### **5.1.3 Marknadsdomstolens vedtak i sak 2012:16**

Det har som nevnt under punkt 1.2 fremkommet påstander om at det norske regelverket er i strid med konkurranselovgivningen. Dette er knyttet til at to motorsportforbund med tilhørende klubber etter motorsportforskriften er gitt enerett til å organisere og tilby motorsport i Norge.

Synspunktene ble fremmet etter at den svenske Marknadsdomstolen fattet sitt vedtak i sak 2012:16. I vedtak i desember 2012 opprettholdt Marknadsdomstolen Konkurrensverkets vedtak av mai 2011 hvor man kom til at SBF hadde opptrådt i strid med konkurransereglene ved at man i eget regelverk forbød innehavere lisens utstedt av SBF å delta i motorsportkonkurranser organisert av andre enn SBF. SBF ble for dette ilagt en bot på SEK 1 000 000. De omtvistede reglene lød som følger:

*"G. 7.1: "Innehavare av SBF-licens har inte rätt att anmäla sig till eller delta i bilsporttävling som inte sanktionerats av SBF i den mån att deltagandet kan anses bestraffningsbart enligt RF:s stadgar kap. 14, Förbundsbestraffning."*

*G. 7.2: "Det är inte tillåtet för innehavare av funktionärslicens, utfärdad av SBF, att inneha uppdrag vid bilsporttävling som inte sanktionerats av SBF, i den mån detta kan vara bestraffningsbart enligt RF:s stadgar kap. 14, Förbundsbestraffning."*

For domstolen var spørsmålet om disse reglene kunne ses på som en avtale mellom foretak (SBFs medlemsforeninger), og om reglene i så fall kunne virke konkurransevridende på et eventuelt eksisterende marked for organisering av motorsportkonkurranser i Sverige. La retten dette til grunn,

var spørsmålet om reglene kunne rettferdiggjøres som nødvendige og forholdsmessige, for eksempel for å sikre rettferdige og trygge konkurranser og for å tilrettelegge for utøvelse av motorsport for alle, se Artikkel 101 TEUV, EØS-avtalen artikkel 53 og Konkurranseloven § 10.

Marknadsdomstolen kom til at SBFs medlemsforeninger er å anse som foretak i konkurranserettslig betydning, og at ovennevnte bestemmelser måtte anses som en avtale mellom foretakene. Avtalen ble ansett å ha en merkbar konkurransebegrensende effekt innen markedet for å arrangere bilsportkonkurranser i Sverige. Det ble fremholdt av SBF at medlemsforeningene ikke drev virksomhet av kommersiell art, men dette ble avvist av Marknadsdomstolen.

## 5.2 UK

I UK organiserer Motor Sports Association (MSA) bilsport under FIA, mens Auto-Cycle Union FIM organiserer sin virksomhet under FIM. Etter det SVV har fått opplyst er det en rekke frittstående motorsportforbund som organiserer motorsport utenfor FIA og FIM. Eksempler på dette er:

- British Automobile Racing Club (BARC)
- Banger Racing
- Oval Racing Council (ORC)
- Saloon Stock Car Association (SSCA)
- National Autograss Sports Association (NASA)
- British Army Motorsport Association (BAMA)
- British Lawn Mower Racing Federation (BMLRA)
- National Hot Rod Racing (NHRPA)
- British Motorsport Association for the Disabled (BMSAD)

## 6 SVVs forslag og vurderinger

### 6.1 Sikkerhet

Vegtrafikklovgivningen har til hensikt å legge til rette for en effektiv trafikkavvikling og for å ivareta sikkerheten ved trafikk. Ved kjøring på lukket bane gjør hensynet til effektiv trafikkavvikling seg ikke gjeldende.

For kjøring på lukket bane og annet avsperrt område gjelder vegtrafikklovens regler, med mindre det er gitt et særskilt unntak. Som beskrevet i punkt 2.8 er trafikk- og risikobildet ved kjøring på lukket bane forskjellig fra det man ser på ferdelsåpen vei.

