



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 151 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

---

Endringer i vegtrafikkloven (motorsport)



# Innhold

<b>1</b>	<b>Proposisjonens hovedinnhold</b> .....	5	<b>4</b>	<b>Forslag til lovendringer</b> .....	15	
			4.1	Vegtrafikkloven § 6 sjette ledd – unntak fra alminnelige fartsgrenser .....	15	
<b>2</b>	<b>Bakgrunn</b> .....	6		Forslaget .....	15	
2.1	Bakgrunnen for lovforslaget .....	6	4.1.1	Høringsinstansenes merknader ...	16	
2.2	Behov for lovendring .....	7	4.1.2	Departementets vurdering .....	16	
2.3	Høringen .....	7	4.1.3	Ny § 7 c – Hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser i forskrift	17	
			4.2	Forslaget .....	17	
<b>3</b>	<b>Gjeldende rett</b> .....	8	4.2.1	Høringsinstansenes merknader ...	18	
3.1	Rettsstilstanden i Norge .....	8	4.2.2	Departementets vurdering .....	18	
3.1.1	Vegtrafikkloven .....	8	4.2.3			
3.1.2	Forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperrert område og om annen bruk av go-kart (motorsportforskriften) .....	9		<b>5</b>	<b>Økonomiske og administrative konsekvenser</b> .....	19
3.1.3	Forsikring .....	10		<b>6</b>	<b>Merknader til de enkelte bestemmelsene</b> .....	20
3.1.4	Gjeldende regelverk for annen kjøring på lukket bane .....	11				
3.2	Rettsstilstanden i andre land .....	12		<b>Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven (motorsport)</b> .....	22	
3.2.1	Sverige .....	12				
3.2.2	Danmark .....	13				





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 151 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

---

## Endringer i vegtrafikkloven (motorsport)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 9. april 2021,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Proposisjonens hovedinnhold

Regjeringen legger med dette frem forslag til endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven). Det foreslås å endre unntaksbestemmelsen i § 6 sjette ledd, slik at lovens alminnelige fartsgrenser ikke skal gjelde ved trening til konkurranse og annen organisert kjøring som med tillatelse fra Statens vegvesen foregår på lukket bane eller annet avsperrert område. I dag kommer bestemmelsen til anvendelse kun ved konkurransekjøring, og forutsetter tillatelse fra politiet.

Det foreslås videre en ny § 7 c som gir hjemmel til å fastsette nærmere forskriftsbestemmel-

ser om organisert kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område. Bestemmelsene vil kunne regulere ulike sider ved slik kjøring, herunder stille krav til organisering, reglement og forsikring, samt fastsette søknads- og klageprosedyrer.

De foreslåtte lovendringene inngår i en helhetlig revisjon av regelverket for motorsport. Formålet med revisjonen er dels å oppdatere regelverket, og dels å legge til rette for at flere aktører skal kunne tilby organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane.

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Bakgrunnen for lovforslaget

Det er de senere årene flere ganger fremmet ønske om endringer i regelverket for motorsport, som i hovedsak består av forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperrret område og om annen bruk av go-kart (motorsportforskriften).

Blant annet har enkelte motorsportaktører anført at forskriften, som uttrykkelig angir de kjøretøy- og løpstypene dens unntaksbestemmelser gjelder for, er blitt utdatert som følge av utviklingen i motorsporten, både nasjonalt og internasjonalt – nye typer kjøretøy og løp er kommet til som ikke omfattes av forskriften.

Det er videre fremmet ønske om at det åpnes for at organisert kjøring på lukket bane eller annet avsperrret område med registrerte kjøretøy kan foregå i høyere hastigheter enn de tillatte etter vegtrafikklovens alminnelige regler (50 km/t i tettbygd strøk og 80 km/t utenfor tettbygd strøk). Slik kjøring kan dreie seg om opplæringskurs for bil og motorsykkel med sikte på å forbedre førernes ferdigheter på alminnelig vei, men også om såkalte banedager der formålet i større grad er fornøyelse eller ønske om å teste seg selv og kjøretøyet utover det som lar seg gjøre sikkert og lovlig på område åpent for alminnelig ferdsel.

Enkelte aktører har også anført at gjeldende regelverk strider mot konkurranselovgivningen, ettersom kun to motorsportforbund (Norges Bilsportforbund og Norges Motorsportforbund) med tilknyttede klubber i motorsportforskriften er gitt enerett til å organisere og tilby motorsport i Norge. Synspunktet er blant annet fremmet i klage til Konkurransetilsynet og til EFTAs overvåkningsorgan. Disse aktørene har anmodet om at forskriften endres, slik at også andre motorsportforbund og klubber tilsluttet disse skal kunne organisere og tilby motorsport i Norge.

Samferdselsdepartementet ga på denne bakgrunn Vegdirektoratet i oppdrag å utrede ulike problemstillinger knyttet til motorsportregelverket, og utarbeide forslag til hensiktsmessige endringer.

Vegdirektoratet foretok en gjennomgang av relevante dokumenter og rettskilder, og gjennomførte i tillegg et høringsmøte med deltakelse fra Kongelig Norsk Automobilklub, Norges Automobil-Forbund, Norges Bilsportforbund, Norges Motorsportforbund, Norsk Motorcykel Union, Norsk Motor Klubb, Oslo Politidistrikt, Trackday, Trygg trafikk og Svenska Motorsport Alliansen.

Med dette som grunnlag ble det utarbeidet et forslag til ny forskrift om kjøring på lukket bane eller annet avsperrret område og om annen bruk av gokart.

I forslaget ble det åpnet for at også klubber tilknyttet andre motorsportforbund enn Norges Bilsportforbund og Norges Motorsportforbund skal kunne organisere og tilby konkurransekjøring, og trening til slik kjøring, på lukket bane eller annet avsperrret område. Det ble videre foreslått at forskriften også skal omfatte organisert kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranselement, slik som banedager og sikkerhets- og kjøretreningskurs.

For å ivareta sikkerheten ved trenings- og konkurransekjøring også når flere motorsportforbund gis adgang til å organisere slik kjøring, ble det foreslått å forskriftsfeste et krav om at forbundene vedtar et reglement som minst skal regulere nærmere angitte forhold av betydning for sikkerheten. Av samme grunn ble det, for annen organisert kjøring på lukket bane uten konkurranseelement, også foreslått innført krav om at arrangør som tilbyr kurs- og opplæringskjøring skal ha slik kunnskap og erfaring at deltakernes sikkerhet ivaretas. Det ble videre foreslått innført en plikt for arrangøren til å gi deltakerne nødvendig opplæring om kjøringen før denne påbegynnes, og en plikt for deltakerne til å følge regelverk gitt av arrangøren.

Vegdirektoratet foreslo i tillegg å åpne for at det, slik som ved konkurransekjøring, skal kunne kjøres i høyere hastighet enn gjeldende fartsgrenser ved trening til konkurransekjøring, og ved annen organisert kjøring på lukket bane eller annet avsperrret område.