Konkurranseskjøring hvor den som kommer først til mål, eller kjøring der målet er å oppnå lavest mulig rundetid, gir økt risiko for at føreren tøyer grensene. I slike situasjoner øker risikoen for uhell sammenliknet med hva som er tilfellet ved alminnelig trafikk med registrert motorvogn på ferdelsåpen vei. At en slik risiko foreligger, har også begrunnet unntaket i Bilansvarslova § 2 første ledd bokstav c) som bestemmer at reglene i loven ikke gjelder tilfeller der skaden

*"[e]r gjort medan vogna er med i motorvognrenn som vert halde på avstengde stader i samhøve med serleg politiløyve."*

Det er i den forbindelse blant annet vektlagt at innføring av obligatorisk ansvarsforsikring etter bilansvarslova for deltakere i billøp vil kunne føre til en økning i forsikringspremien for alle trafikanter.

Selv om risikoen for skade kan øke ved konkurranser, er det som nevnt i punkt 2.8 svært få alvorlige personskader ved konkurransekjøring – og annen kjøring – på lukket bane. Det har sin årsak i blant annet den lave risikoen for alvorlig personskade ved utforkjøring på bane sammenliknet med utforkjøring på alminnelig vei. Lukkede baner er konstruert nettopp for å beskytte både førere, funksjonærer og tilskuere mot risiko og skade. De særlige reglene og forholdene som gjør seg gjeldende ved kjøring på lukket bane som enveiskjøring, forbud mot stans på banen, varsling av førerne ved ufrivillig stans eller ved saktegående kjøretøy, fravær av fotgjengere og syklist, begrenset adgang til banen, kamera- og vaktovervåkning og at det er kjøretøy av samme type og størrelse som kjører samtidig på banen, bidrar sterkt til å redusere risikoen for alvorlig personskade. Andre forhold som reduserer risikoen for skade er at fører, andre deltakere og kjøretøyene er utstyrt med sikkerhetsutstyr. En godkjent sportsbil har forsterket karosseri, sikrere førerstol og bedre sikkerhetsbelter, samt innmontert brannslukningsapparat. Et registrert kjøretøy har vanligvis ikke samme sikkerhetsnivå. Ordinære biler for gatebruk har både aktiv og passiv sikkerhet fra fabrikk, men likevel noe mindre sikkerhetsutstyr enn de fleste godkjente bilsportbiler. SVV legger ovennevnte forhold til grunn for sin videre vurdering.

## **6.2 Virkeområdet for forskriften**

Gjeldende forskrift gjelder for organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrt område, og for annen bruk av gokart på bane eller avstengt område. Det foreslås at dette virkeområdet videreføres i den nye forskriften.

Som beskrevet i punkt 2.7, forgår det imidlertid også andre aktiviteter på lukket bane – som ikke anses som organisert trenings- og konkurransekjøring. Lukkede baner brukes blant annet til sikkerhets- og kjøretreningskurs for motorsyklister. Et eksempel er Norsk Motorcykel Union som sammen med andre aktører tilbyr kurs hvor deltakerne instrueres av aktive motorsportutøvere. Et annet eksempel er såkalte banedager som anses som kjøretrening, men der også stor fart fremstår som et element i aktiviteten. Til forskjell fra ved utøvelse av motorsport, synes slik kjøring ikke å inneholde et konkurranseelement.

For slik kjøring gjelder vegtrafikklovgivningen fullt ut. Utredningen har imidlertid vist at kjøringen ikke nødvendigvis skjer innenfor vegtrafikklovens rammer. For slik kjøring på lukket bane, er det vår vurdering at eksempelvis trafikkreglene ikke passer. Et eksempel er at vegtrafikklovgivningen bestemmer at forbikjøringer skal skje på venstre side, mens under såkalte banedager kan det være ønskelig å også kjøre forbi på høyre side. I tillegg er det som nevnt fremmet ønske om at slik kjøring skal kunne foregå i hastigheter utover de grenser som følger av vegtrafikkloven § 6. Etter vår vurdering bør også slik kjøring gis visse særregler, og det foreslås derfor å utvide forskriftens virkeområde slik at den også gjelder annen organisert kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranseelement.

## **6.3 Organisert**

Gjeldende forskrift definerer ikke begrepene organisert og trenings- og konkurransekjøring. Det foreslås derfor å definere disse begrepene i ny forskrift som planlagt virksomhet som varer over tid



med klar rollefordeling, klare ansvarsforhold og kompetanse innen aktivitetsområdet som sikrer at aktiviteten skjer innenfor sikre og ansvarlige rammer. Hensikten med definisjonene er å skille slik organisert virksomhet – med de nødvendige rammer for å kunne tilby sikker kjøring på lukket bane – fra annen og mer tilfeldig virksomhet. Den særregulering forskriften gir for kjøring på lukket bane vil dermed bare være anvendelig for slik organisert kjøring, mens annen kjøring fullt ut vil følge de alminnelige reglene i vegtrafikklovgivningen.