## 2.2 Behov for lovendring

For å pålegge motorsportforbund en plikt til å fastsette et sikkerhetsreglement med nærmere angitt minsteinnhold kreves det hjemmel i lov. Lovhjemmel er også nødvendig for å kunne stille kunnskapskrav til kurs- og opplæringsarrangør, og for å pålegge deltakerne en plikt til å følge arrangørens regelverk. En slik lovhjemmel foreligger ikke per i dag.

I henhold til vegtrafikkloven § 6 sjette ledd gjelder ikke de alminnelige fartsgrensene for konkurransekjøring som med politiets tillatelse holdes på særskilt bane eller vei stengt for annen trafikk. Skal det kunne kjøres i høyere hastigheter enn gjeldende fartsgrenser også ved trening til konkurransekjøring og annen organisert kjøring på lukket bane eller annet avsperrret område, må denne unntaksbestemmelsen endres til også å omfatte slik kjøring. Alternativt må det innføres en hjemmel for å gi særlige regler om fartsgrenser for kjøring på slike områder.

## 2.3 Høringen

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet sendte Vegdirektoratet 13. februar 2019 på høring forslag til endringer i regelverket for motorsport, med svarfrist 9. april 2019.

Forslaget omfattet endringer i vegtrafikkloven og en ny forskrift om kjøring på lukket bane eller annet avsperrret område og om annen bruk av gokart. Høringsnotatet ble sendt til følgende instanser:

Konkurransetilsynet  
Politidirektoratet

American Car Club of Norway (Amcar)  
Gjensidige forsikring  
if Skadeforsikring  
Kongelig Norsk Automobilklub  
Kristiansand Automobilklubb  
Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøy-  
klubber  
Motorsykelimportørenes Forening

Norges Automobil-Forbund  
Norges Bilsportforbund  
Norges Motorsportforbund  
Norsk Motor Klubb  
Norsk Motorcykel Union  
Trackday  
Trafikkforsikringsforeningen  
Trygg Trafikk  
Morten Authen  
Kjetil Bolneset

Høringsnotatet med endringsforslag ble i tillegg gjort tilgjengelig på [vegvesen.no](http://vegvesen.no).

Vegdirektoratet mottok svar fra 28 høringsinstanser, hvorav to ikke hadde merknader.

Følgende instanser hadde realitetsmerknader:

Politidirektoratet  
Statens vegvesen Region nord  
Statens vegvesen Region vest  
Statens vegvesen Region øst  
Eidsberg kommune  
Stjørdal kommune  
Trøgstad kommune

American Car Club of Norway (Amcar)  
Fédération Internationale de L'Automobile  
Interesseorganisasjonen for Frittstående Motorsportsklubber  
Kongelig Norsk Automobilklub  
Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøy-  
klubber  
Norges Automobilforbund  
Norges Bilsportforbund  
Norges idrettsforbund  
Norges Motorsportforbund  
Norsk Motorcykel Union  
Norsk Motor Klubb  
Norsk Sportsvogn Klubb  
Personskadeforbundet  
Rudskogen Motorsenter AS  
Trackday.no  
Trygg Trafikk

De fleste høringssvarene med merknader knytter seg primært til forslaget til ny motorsportforskrift.

## 3 Gjeldende rett

### 3.1 Rettstilstanden i Norge

#### 3.1.1 Vegtrafikkloven

Vegtrafikkloven gjelder all trafikk med motorvogn, jf. § 1. Det er ikke gjort unntak for motorsport, og loven gjelder derfor også for denne typen aktivitet, hva enten den utøves på lukket bane eller på vei (offentlig eller privat), og uavhengig av om veien er åpen for alminnelig ferdsel eller ikke.

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.» § 3 er lovens hovedbestemmelse og det prinsipielle utgangspunktet for all vegtrafikk. Andre bestemmelser i vegtrafikkloven presiserer dette utgangspunktet nærmere.

Selv om vegtrafikkloven § 3 gjelder for motorsport, vil aktsomhetsplikten etter bestemmelsen måtte tolkes i lys av de spesielle forhold som gjør seg gjeldende ved konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område.

Et eksempel på bestemmelser som presiserer utgangspunktet i vegtrafikkloven § 3 er § 6, som i første ledd fastsetter at «Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikforholdene 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, jf. § 6 annet ledd.

Fartsgrensene gjelder også ved kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område. Av § 6 sjettede ledd fremkommer likevel at fartsgrensene ikke gjelder for konkurransekjøring som med politiets tillatelse holdes på særskilt bane eller vei som stenges for all annen trafikk. Der politiet har gitt tillatelse til konkurransekjøring, gjelder dermed ikke de nevnte fartsgrensene på henholdsvis 50 og 80 km/t.

Flere vilkår må være oppfylt for at fartsgrensene ikke skal gjelde. For det første må det dreie seg om konkurransekjøring. Når dette er tilfellet vil normalt ikke by på tvil. En naturlig språklig forståelse av begrepet konkurransekjøring tilsier at trening til slik kjøring ikke er omfattet. Bestemmelsens forarbeider gir heller ikke støtte for en slik utvidet tolkning av begrepet.

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 det dermed ikke kan gis en generell tillatelse til konkurransekjøring på en særskilt bane. I praksis synes politiet å ha godkjent den enkelte konkurranse av sikkerhets-hensyn, men også for å sikre at deltakende motorvogn er forsikret for dekning av skade som de skulle volde under konkurransen.

For det tredje må tillatelsen gjelde konkurransekjøring som holdes på særskilt bane eller vei som stenges for all annen trafikk. Typiske eksempler på dette er rally som gjennomføres på vei 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.

I forbindelse med Vegdirektoratets utredningsarbeid har enkelte berørte aktører fremholdt at vegtrafikkloven § 6 fjerde ledd kan benyttes til å tillate kjøring på lukket bane i høyere hastigheter enn det som ellers følger av § 6. Bestemmelsen lyder:

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

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 maksimalfart ved kjøring som foretas for prøving av bremses på



kjøretøy. Hjemmelen er også anvendt til å fastsette forskrift 14. desember 2001 nr. 1412 om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel. Denne forskriftens § 4 fastslår at i terreng kan motorvogn ikke kjøres forttere enn 70 km/t, og at beltemotorsykkkel med slede ikke kan kjøres forttere enn 60 km/t uten passasjerer, og 40 km/t med passasjerer.

Bestemmelsen kom inn i loven gjennom lov 18. juni 1991 nr. 49 om endringer i vegtrafikklova av 18. juni 1965 nr. 4. I Ot.prp. nr. 61 (1989–90) Om lov om endringer i vegtrafikklova 18. juni 1965 nr. 4 ble den aktuelle lovendringen 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 lovendringen:

«Departementet kan gi særlege reglar om fartsgrenser for område utanfor veg.»

Bestemmelsen ble omtalt slik i Ot.prp. nr. 23 (1964–65) 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 trafikforholdene, 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.»

Bestemmelsens forarbeider nevner kun behovet for begrensninger i kjørefarten, og slik er hjemmelen benyttet til å begrense kjørefarten i terreng ved 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 som nevnt også brukt til å gjøre unntak fra vegtrafikklovens bestemmelser om maksimalhastighet ved kjøring som foretas for prøving av bremses på kjøretøy. Denne hjemmelsanvendelsen gjelder imidlertid et ganske annet område enn det saken her handler om – å gjøre unntak fra

lovens hastighetsbegrensninger for kjøring på lukket område også for aktiviteter som i dag ikke omfattes av unntaksbestemmelsen for konkurransekjøring.

Vegtrafikkloven § 6 fjerde ledd synes således ikke å gi hjemmel for å tillate kjøring på lukket bane i høyere hastigheter enn det som ellers følger av paragrafen.

### 3.1.2 Forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annet avsperrt område og om annen bruk av go-kart (motorsportforskriften)

I motorsportforskriften er det i kapittel 1 (§§ 1–4) gitt regler for organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrt område.

I § 1 fastslås at slik kjøring må skje i regi av og med medlemmer i klubb tilsluttet Norges Bilsportforbund eller Norges Motorsykkelforbund (nå Norges Motorsportforbund etter et navneskifte i 2001). En klubb tilsluttet et av disse forbundene må derfor ha ansvaret for kjøringen, og det er kun medlemmer av slike klubber som kan kjøre etter forskriftens bestemmelser. I § 1 bestemmes videre at kjøringen skal følge reglement fastsatt av nevnte forbund, og at endringer i reglement fortløpende skal sendes til Vegdirektoratet.

Dagens forskrift viderefører rettstilstanden som gjaldt på slutten av 1980-årene, med den forskjell at det nå stilles krav om at de som deltar må være medlemmer i klubb tilsluttet et av de nevnte forbundene. Bestemmelsen utelukker således at andre motorsportforbund, og klubber tilknyttet disse, kan tilby organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrt område.

I § 2 gjøres unntak fra krav i førerkortforskriften (nå forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.) til førerkort og minstealder for nærmere definerte kjøretøy- og løpstyper. Eksempelvis er minstealder etter førerkortforskriften 16 år for erverv av førerrett for moped og lett motorsykkkel, jf. § 3-1. For tung motorsykkkel er minstealder ved direkte erverv 24 år. For kjøretøytyper og konkurranseformer som ikke er unntatt etter § 2 kreves førerkort for vedkommende kjøretøygruppe.

Unntak fra krav til førerkort og minstealder er gjort for kjøretøytypene gokart med slagvolum til og med 125 ccm, cross-kart og beltemotorsykkkel (snøscooter), samt for løpstypene trial, motocross, speedway, roadracing, dragracing, bilcross og

asfaltracing når motorvognens slagvolum ikke overskrider 2000 ccm.

For kjøretøytyper og/eller konkurranseformer omfattet av unntaket gjelder forbundenes alders- og opplæringskrav, jf. § 2 andre ledd.

I henhold til § 3 første ledd er kjøretøy som benyttes 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). Kjøretøyforskriften gir blant annet regler om EØS- og nasjonal typegodkjenning av kjøretøy og utstyr. Nevnte kjøretøy er også unntatt fra krav om registrering i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy. Forbundene er ansvarlig for tilsyn med kjøretøy unntatt fra kravene etter § 3.

Etter § 3 andre ledd kan politiet, for arrangement som krever politiets tillatelse, sette vilkår for gjennomføringen. Regler om krav om slik tillatelse følger av lov 4. august 1995 nr. 53 om politiet (politiloven).

Politoloven § 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 søknadsplicht for visse arrangementer på offentlig sted. Det kan videre, etter samme bestemmelse, gis regler om meldeplicht for arrangementer som for øvrig er allment tilgjengelige. I praksis innhentes alltid polititillatelse, noe Norges Bilsportforbund sitt regelverk stiller uttrykkelig krav om.

§ 4 stiller krav om forsikring for kjøretøy som benyttes til kjøring etter kapittel 1. Forsikringsplikts omfang behandles nærmere i punkt 3.1.3.

I motorsportforskriften kapittel 2, som kun inneholder en paragraf (§ 5), gis det regler om bruk av go-kart på bane eller avstengt område som ikke omfattes av kapittel 1. I § 5 fastsettes at foretak og organisasjoner kan benytte go-kart med konstruktiv hastighet ikke over 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 (nå lov 22. mai 2017 om fornøylesinnretninger, tivoli-loven). For slik bruk av go-kart er det gjort tilsvarende unntak fra godkjennings-, registrerings-, førerkort- og alderskrav som for kjøring etter kapittel 1, likevel slik at minstealderen er 15 år.

### 3.1.3 Forsikring

#### *Bilansvarslova – unntak for motorsport*

Lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (Bilansvarslova) gjennomfører Norges forpliktelser etter direktiv 2009/103/EF («motorvognforsikringsdirektivet»), og har regler om erstatning for skade motorvogn gjør på person eller eiendom og om forsikring mot slik skade. Etter bilansvarslova § 15 plikter en eier å forsikre motorvogn for skade som omfattes av lovens kapittel 2. Det følger av § 4 at loven i utgangspunktet oppstiller et objektivt ansvar for all skade som motorvogner «gjer». Fra dette utgangspunktet er det gjort unntak i blant annet § 2.

Ett av disse unntakene er § 2 bokstav c, hvor det fremgår at loven ikke dekker skade som «er gjort medan vogna er med i organisert trenings- eller konkurransekjøring på lukka bane eller anna avsperra område, og det er teikna forsikring i samsvar med reglane som gjeld for slik kjøring».

Skader som oppstår mens motorvognen er med i organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område, faller altså utenfor bilansvarslova dersom det er tegnet forsikring i samsvar med reglene som gjelder for slik kjøring.

Om bakgrunnen for at motorsport er unntatt fra bilansvarslova, vises det til NUT 1957: 1 s. 79 og Ot.prp. nr. 24 (1959–60) s. 41.

Bilansvarslova ble endret med virkning fra 1. januar 2021. Om endringene og bakgrunnen for disse, vises det til Prop. 137 L (2018–2019) Endringer i bilansvarslova (verkeområde, ansvarsgrense mv.). Blant endringene var opphevelsen av bilansvarslova § 2 andre ledd første punktum. Bestemmelsen ble opphevet på grunn av ny praksis fra EU-domstolen om motorvognforsikringsdirektivets virkeområde.

For å unngå at dette også skulle få betydning for motorsport, ble det samtidig gjort endringer i bilansvarslova § 2 bokstav c, se Prop. 137 L (2018–2019) side 17–18 og 29. Formålet med endringene i bilansvarslova § 2 bokstav c var altså hovedsakelig å videreføre gjeldende rett for motorsport etter at § 2 andre ledd første punktum var opphevet.

I Prop. 137 L (2018–2019) ble også forholdet mellom motorvognforsikringsdirektivet og motorsport vurdert, se punkt 3.5. Som påpekt der er det holdepunkter som tilsier at motorsport er omfattet av direktivet. Departementet ønsket likevel ikke å foreslå å oppheve unntaket for motorsport i bilansvarslova på daværende tidspunkt. Det ble særlig vist til at det var foreslått endringer i direktivet, og at det under denne prosessen hadde vært

uenighet blant institusjonene i EU om motorsport skulle omfattes av direktivet eller ikke. Det ble vurdert som uheldig å forskuttere utfallet av forhandlingene mellom institusjonene om dette. Det kan i denne sammenheng også vises til at det i Rådets mandat for forhandlinger fra desember 2019 er foreslått at motorsport på nærmere vilkår kan unntas fra direktivet, jf. dokument med referansenummer 14645/19. Forhandlingene mellom institusjonene i EU pågår etter det opplyste fortsatt per februar 2021. Som nevnt i Prop. 137 L (2018–2019) s. 5 kan det, avhengig av forhandlingene i EU, bli nødvendig med endringer i bilansvarslovas regulering av motorsport. Det vil i så fall bli fulgt opp på egnet måte.