## **6.4 Organisert trenings- og konkurransekjøring**

### **6.4.1 Innledning**

Trenings- og konkurransekjøring er i utkastet til forskrift foreslått definert som kjøring og trening til slik kjøring, som innebærer et konkurranseelement, for eksempel å komme først til mål, eller kjøre en strekning på kortest mulig tid. Med dette skilles trenings- og konkurransekjøring fra annen kjøring på lukket bane som ikke inneholder et slikt konkurranseelement, og hvor risikoen for skade ved kjøringen derfor normalt anses å være lavere enn ved utøvelse av motorsport.

### **6.4.2 Aktører som kan organisere og tilby organisert trenings- og konkurransekjøring**

Som nevnt i kapittel 1 er det fremsatt påstander om at gjeldende motorsportforskrift er i strid med konkurranselovgivningen som følge av at to motorsportforbund med tilhørende klubber er gitt enerett til å organisere og tilby organisert trenings- og konkurransekjøring. I forlengelsen av dette er det uttrykt et ønske om at forskriften endres slik at arrangører tilknyttet andre motorsportforbund også kan drive organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane og annet avsperrert område.

Den svenske Marknadsdomstolen kom, som omtalt i punkt 5.1.3, til at SBFs medlemsforeninger var å anse som foretak i konkurranserettslig betydning, og at det var i strid med konkurranseretten at man i eget regelverk forbød innehavere av lisens utstedt av SBF å delta i motorsportkonkurranser organisert av andre enn SBF. I Norge er situasjonen imidlertid en annen, hvor eneretten til å organisere trenings- og konkurransekjøring følger av forskrift. Forbudet i konkurranseloven § 10 gjelder avtaler mellom foretak, og kommer ikke til anvendelse på statlige tiltak. Den norske forskriften vurderes ikke å være i strid med § 10 i konkurranseloven.

Som det fremkommer over finnes det ingen overnasjonal forpliktelse for norske myndigheter til å opprettholde dagens enerett for NBF og NMF til å organisere motorsport. Norge står således fritt til å bestemme at også andre skal kunne tilby organisert trenings- og konkurransekjøring.

Dagens ordning er etablert ved forskrift. Reguleringen innebærer en begrensning i andre aktørers frihet til å tilby organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avgrenset område. En slik rettslig etablert enerett for visse aktører må som utgangspunkt fastsettes i lov. Uansett må begrensningene som pålegges potensielle tjenestetilbydere av motorsport være i overensstemmelse med EØS' regler for det indre marked, herunder etablerings- og/eller tjenestereglene. De nevnte begrensninger vil kunne utgjøre en restriksjon etter EØS-reglene, som må oppfylle de alminnelige unntak for å være lovlig, herunder (i) ha et allment formål, (ii) være nødvendig og proporsjonal, (iii) være ikke-diskriminerende og (iv) være egnet.

Gjeldende regulering av motorsport har som formål å ivareta sikkerheten knyttet til denne. Hvordan sikkerheten ivaretas er imidlertid langt på vei overlatt til forbundene, baneeier, klubber og arrangører.

Også fremtidig regulering vil ha dette som hovedformål. Erfaringene fra utøvelse av motorsport viser at sikkerheten synes ivaretatt av klubbene tilknyttet NBF og NMF. I møter med bransjen er det fremkommet synspunkter og argumenter for at også andre forbund og arrangører vil ivareta sikkerheten ved utøvelse av motorsport på lukket bane. Det er blant annet vist til at også utenfor forbundene finnes personer med lang erfaring og kompetanse fra motorsport. Det er videre vist til at kjøringen vil skje i medhold av regler gitt av baneieier. Det er også gitt uttrykk for at det må foreligge ansvarsforsikring for konkurransekjøring, og at kostandene ved denne er betydelige og vil bidra å fremme sikkerheten ved slik kjøring. En videreføring av den etablerte eneretten anses derfor verken nødvendig eller proporsjonal for å ivareta sikkerheten.

SVV foreslår derfor at det åpnes opp for at arrangører tilknyttet andre motorsportforbund kan drive organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane og annet avsperrert område. Forslaget vil bidra til å fremme konkurranse og derigjennom å bidra til effektiv bruk av samfunnets ressurser, og må antas å legge til rette for etableringen av nye løpstyper. Forslaget vil videre kunne bidra til at spesialkjøretøy bygd for motorsport som befinner seg i Norge i dag – men som ikke benyttes innenfor gjeldende regelverk – vil kunne benyttes under andre forbund forutsatt at de godkjennes av disse.

Det er i forberedelsen av høringen gitt uttrykk for at det i mindre klubber kan være begrenset med ressurser og kompetanse. For å bidra til å sikre at sikkerheten ivaretas på tilstrekkelig måte, foreslås det derfor å videreføre gjeldende ordning hvor arrangører av trenings- og konkurransekjøring er tilknyttet et forbund som fastsetter nærmere krav til aktiviteten. Ivaretagelse av sikkerheten vil i et slikt system skje i et samarbeid mellom forbund, baneieier og arrangør eller klubb. SVV ber særlig om høringsinstansenes tilbakemelding vedrørende dette.

#### **6.4.3 Ikke krav til tillatelsesordning**

SVV har vurdert om det skal etableres en tillatelsesordning der forbundene må forhåndsgodkjennes av staten.

Det er lang praksis i Norge for at ivaretagelsen av sikkerheten i det vesentligste er overlatt til forbundene og klubbene. Denne ordningen har fungert godt, og det foreslås derfor at sikkerheten også fremover ivaretas av forbundene, arrangørene og gjennom baneieierens eget regelverk for kjøring på banen. Det er videre et ønske – som det var i 2001 – at organiseringen av motorsport ikke byråkratiseres. Erfaringene fra norsk motorsport de senere årene tilsier også at en tillatelsesordning ikke er nødvendig for å ivareta sikkerheten, og det foreslås derfor at det ikke etableres en tillatelsesordning nå.

Etter vår vurdering kan sikkerheten ivaretas gjennom mindre inngripende tiltak, for eksempel ved å pålegge aktørene å etablere et regelverk som ivaretar sikkerheten. Hvis det senere viser seg at slik regulering ikke er tilstrekkelig for å ivareta sikkerheten, vil SVV vurdere behovet for mer inngripende regulering, herunder behovet for å innføre en tillatelsesordning.

#### **6.4.4 Krav til regelverk**

Som nevnt under punkt 3 ble det i 1989-forskriften inntatt et krav om at kjøringen måtte skje etter reglement fastsatt av de nevnte forbundene. Dette kravet gjelder også etter gjeldende forskrift.

Både forbundene og tilhørende regelverk må antas å ha vært kjent av myndighetene ved fastsettelsen av forskriften. Åpnes det opp for at andre aktører også kan organisere organisert

trenings- og konkurransekjøring, innebærer dette at disse aktørene med tilhørende regelverk på nåværende tidspunkt ikke er kjent for myndighetene. For å ivareta sikkerheten, foreslås det derfor å innta en bestemmelse om at forbundene må vedta reglement som skal sikre at kjøring som skjer på lukket bane eller annet avsperrt område organiseres og gjennomføres på en sikker måte for førere, andre deltakere, funksjonærer og tilskuere.

Det foreslås videre at ivaretagelsen av sikkerheten ved kjøring på lukket bane fortsatt i hovedsak skal ivaretas av forbund, baneeier og arrangør. Det foreslås imidlertid å forskriftsfeste et krav om at det skal fastsettes et reglement, samt hvilke områder reglementet som minimum må regulere. Det er i utkastet til forskrift foreslått at reglementet som minimum må inneholde krav til:

- banen,
- banens godkjenning,
- arrangør,
- løpstyper,
- kjøretøy,
- sikkerhetsutstyr i kjøretøyet,
- opplæring og godkjenning av førere og ledsagere,
- personlig sikkerhetsutstyr,
- alder for førere av de ulike kjøretøypene,
- vakter og annet sikkerhetspersonell,
- brannberedskap,
- beredskap ved ulykke,
- tilstedeværelse av helsepersonell,
- arrangørlisens, førerlisens og andre lisenser som benyttes, og
- den forsikringsdekning som skal foreligge for skade på person- og eiendom.