#### *Motorsportforskriften § 4*

Det har i lang tid vært stilt krav om at kjøretøy som deltar i motorsportstevner har forsikringsdekning for skader som kan oppstå. Motorsportforskriften § 4 bestemmer derfor at for kjøretøy som benyttes til kjøring i medhold av kapittel 1 – det vil si for organisert trenings- og konkurranskjøring på lukket bane eller annet avsperrert område – må det være tegnet forsikring som minst tilsvare dekning etter bilansvarslova. Det stilles således krav om forsikring både ved konkurranskjøring og ved trening til slik kjøring. Kravet til forsikring gjelder for alle kjøretøy som benyttes til kjøring i medhold av § 1.

Hva som nærmere ligger i at forsikringen skal minst tilsvare dekning etter bilansvarslova, har ikke vært problematisert før spørsmålet ble stilt av Norges Bilsportforbund i desember 2019. Forbundet påpekte at en bokstavelig tolking av forskriften innebærer et krav om at forsikringen skal dekke objektivt ansvar for enhver skade som motorvognen i løpene gjør på personer eller eiendom, uten begrensninger. Blant annet vil svært hyppig forekommende materiellskader som deltakende kjøretøy påfører hverandre måtte dekkes av forsikringen. Dette vil føre til dyre premier og mye høyere lisensavgifter for deltakerne, og følgelig ha en negativ effekt for motorsporten.

Under henvisning til forarbeidene til bilansvarslova og motorsportforskriften, rettstilstanden i andre land og situasjonen i andre idretter, anførte Norges Bilsportforbund at motorsportforskriften ikke var ment å pålegge et strengt objektivt ansvar etter bilansvarslova. Tanken var tvert imot å kreve en begrenset dekning tilsvarende motorsportforbundene sine forsikringsordninger

gjennom flere år. I korte trekk dekker disse ordningene deltagerens ansvar etter bilansvarslova § 4 (objektivt ansvar for enhver skade forvoldt av motorvogn), med unntak for skade på deltagerne selv (fører og passasjer), skade som deltagerne volder på hverandre, samt skade på leiet område slik som bane, tribune, og gjerde. Ordningene omfatter i tillegg en kollektiv ulykkesforsikring for personer som deltar i løp i forbundets regi, som dekkes gjennom den enkelte deltakers lisens.

Etter en helhetsvurdering av foreliggende rettskilder kom Samferdselsdepartementet til at Norges Bilsportforbund sin oppfatning av rettsstilstanden var riktig – motorsportforskriften § 4 må ikke tolkes slik at den pålegger et like omfattende objektivt ansvar som etter bilansvarslova, en noenlunde like god ansvarsdekning som etter loven er tilstrekkelig.

Hensett til formålet med innføringen av forsikringsplikt i motorsportforskriften, og tatt i betraktning deltakernes aksept av risiko knyttet til motorsport, fremstod forbundenes gjeldende forsikringsordninger som formålstjenlig – uten å medføre unødig store utgifter for utøverne, ivaretar de sikkerhetsbehovet på en tilfredsstillende måte. En plikt til å tegne ansvarsforsikring tilsvarende den som inngår i de beskrevne forsikringsordningene var etter departementets syn best tilpasset motorsportens egenart. Det ble på denne bakgrunn satt i gang et arbeid med sikte på å endre ordlyden i motorsportforskriften § 4, slik at omfanget av forsikringsplikten klargjøres i tråd med dette.

#### **3.1.4 Gjeldende regelverk for annen kjøring på lukket bane**

For kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område som ikke faller inn under motorsportforskriften, gjelder vegtrafikklovgivningens regler fullt ut. Dette betyr blant annet at føreren må ha gyldig førerkort for den aktuelle motorvogntypen, og at motorvognen må være godkjent og registrert i samsvar med reglene i kjøretøyforskriften, bruksforskriften og førerkortforskriften. For slik kjøring kreves det ikke medlemskap i klubb tilknyttet et av forbundene nevnt i motorsportforskriften § 1.

Ettersom det ikke er tale om konkurranskjøring, vil det ikke med hjemmel i vegtrafikkloven § 6 sjette ledd kunne tillates at denne typen kjøring skjer i hastigheter utover de som følger av vegtrafikkloven § 6.

## 3.2 Rettstilstanden i andre land

### 3.2.1 Sverige

I Sverige gir Trafikförordning (1998:1276) bestemmelser for trafikk på vei og i terreng. I motsetning til den norske vegtrafikkloven bestemmer forordningen at en rekke av dens bestemmelser ikke gjelder «[I]nom ... inhägnat tävlingsområde eller annat liknande inhägnat område», se § 2 i kapittel1. For slike områder gjøres med dette blant annet unntak fra reglene om plikten til å følge anvisninger gitt ved vegmerking, skilt og lys-signal, om plikten til å avpasse farten etter det trafikksikkerheten krever og om avstand til forankjørende kjøretøy. Det gjøres videre unntak fra forbudet mot unødig hindring av andre føreres kjøring, fra plikten til å kjøre forbi på venstre side og fra påbudet om å holde god avstand ved forbikjøring.

Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om motorsport på bana (RPSFS 2009:09 FAP 512-1) inneholder utførlige regler for konkurranse og oppvisning i motorsport på bane som del av en offentlig tilstelning. Før en bane tas i bruk, må den godkjennes av politiet, som i tillegg må tillate den særskilte konkurransen som skal foregå på banen.

Forskriften stiller en rekke krav til slike baner. Det stilles i tillegg detaljerte krav til særskilte sikkerhetsordninger som skal beskytte tilskuere og andre personer som oppholder seg innen et nærmere definert risikoområde.

Forskriften har også utførlige regler om publikumsområdet, avsperring mot og avstand til banen, samt om parkeringsområder. Videre stiller forskriften krav om tilstedeværelse av ambulanse og helsepersonell med adekvat kompetanse. Som minimum må en sykepleier eller lege være til stede. Det konkrete behovet for helsepersonell skal bestemmes ut fra en risiko- og behovsanalyse. Politiet skal konkret vurdere hva som er nødvendig basert på aktiviteten som skal finne sted. Politiet skal også, i forbindelse med godkjenning av konkurransen eller oppvisningen, vurdere om det finnes en fullgod brannberedskap.

Ved konkurranse og oppvisning skal det finnes en utpekt person med ansvar for brannberedskap, og en utpekt person med ansvar for ulykkesberedskap. Eventuelt kan en person ha begge oppgavene. Vedkommende er ansvarlig for opplæring av sikkerhetspersonell.