I tillegg skal regelverket informere om behovet for å innhente nødvendig polititillatelse for arrangement.

Det er i forskriftsutkastet inntatt et krav om at motorsportforbundet, senest tre måneder før første gjennomføring av organisert trenings- og konkurransekjøring, skal oversende reglementet til Vegdirektoratet. Dette er ikke en godkjenning av reglementet, men bidrar til å sikre at det nødvendige regelverk er utarbeidet og kan gjøres kjent for arrangøren senest noen uker før arrangementet gjennomføres, og gjennom dette bidra til å ivareta sikkerheten. Det tas sikte på at aktørene skal kunne oversende regelverket til Vegdirektoratet også før endringsforskriften trer i kraft slik at kravet er oppfylt ved forskriftens ikrafttredelse.

Som nevnt foreslås det ikke å etablere en tillatelsesordning for motorsport. Det vil følgelig være tilstrekkelig at regelverket oversendes innenfor gjeldende frist. Regelverket skal ikke godkjennes av Vegdirektoratet. Ordningen vil imidlertid gi Vegdirektoratet kunnskap om de regler som er fastsatt, og vil eventuelt kunne benyttes i en senere vurdering av om det er behov for endringer i forskriften. Det er også foreslått at endringer fortløpende skal sendes til Vegdirektoratet. Det foreslås likevel inntatt en bestemmelse i forskriften om at Vegdirektoratet i særskilte tilfeller kan stille krav om endringer i reglementet. Dette er ment som en sikkerhetsventil som kan benyttes dersom oversendt regelverk anses mangelfullt.

Ovennevnte forslag til krav til regelverk må etter SVVs vurdering gis med hjemmel i lov. Gjeldende vegtrafikklov gir imidlertid ingen uttrykkelig hjemmel for å stille slike krav til utøvelse av kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område. Det foreslås derfor inntatt en bestemmelse i vegtrafikkloven som gir departementet kompetanse til å gi nærmere forskrifter om kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område.

#### **6.4.5 Reaksjoner ved overtredelse**

Forslagene til nye regler for motorsport på lukket bane inneholder ingen godkjenningsordning. I særlige tilfeller er det likevel foreslått at Vegdirektoratet kan stille krav til endringer i reglementet. Brudd på de foreslåtte hjemlene for motorsport på lukket bane i vegtrafikkloven og forskrift om motorsport på lukket bane, kan likevel straffes.

Vtrl. § 31 inneholder de alminnelige straffebestemmelser, og sier i første ledd første punktum at «*Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov, straffes med bøter eller med fengsel inntil ett år, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud*». Denne reglen vil gjelde for de bestemmelsene vi lager for motorsport.

Strafferammen i § 31 er bøter eller fengsel inntil ett år.

#### **6.4.6 Unntak fra krav til førerkort, minstealder og kjøretøy fastsatt i medhold av vegtrafikkloven**

##### **6.4.6.1 Innledning**

Forskriften § 2 gjør unntak fra førerkortforskriftens krav til førerkort og minstealder for nærmere definerte kjøretøy og løpstyper. For disse kjøretøyene og løpstypene gjør § 3 videre unntak fra krav til registrering, tekniske krav og krav til godkjenning. For kjøretøy- og løpstyper som ikke fremkommer av forskriften, og hvor det heller ikke foreligger særskilt dispensasjon fra SVV, gjelder de alminnelige kravene til førerkort og minstealder, registrering, tekniske krav og krav til godkjenning.

NMF har tidligere foreslått at det i forskriften tas inn en bestemmelse om at unntaket også skal gjelde for andre grener anerkjent av FIA og FIM. En slik bestemmelse ble også foreslått av forbundene ved fastsettelsen av gjeldende motorsportforskrift i 2001, men dette ble ikke fulgt opp blant annet fordi det allerede var skjedd en betraktelig liberalisering på området.

##### **6.4.6.2 SVVs vurdering**

Dagens positive angivelse av kjøretøy- og løpstyper i forskriften medfører et behov for fortløpende forskriftsendringer dersom Norge skal følge opp den nasjonale utviklingen. Dette har dels vært avhjulpet av SVVs dispensasjonsordning, men det kan fortsatt være slik at det finnes grener anerkjent av FIA og FIM som ikke er del av verken forskriften eller dispensasjonsvedtakene.

Som det fremkommer over, er ansvaret for utøvelse av motorsport tradisjonelt lagt til forbundene. Det synes derfor naturlig om forbundene også får ansvaret for å definere nærmere kjøretøy- og løpstyper. En slik løsning vil også fjerne behovet for senere forskriftsendringer på dette punktet, og også behovet for ovennevnte dispensasjonsordninger. Siden det i høringen foreslås å åpne opp for nye motorsportforbund, finner vi det ikke hensiktsmessig å innta bestemmelsen foreslått av NMF om at unntakene også skal gjelde for andre grener anerkjent av FIA og FIM.

Myndighetene vil orienteres om kjøretøy- og løpstypene ved at forbundene oversender regelverket til Vegdirektoratet. Også i disse tilfellene gjelder kravet om at kjøringen organiseres og gjennomføres på en sikker måte for førere, andre deltakere, funksjonærer og tilskuere. Aktiviteten må også skje innenfor de rammer som settes av annet regelverk, som miljøregelverket. Det foreslås likevel inntatt en bestemmelse i forskriften om at departementet i særskilte tilfeller kan forby bruk av kjøretøy og konkurranseformer.

SVV foreslår derfor at kjøretøy som brukes i forbindelse med organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område er unntatt fra krav i kjøretøyforskriften og bruksforskriften. Videre foreslås det at det for trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område gjøres det unntak fra krav i førerkortforskriften. Forslaget innebærer også at unntakene fra krav til førerkort, minstealder og kjøretøy nå også gjelder for gokart med slagvolum over 125 ccm, og asfaltracing når motorvognens slagvolum overskrider 2000 ccm. At disse ikke tidligere har vært omfattet av unntaket fremstår som historisk begrunnet, og SVV ser ikke noe behov nå for å særbehandle disse kjøretøyene.

#### **6.4.7 Forsikring**

Som omtalt under punkt 4.3.7 har det i lang tid vært stilt krav om at kjøretøy som deltar i motorsportkonkurranser har forsikringsdekning for den skade som kan oppstå. Av motorsportforskriften § 4 følger det derfor at for kjøretøy som benyttes til organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område – må det være tegnet forsikring som minst tilsvare dekning etter lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (Bilansvarslova). Det foreslås ingen endringer på dette punktet. Det foreslås imidlertid inntatt et krav om at arrangøren må sikre at slik forsikring foreligger for aktivitet etter dette kapitlet.

SVV vurderer også om det skal stilles et uttrykkelig krav om at arrangøren skal ha arrangørforsikring som dekker skade som oppstår i forbindelse med arrangementet. Vi ber om høringsinstansenes tilbakemelding vedrørende dette herunder gjeldende praksis under dagens forskrift.

## **6.5 Annen organisert kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranseelement**

### **6.5.1 Innledning**

Som nevnt over foregår det også andre aktiviteter på lukket bane som sikkerhets- og kjøretreningskurs, og banedager. Utredningen har vist at slik kjøring ikke nødvendigvis skjer innenfor vegtrafikklovens rammer. Etter vår vurdering bør også slik kjøring gis visse særregler som gjelder der kjøringen ikke innebærer et konkurranseelement, ettersom risikoen er mindre enn ved organisert trenings- og konkurransekjøring.

Det er i forskriftsutkastets kapittel 3 foreslått nærmere regler for annen organisert kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranseelement. Også denne kjøringen må være organisert. Faller kjøringen ikke inn under definisjonen av organisert, gjelder ikke reglene i kapittel 3. Slik kjøring må derfor følge reglene i og reglene gitt med hjemmel i vegtrafikkloven.

Slik annen kjøring er i utkastet til forskrift definert som kjøring med registret motorvogn på bane i kurs- og opplæringssammenheng, og hvor verken plassering, fart eller tid registreres. Slik kjøring

kan derfor ikke skje med uregistrert motorvogn. Skal uregistrert motorvogn benyttes, må dette skje i medhold av reglene i kapittel 2 om organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område.

For slik kjøring er det foreslått inntatt en bestemmelse om at trafikkregler gitt med hjemmel i Vegtrafikkloven § 4 ikke gjelder. I stedet er deltakerne forpliktet til å følge fastsatt reglementet for gjeldende bane og regelverk gitt av arrangøren.