Forskriften stiller krav til opplæring av sikkerhetsfunksjonærer, og om sikkerhetsinstruks. Personer under 18 år kan verken være sikkerhets sjef eller ha oppgaver som vedrører tilskuernes sik-

kerhet. Sikkerhetspersonell skal bære kjennetegn som viser deres funksjon.

Før en bane tas i bruk for første gang, skal den besiktiges og godkjennes av politiet. Senest en måned før besiktigelsen, skal baneieren eller arrangøren gi politiet en skisse av baneanlegget som må vise at banen er i samsvar med forskriftens krav. Når banen er godkjent, utferdiger politiet et vedtak om dette som angir hvilke konkurransetyper banen er godkjent for.

Som nevnt kreves også tillatelse fra politiet for den enkelte konkurranse eller oppvisning. Tillatelse gis etter søknad som må inngis senest fire uker før arrangementet skal avholdes. Søknaden skal inneholde en rekke opplysninger, blant annet om arrangørens og ansvarlig konkurranseleders navn og adresse, konkurranseform, kjøretøytyper og antatt deltaker- og tilskuerantall. Det skal også oppgis hvem som har ansvar for brann- og ulykkesberedskap.

Lag (1976:357) om motortävlingsförsäkring regulerer forsikringsplikten ved motorsportkonkurranser. Etter lovens § 1 skal det finnes en «motortävlingsförsäkring» ved konkurranse med motorvogn på lukket område. Forsikringsplikten påhviler arrangøren av konkurransen eller, om ingen arrangør finnes, eieren/leieren av konkurranseområdet. Likestilt med konkurranse er trening, øvelseskjøring og oppvisning.

Forsikringen skal dekke erstatning for person- eller tingskade voldt av motorvogn under konkurranse og likestilt aktivitet på lukket område, jf. lovens § 3. Erstatningen skal likevel ikke dekke person- eller tingskade påført føreren eller passasjer av deltagende motorvogn, og heller ikke materiell skade påført arrangør eller konkurranseområdet eier/leier. Erstatningen skal heller ikke dekke skade på motorvogn innenfor et lukket konkurranseområde, enten motorvognen ble brukt på skadetidspunktet eller ikke.

Etter lovens § 5 skal forsikringen dekke erstatning knyttet til én hendelse med maksimalt 50 mill. kroner, renter og saksomkostninger ikke medregnet. Er ikke beløpet tilstrekkelig til å dekke alle som har krav på erstatning, skal erstatning for personskade dekkes først.

Oppstår det et skadetilfelle under konkurranse uten at påkrevet forsikring er tegnet, er alle forsikringsinstitusjoner som på skadetidspunktet hadde tillatelse til å utstede en slik forsikring solidarisk ansvarlige for erstatningen som ville blitt utbetalt dersom forsikring hadde vært tegnet, jf. lovens § 6.

I Sverige stilles det ikke krav om at klubber og utøvere skal være tilknyttet bestemte motorsport-

forbund for å kunne delta i organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område. Flere motorsportforbund tilbyr derfor slike aktiviteter. Blant disse er Svenska Bil-sportförbundet, et særforbund under Riksidrottsförbundet, og Svenska Motorsport Alliansen.

### 3.2.2 Danmark

I Danmark er motorsport på bane regulert i færdselsloven § 37 stk. 6 og 7 og Transport- og Boligministeriets bekendtgørelse nr. 659 af 11. juni 2010 om afholdelse af motorløb på bane (heretter, forskriften). I færdselsloven § 37 stk. 6 fastsettes at motorsportkonkurranse utenfor vei åpen for alminnelig ferdsel bare kan finne sted med politiets tillatelse, og på en avsperrert bane som politiet har godkjent. Av lovens § 37 stk. 7 fremgår at transport- og boligministeren, etter forhandling med justisministeren, kan fastsette nærmere bestemmelser om avgjørelser etter § 37 stk. 6, og om retten til å klage på disse avgjørelsene. I tillegg kan justisministeren, etter forhandling med transport- og boligministeren, fastsette nærmere bestemmelser om politiets godkjenning av baner, og om sikkerhetstiltak for å beskytte publikum og deltakere ved motorsportstevner.

I forskriften gis det nærmere regler om godkjenning av baner, tillatelse til å arrangere motorsportkonkurranse, gjennomføring av konkurranse, forsikring, klageadgang og straff. Forskriften gjelder ved konkurranse både på avsperrert bane utenfor alminnelig beferdet vei, og på midlertidig avsperrert bane etablert på alminnelig beferdet vei. Utenfor forskriften faller treningskjøring og utleiegokart.

Etter forskriftens § 2 skal søknad om godkjenning av bane leveres til politiet, vedlagt nødvendige tillatelser etter miljøbeskyttelsesloven, vejloven og planloven, og godkjent reglement for banesikkerheten for den aktuelle banetypen.

Godkjenning av avsperrert bane som på permanent basis brukes til motorsportkonkurranse gjelder i ett år. Benyttes slik bane kun til konkurranse uten offentlig adgang, gjelder godkjenningen i fem år. Ved endring av banens innretning eller sikkerhetsforhold skal det søkes om ny godkjenning. For andre baner gjelder godkjenningen kun for det aktuelle arrangementet.

I § 3 bestemmes at det, for hver banetype, skal utarbeides et reglement for banesikkerhet. Reglementet skal inneholde detaljerte regler om hvordan sikkerhetsforanstaltninger til beskyttelse av publikum, konkurransedeltakere og andre som ferdes på eller ved banen, skal være utformet.

Banesikkerhetsreglementet godkjennes av politiet.

Sperringene rundt banen skal ha et passende antall åpninger, og banen skal være innrettet slik at utrykningskjøretøy har fri vei til og fra åpnin-gene. Atkomstveiene for utrykningskjøretøy skal være skiltet.

Etter forskriftens § 4 avgjør politiet om banen er i samsvar med banesikkerhetsreglementet for den aktuelle banetypen. Politiet kan til enhver tid kontrollere om banen fremdeles oppfyller godkjenningvilkårene.

Søknad om tillatelse til å arrangere motorsportkonkurranse innleveres til politiet senest én måned før arrangementet, jf. forskriftens § 5. En kopi av banegodkjenningen, eller en søknad om slik godkjenning, skal vedlegges søknaden om tillatelse. Dokumentasjon for at foreskrevne forsikringer er tegnet og forsikringspremie betalt skal også vedlegges. I tillegg skal navn og adresse til den teknisk kyndige personen som etter § 10 skal kontrollere og godkjenne kjøretøyene før konkurranse fremgå av søknaden, sammen med opplysninger om vedkommendes kvalifikasjoner. En søknad kan omfatte flere konkurranser som ønskes arrangert innenfor banegodkjenningens gyldighetstid.

I henhold til § 7 kan politiet, under særlige omstendigheter, fastsette ytterligere vilkår for tillatelsen.

I §§ 10–14 gis det regler om gjennomføringen av motorsportkonkurranser. I § 10 stilles som nevnt krav om at en teknisk kyndig person kontrollerer og godkjenner kjøretøyene før konkurranse. Etter § 11 skal arrangør, før hver konkurranse, innskjerpe overfor deltakerne at registrerte motorvogn som deltar i konkurranse utenfor færdselslovens sfære skal, før de igjen brukes på områder omfattet av loven, bringes i samsvar med kravene i gjeldende kjøretøyforskrifter.