### **6.5.2 Krav til arrangør**

Formålet med å gi regler for slik kjøring er å ivareta sikkerheten. Dette gjøres dels gjennom at virksomheten må være organisert. I tillegg foreslås inntatt et krav om at arrangør som driver kurs- og opplæring for fører av motorvogn skal ha slik kunnskap og erfaring at deltakernes sikkerhet ivaretas. Det stilles dermed ikke noe krav om at arrangøren skal være tilknyttet et forbund. Kravene som stilles er derfor mindre strenge enn de som gjelder for arrangører av trenings- og konkurransekjøring, og er begrunnet i at det antas å være mindre risiko ved slike aktiviteter som ikke innebærer et konkurranseelement. Det er videre foreslått inntatt et krav om at arrangøren skal gi deltakerne nødvendig opplæring om kjøringen før denne påbegynnes.

Kjøring etter kapittel 3 skal skje med registrert motorvogn. Motorvognen skal følgelig være forsikret i medhold av bilansvarslova. I den grad forsikringen ikke dekker skade som oppstår som følge av kjøringen foreslås det inntatt en bestemmelse at det må tegnes særskilt forsikring som minst tilsvarer dekning etter Bilansvarslova. Det foreslås også inntatt en bestemmelse om at arrangøren må sikre at slik forsikring foreligger for aktivitet etter dette kapitlet, enten ved at den enkelte deltaker tegner slik forsikring, eller at det tegnes en arrangørforsikring som minst tilsvarer dekning etter Bilansvarslova.

SVV ber om høringsinstansenes særlige tilbakemelding om de krav som foreslås er tilstrekkelige til å ivareta sikkerheten. Herunder bes det om høringsinstansenes syn på om kravene er tilstrekkelige til å ivareta sikkerheten for motorvogntyper hvor det er en forhøyet skaderisiko – som ved kjøring av motorsykkel på lukket bane. Tilbakemeldingene bør ta høyde for at det i høringen foreslås å åpne for at slik kjøring også lovlig skal kunne skje i hastigheter over 80 km/t. Det bes også om høringsinstansenes særskilte tilbakemelding om foreslåtte krav til forsikring er tilstrekkelige, eller om det bør stilles krav til obligatorisk arrangørforsikring.

## **6.6 Fartsgrenser**

Som omtalt under punkt 4 gjelder ikke fartsgrensene for konkurransekjøring som med politiets tillatelse holdes på særskilt bane eller veg som stenges for all annen trafikk, se vegtrafikkloven § 6 sjette ledd. Er kravene oppfylt, har man den nødvendige myndighetstillatelse til å overskride vegtrafikklovens alminnelige fartsgrenser på henholdsvis 50 og 80 km/t. Unntaket kommer bare til anvendelse på konkurransekjøring – som må antas å utgjøre en begrenset del av de aktiviteter som finner sted på lukket bane. Etter sin ordlyd gjelder den ikke for trening til konkurransekjøring, og for slik trening foreligger det heller ikke en polititillatelse. Unntaket gjelder heller ikke for annen kjøring på lukket bane. Videre kan fartsgrensene i medhold av trafikkreglene fravikes av fører av utrykningskjøretøy og av fører av annet kjøretøy i politiets tjeneste dersom dette er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten. Adgangen gjelder også uttrykkelig for opplæring til slik tjeneste, se punkt 2.7.4, slik at unntaket også gjelder ved kurs på lukket bane.

Det legges til grunn at både ved trening til konkurranse og også ved annen kjøring på lukket bane kjøres det i hastigheter over 80 km/t. Selv om dette er tilfellet, er det få alvorlige skader ved slik kjøring. Dette antas å skyldes den reduserte risiko for skader ved slik kjøring, se nærmere beskrivelse i punkt 2.8.

Etter SVVs vurdering foreligger det ikke gode grunner for at gjeldende fartsgrense på hhv 50 og 80 km/t i vegtrafikkloven § 6 skal gjelde ved trening og annen kjøring på lukket bane. SVV forslår derfor at politiet gis kompetanse i vegtrafikkloven § 6 sjette ledd til å tillate at de alminnelige fartsgrensene ikke gjelder ved trening til konkurranse og ved annen kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranseelement. Det foreslås i den forbindelse at det også tas inn en bestemmelse om at politiet kan stille vilkår til en slik tillatelse. SVV ber om høringsinstansenes særskilte tilbakemelding vedrørende en slik løsning.