Oppstår det betydelige skader på sperringene rundt banen, eller dersom publikum tar seg gjennom sperringene, skal arrangøren stanse konkurransen, jf. § 12.

Etter § 13 skal det være minst to samaritter (førstehjelpere) til stede under konkurransen, og det skal finnes et førstehjelpsrom. Ved konkurranse åpen for publikum skal i tillegg en lege og en ambulanse med mannskap som oppfyller nærmere angitte krav være til stede. Konkurransesarangøren eller baneieren/-leieren skal jevnlig inspisere banen, og utbedre eventuelle skader, jf. § 14.

Til dekning av skader som kan oppstå i forbindelse med motorsportskonkurranse, skal arran-

gøren tegne ansvarsforsikring, jf. forskriftens § 8 stk. 1. I stk. 2 angis minstebeløpene forsikringen skal dekke per konkurranse. Beløpene størrelse avhenger av motorvolum og kjøretøytype, og varierer fra 3 til 29 mill. kroner. Disse beløpene justeres hvert år med 2 pst., tillagt justeringsprosenten for det aktuelle finansåret.

Ansvarsforsikringen kan tegnes kollektivt av foreninger og sammenslutninger, jf. § 8 stk. 3. Ansvarsgrunnlaget er dansk retts alminnelige erstatningsregler, jf. stk. 5.

Etter § 9 skal det, til dekning av personskader som verken dekkes av ansvarsforsikringen eller

lovpålagt arbeidsskedeforsikring, tegnes en ulykkesforsikring for skader som under en konkurranse voldes på publikum og personer som er med på å arrangere konkurransen. Kravet om ulykkesforsikring gjelder kun for motorsportkonkurranse åpen for allmenheten.

Ulykkesforsikringen, hvis dekning skal være av minst samme omfang som etter lov om arbeidsskadesikring, skal ikke dekke skader på førerne, jf. § 9 stk. 3 og 4. Forsikringen kan etter § 9 stk. 2 tegnes kollektivt av foreninger og sammenslutninger.

## 4 Forslag til lovendringer

### 4.1 Vegtrafikkloven § 6 sjette ledd – unntak fra alminnelige fartsgrenser

---

#### 4.1.1 Forslaget

Etter vegtrafikkloven § 6 sjette ledd gjelder ikke de alminnelige fartsgrensene for konkurransekjøring som med politiets tillatelse holdes på særskilt bane eller vei stengt for annen trafikk. Er kravene oppfylt og polititillatelse gitt, kan løpsdeltakerne overskride lovens alminnelige fartsgrenser på henholdsvis 50 og 80 km/t.

Vegtrafikkloven § 6 sjette ledd gjelder ikke for trening til konkurransekjøring, og det gis heller ikke polititillatelse for slik treningskjøring. Bestemmelsen gjelder heller ikke for annen kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranseelement. Skal det åpnes for at også slik kjøring kan foregå i høyere hastigheter enn alminnelige fartsgrenser, må unntaksbestemmelsen endres til å omfatte disse aktivitetene. Et alternativ er å innføre en hjemmel til å gi særlige regler om fartsgrenser for slik kjøring.

Utøvelse av motorsport innebærer, som annen idrett, risiko for skade. Hensett til omfanget av kjøring på lukket bane og annet avsperrert område, og til den høye farten kjøringen som regel foregår i, må likevel antall skader, herunder alvorlige skader og død, anses som lavt.

Sentrale aktører på motorsportsområdet har gjennomgående gitt uttrykk for at sikkerheten ved utøvelse av motorsport er god. Det er svært få dødsulykker og ulykker med alvorlige skader, noe som særlig gjelder for bilspport. Skaderisikoen for motorsyklister er vesentlig høyere, særlig for bruddskader. Likevel er MC-førere mye tryggere på bane enn på alminnelig vei. Fordi føreren normalt sklir på flat bakke og kun i noen få tilfeller treffer et polstret rekkverk, oppstår det svært få alvorlige skader.

Tilsvarende gjelder også ved gjennomføring av banedager. Selv om slik kjøring etter gjeldende regler ikke skal foregå i høyere fart enn 80 km/t, har en rekke aktører gitt innspill på at dette ikke overholdes av alle. Kjøringen skjer tid-

vis i til dels svært høye hastigheter. Til tross for dette har det vært få ulykker knyttet til denne typen aktivitet.

Etter Vegdirektoratets oppfatning var det ingen gode grunner som tilsa at de alminnelige fartsgrensene i vegtrafikkloven § 6 må gjelde ved trening og annen kjøring på lukket bane. Det ble derfor foreslått at politiets unntakskompetanse etter vegtrafikkloven § 6 sjette ledd utvides til også å omfatte slik kjøring. Det ble i den forbindelse foreslått inntatt en bestemmelse om at politiet kan stille vilkår i en slik tillatelse.

Vegdirektoratet var 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 mente imidlertid at 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. Det ble bedt om høringsinstansenes særskilte tilbakemelding om dette temaet.

Vegdirektoratet foreslo alternativt å innta en uttrykkelig hjemmel i vegtrafikkloven til å gi særlige regler om fartsgrenser for kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område. Gjeldende § 6 sjette ledd ble da foreslått videreført uendret, slik at politiets tillatelse til å avholde konkurranse innebærer at fartsgrensene etter lovens § 6 ikke gjelder. For trenings- og annen kjøring på lukket bane, ble det foreslått tatt inn en bestemmelse om at departementet kan gi særlige regler om fartsgrenser ved kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område. Slike regler vil bli fastsatt i forskrift, hvor det også vil kunne stilles nærmere vilkår for å ivareta sikkerheten ved slik kjøring, og hvor det også vil kunne inntas bestemmelser om at fartsgrensene kun kan fravikes etter søknad.

I høringsnotatet ble det primært foreslått å endre vegtrafikkloven § 6 sjette ledd til å lyde slik:

Fartsgrensene gjelder ikke for konkurransekjøring, trening til konkurransekjøring eller annen kjøring som med politiets tillatelse holdes på særskilt bane eller veg som stenges for

all annen trafikk. Politiet kan i tillatelsen stille nærmere vilkår i samsvar med lovens formål.

Alternativt ble det foreslått å beholde vegtrafikkloven § 6 sjette ledd uendret, mens et nytt syvende ledd tas inn i paragrafen med følgende ordlyd:

Departementet kan i forskrift gi særlige regler om fartsgrenser for kjøring på lukket bane eller annet avsperrt område som ikke er å anse som konkurransekjøring.

#### 4.1.2 Høringsinstansenes merknader

*Norsk Motorcykel Union (NMCU)* har i lang tid ønsket oppheving av fartsgrenser på bane for registrerte motorsyklar utenfor konkurranse. Med riktige forutsetninger og krav til instruktører, som kompetansekrav, opplæringsplan, dempet fokus på fart og god nok banesikkerhet, mener NMCU at vilkårene for en trygg gjennomføring er oppfylt. NMCU støtter derfor forslaget, og mener at det bør være politiet som gir fritak for fartsgrensene.