Vi er kjent med at politidirektoratet mener at Statens vegvesen innehar høyere kompetanse på vurderinger knyttet til baner, kjøretøy og fart enn det politiet har, og at myndigheten til å gi fritak derfor bør tillegges Statens vegvesen. Vegdirektoratet mener slike vurderinger faller inn under politiets vanlige myndighetsområde etter politiloven §§ 11 og 14, og at de skal ha god kunnskap i å forvalte denne myndigheten. Vi ber derfor også om høringsinstansenes særskilte tilbakemelding vedrørende en slik oppgaveoverføring.

#### **Alternativ løsning:**

Etter SVVs vurdering bør det derfor i loven inntas en uttrykkelig hjemmel i vegtrafikkloven til å gi særlige regler om fartsgrenser for kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område. Det foreslås at gjeldende § 6 sjette ledd videreføres slik at politiets eller Statens vegvesens tillatelse til konkurransekjøring innebærer at fartsgrense ikke gjelder. For trenings- og annen kjøring på lukket bane foreslås det inntatt en hjemmel om at departementet kan gi særlige regler om fartsgrenser for kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område lignende den bestemmelsen som finnes i § 6 fjerde ledd, se punkt 4.3.6. Slike regler vil fastsettes i forskrift hvor det også kan stilles nærmere krav for å ivareta sikkerheten ved slik kjøring, og hvor det også vil være mulig å innta bestemmelser om at fartsgrensene kun kan fravikes etter søknad.

Adgangen til å fravike fartsgrensene vil innebære at risikoen for skade øker sammenlignet med kjøring i maksimalt 80 km/t. Det foreslås derfor at det fremgår at myndighetene kan stille vilkår til tillatelsen med det formål å ivareta deltakernes sikkerhet, herunder krav til opplæring, bruk av sikkerhetsutstyr, vakter, sikkerhetspersonell, brannberedskap og tilstedeværelse av helsepersonell.

SVV ber om høringsinstansenes synspunkter på forslaget om å vurdere og se nærmere på en mulig hjemmel i vegtrafikkloven til å gi særlige regler om fartsgrenser for kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område. Videre bes det om høringsinstansenes syn på om slike regler skal gis i forskrift, eller om politiet, eventuelt Statens vegvesen, skal gis myndigheten på tilsvarende måte som ved konkurransekjøring.

## **6.7 Annen bruk av gokart på bane eller avstengt område**

Gjeldende forskrift kapittel 2 om annen bruk av gokart på bane eller avstengt område er ikke gjenstand for gjennomgang i denne høringen. Gjeldende forskrift viser imidlertid til krav om at gokartanlegget skal være godkjent etter tivoliloven fra 1991. Denne loven er senere opphevet og erstattet av lov 22. mai 2017 nr. 30 om fornøylesinnretninger (tivoliloven). Etter den nye loven godkjennes ikke anlegg, men gis driftstillatelse. I forskriftsutkastet er "godkjent" erstattet av "har driftstillatelse" og det henvises for øvrig til tivoliloven fra 2017. Utover dette er det ikke gjort endringer i forskriften.

## **7 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Etter gjeldende forskrift er kjøring på lukket bane og annet avsperrert område aktiviteter som i det aller vesentligste ivaretas av motorsportforbundene med tilhørende klubber. Slik vil det også være etter det foreliggende forslaget. Forbundene er etter forslaget forpliktet til å oversende reglement og etterfølgende endringer til myndighetene. Siden det åpnes opp for etablering av nye forbund, må det forventes at myndighetene rundt regelverkets ikrafttredelse vil kunne motta en del nytt regelverk, og at det vil kreve noe ressurser å gjennomgå dette. Det legges imidlertid ikke opp til noen tillatelsesordning, så de økonomiske og administrative konsekvensene vurderes som beskjedne.

Det foreslås i forslaget at fartsgrensene skal kunne fravikes ved kjøring på lukket bane – også utenom konkurransekjøring som skjer etter tillatelse fra politiet. Dersom slik kjøring bare kan skje etter tillatelse fra vegmyndighet eller politiet, vil dette ha både administrative og økonomiske konsekvenser.