*Norges Bilsportforbund* er positive til at det åpnes for at det lovlig kan kjøres fortere enn gjeldende fartsgrenser, og til at politiet kan tillate at de alminnelige fartsgrensene ikke skal gjelde ved trening til konkurranse og for banedager.

*Norges Automobil-Forbund (NAF)* sier seg enig i at ingen grunner taler for at fartsgrensene på 50 og 80 km/t skal gjelde ved kjøring på lukket bane. NAF mener også at det er politiet som bør ha avgjørelsesmyndighet her, hensett til deres erfaring og særlige kunnskap om det aktuelle området.

*Statens vegvesen, tidligere Region nord*, finner det vanskelig å ta stilling til spørsmålet om hvem oppgaven bør ligge hos. *Statens vegvesen, tidligere Region øst*, er enig med Vegdirektoratet i at vurderingene som må foretas faller inn under politiets vanlige myndighetsområde etter politiloven §§ 11 og 14, og at politiet har god kunnskap i å forvalte denne myndigheten.

*Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)* støtter forslaget, men har ingen sterke synspunkter på om det er Statens vegvesen eller politiet som skal gi tillatelse etter vegtrafikkloven § 6. KNA mener at § 6 sjette ledd bør endres, fremfor å legge til et nytt syvende ledd.

*Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK)* og *AMCAR* mener at den foreslåtte endringen i vegtrafikkloven § 6 sjette ledd bør gjennomføres. Alternativet med å beholde § 6 sjette ledd uendret og legge til et nytt syvende ledd, bør droppes.

*Politidirektoratet (POD)* støtter ikke forslaget om at politiet skal gis kompetanse til å stille nærmere vilkår i samsvar med lovens formål. POD mener at Statens vegvesen besitter langt høyere kompetanse til å ta vurderinger knyttet til bane, kjøretøy og fart enn det politiet gjør. Myndighet til å gi fritak bør således tillegges Statens vegvesen. Tillatelsene som gis bør knyttes til banene og type kjøretøy, og ikke de enkelte arrangementene.

#### 4.1.3 Departementets vurdering

Departementet vil påpeke, til POD sitt synspunkt om at Statens vegvesen har bedre kompetanse til å vurdere riktig fart ut fra bane og kjøretøy, at det ikke er slik at hver bane har en konkret fartsgrense, det vil si en nærmere angitt hastighet som det ikke kan kjøres over på vedkommende bane. Det er heller ikke farten i seg selv som skal godkjennes, men om den aktuelle arrangøren er i stand til å ivareta sikkerheten ved kjøring utover de alminnelige fartsgrenser.

Politiets tilstedeværelse i lokalmiljøet, og kjennskap til motorsportbanene og arrangementene som de i dag har myndighet til å kontrollere, taler for at politiet bør ha kompetansen til å tillate arrangementer med den følge at disse unntas fra ellers gjeldende fartsgrenser. Dette gjelder også for aktiviteter som ikke er konkurransekjøring i egentlig forstand, men som har nær sammenheng med slik kjøring (eksempelvis trening til konkurransekjøring), eller som har likeartete risikomomenter som konkurransekjøring.

Departementet er likevel, etter en samlet vurdering, kommet til at denne kompetansen bør legges til Statens vegvesen. Ved vurderingen har departementet særlig vektlagt at de aktivitetene som det er tale om å utvide unntakskompetansen til å omfatte, skiller seg markant fra den type aktivitet – konkurransekjøring – politiet i dag har unntakskompetanse for. Det dreier seg blant annet om opplæringskurs for bil og motorsykel og banedager uten konkurranseelement, som vanskelig kan betraktes som offentlig arrangement som det etter politiloven skal gis melding til politiet om, eventuelt søkes om tillatelse for. Det er for øvrig ikke, så vidt departementet har kunnet bringe på det rene, i alle politidistrikter innført søknadsplikt (i stedet for meldeplikt) for arrangement (herunder motorsportkonkurranse) i medhold av politiloven § 14, jf. § 11.

Etter departementets syn innehar Statens vegvesen, som ansvarlig myndighet for gjeldende og kommende motorsportforskrift, de beste faglige forutsetninger for å avgjøre om et omsøkt arran-



gement oppfyller gjeldende sikkerhetsmessige krav, og derfor bør tillates. Statens vegvesen skal i tillegg få tilsendt reglementet som motorsportforbundene plikter å fastsette. Dette gir kunnskap og oversikt over sikkerhetsrelaterte forhold omhandlet i det interne regelverket, som politiet ikke har.

Tatt i betraktning den nære sammenhengen mellom motorsportkonkurransen på den ene siden, og treningskjøring til slik konkurranse og annen organisert kjøring på lukket bane på den andre siden, og for å unngå vanskelige avgrensings-spørsmål, anser departementet det lite formålstjenlig å dele unntakskompetansen mellom politiet og Statens vegvesen. Departementet mener at ett organ – Statens vegvesen – bør ha unntakskompetansen for all organisert kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område.

Ettersom det er ulike arrangører som bruker de samme banene, mener departementet at tillatelsen som innebærer unntak fra fartsgrensene ikke kan gis generelt for banen – det er det enkelte arrangementet som må godkjennes. Når det åpnes for at flere motorsportforbund skal kunne organisere konkurransekjøring, og for at annen organisert kjøring på bane skal kunne skje i høyere hastigheter enn gjeldende fartsgrens, er det viktig å sikre at fagpersoner har vurdert arrangementet, og om nødvendig satt særlige vilkår for å sikre god gjennomføring. En vurdering av banen alene er ikke tilstrekkelig til ivareta sikkerheten.

Når det gjelder valg av retts teknisk løsning, foretrekker alle instansene som har uttalt seg om temaet at unntaksbestemmelsen i vegtrafikkloven § 6 sjette ledd endres, fremfor å innføre et nytt syvende ledd i paragrafen. Departementet er enig i at førstnevnte løsning fremstår som mest hensiktsmessig.

Departementet foreslår derfor at vegtrafikkloven § 6 sjette ledd endres i tråd med forslaget primære løsning, med den endring at «politiet» erstattes av «Statens vegvesen» i både første og annet punktum.

## **4.2 Ny § 7 c – Hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser i forskrift**

### **4.2.1 Forslaget**

I forslaget til ny motorsportforskrift åpnes det for at klubber tilknyttet andre motorsportforbund enn Norges Bilspportforbund og Norges Motorsportforbund skal kunne organisere trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område. Det foreslås videre at den nye

forskriften også skal omfatte organisert kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranselement, slik som banedager og sikkerhets- og kjøretreningskurs.

For å ivareta sikkerheten ved trenings- og konkurransekjøring også i en situasjon der flere aktører – herunder nyetablerte foreninger og klubber – gis adgang til å organisere og tilby slik kjøring, er det foreslått å forskriftsfeste krav til forbundene. Av samme grunner foreslås det også fastsatt forskriftsbestemmelser med enkelte krav til arrangører av organisert kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranselement.

Det foreslås å stille krav om at forbundene må vedta et reglement som skal sikre at kjøringen organiseres på en sikker måte for førere og andre deltakere, samt for funksjonærer og publikum. Som et minimum skal reglementet blant annet inneholde krav til godkjenning av bane, regler for banens utforming og krav til arrangør, herunder om tilstedeværelse av erfaren personell under trening og konkurranse. Reglementet skal i tillegg inneholde krav til kjøretøy, opplæring av førere og ledsagere, personlig verneutstyr og førers alder. Krav til sikkerhetspersonell, brannberedskap og helsepersonell skal også inngå i reglementet.

Det foreslås å forskriftsfeste plikt for deltakere til å følge både vedkommende forbunds og den aktuelle banens reglement.

Det foreslås også å stille krav om tegning av forsikring til dekning av skade som kan voldes av motorvogn i forbindelse med trenings- og konkurransekjøring. I høringsnotatet er det foreslått å kreve at forsikringen skal minst tilsvare dekning etter bilansvarslova. Som nevnt i punkt 3.1.3, er departementet nå av den oppfatning at det for denne type aktiviteter ikke er rimelig å kreve en forsikring med så omfattende ansvarsdekning. Et arbeid med sikte på å endre ordlyden både i gjeldende motorsportforskrift § 4 og i tilsvarende bestemmelser i forslaget til ny motorsportforskrift, slik at forsikringsplikten begrenses under hensyntagen til motorsportens egenart, er igangsatt.

Det er nødvendig med lovhjemmel for å pålegge motorsportforbund en plikt til å fastsette et reglement med nærmere angitt minsteinnhold. Det kreves også lovhjemmel for å kunne stille kunnskapskrav til kurs- og opplæringsarrangør, og for å pålegge deltakerne en plikt til å følge arrangørens regelverk. En slik lovhjemmel foreligger ikke per i dag.

I høringsnotatet ble det foreslått inntatt en ny paragraf (§ 7c) om kjøring på lukket bane eller

annen avsperrert område i vegtrafikkloven, med følgende ordlyd:

Departementet kan i forskrift gi særlige regler om kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område, herunder krav til organisering og gjennomføring av slik kjøring og krav til ansvarsforsikring.

#### 4.2.2 Høringsinstansenes merknader

Ingen av høringsinstansene hadde merknader til forslaget.

#### 4.2.3 Departementets vurdering

Departementet mener at den foreslåtte § 7 c gir tilstrekkelig hjemmel til i forskrift å pålegge de ulike motorsportaktørene plikter til ivaretagelse av sikkerheten i motorsporten. Departementet merker seg at ingen av høringsinstansene hadde innvendinger mot forslaget. Departementet finner likevel grunn til å justere noe på den foreslåtte ordlyden. Denne språklige justeringen er ikke ment å endre på bestemmelsens materielle innhold.

I forslaget til ny motorsportforskrift legges det opp til at motorsportforbundene, tilsluttede klubber og baneiere selv har ansvaret for at motorsportarrangementene er trygge for alle involverte. Til dette formål skal det fastsettes reglement og etableres hensiktsmessige rutiner, og det

enkelte arrangement skal organiseres under særlig hensyntagen til sikkerhet. Dette er i tråd med dagens ordning. Tilsvarende gjelder for arrangør av annen organisert kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranseelement. Lider reglementet av mangler, vil Statens vegvesen i særlige tilfeller kunne kreve endringer for å rette på dette.

Skulle det vise seg at en slik løsning ikke på tilfredsstillende vis ivaretar sikkerheten ved konkurransekjøring og annen kjøring på avsperrert område, gir § 7 c departementet hjemmel til å fastsette mer detaljerte regler for slike aktiviteter, herunder om forhold som i forslaget til ny motorsportforskrift er overlatt til forbundene selv å regulere.

Det har vært ulike syn på spørsmålet om hvorfra politiet har hentet kompetansen til å gi tillatelse til konkurransekjøring nevnt i § 6 sjette ledd. Enkelte har tolket § 6 sjette ledd slik at den i seg selv gir politiet nødvendig hjemmel. Andre har lagt til grunn at hjemmelen var å finne i politiloven § 11, jf. § 14. For å unngå uklarheter med hensyn til Statens vegvesens kompetanse til å gi tillatelse til konkurransekjøring, treningskjøring og annen organisert kjøring på avsperrert område, ser departementet det som formålstjenlig at det fastsettes regler om dette i forskriftsbestemmelser gitt i medhold av § 7 c. Departementet finner det derfor hensiktsmessig å nevne uttrykkelig i § 7 c at det kan gis regler om slik tillatelse.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget om å legge unntakskompetansen etter vegtrafikkloven § 6 sjette ledd til Statens vegvesen medfører at det der må etableres et apparat for å behandle søknader om tillatelse. Dette vil medføre økonomiske og administrative konsekvenser som det er vanskelig å si noe presist om. Forslaget om å utvide unntakskompetansen til også å omfatte treningskjøring og kjøring på lukket bane som ikke er konkurranse, vil trolig innebære en ikke ubetydelig økning i antall søknader sammenlignet med det politiet har måttet behandle. Hvor stort antallet blir er det likevel vanskelig å gi et nøyaktig anslag på – i tillegg til eksisterende klubbers aktivitetsnivå vil dette blant annet avhenge av hvor stor tilveksten av nye forbund, klubber og andre virksomheter som ønsker å tilby denne typen aktiviteten blir. Det forutsettes at økte utgifter knyttet til dette dekkes innenfor Statens vegvesens gjeldende budsjettammer.

Forslaget om å etablere en hjemmel til å forskriftsfeste krav til motorsportaktørene innebærer i seg selv ingen økonomiske og administrative konsekvenser. Disse vil først inntre ved fastsettelse av forskriftsbestemmelsene. Etter gjeldende motorsportforskrift er kjøring på lukket bane og annet avsperrt område aktiviteter som i det vesentligste ivaretas av motorsportforbundene med tilhørende klubber. Slik vil det også være etter den foreslåtte nye forskriften. Forbundene vil etter forslaget plikte å oversende reglement og etterfølgende reglementendringer til myndighetene. Ettersom det åpnes for etablering av nye forbund, må det forventes at myndighetene rundt regelverkets ikrafttredelse vil kunne motta en del nye reglement, som det vil kreve noe ressurser å gjennomgå. Ettersom det ikke legges opp til noen godkjenningsordning, vil de økonomiske og administrative konsekvensene likevel være beskjedne.

## 6 Merknader til de enkelte bestemmelsene

### *Til § 6 sjette ledd*

I medhold av § 6 sjette ledd første punktum, kan deltakere i motorsportkonkurranser som foregår på særskilt bane eller veg stengt for alminnelig ferdsel, kjøre i høyere hastighet enn ellers gjeldende fartsgrenser. Det samme vil nå gjelde ved treningskjøring til slik konkurranse, og ved annen organisert kjøring på avsperrert område. Dette betinger at Statens vegvesen har gitt tillatelse til at slik arrangement eller aktivitet finner sted. Er kravet oppfylt, vil nødvendig myndighetstillatelse til å overskride vegtrafikklovens alminnelige fartsgrenser på henholdsvis 50 og 80 km/t foreligge.

Adgangen til å fravike fartsgrensene vil innebære at risikoen for skade øker sammenlignet med kjøring i høyst 80 km/t. Ved å stille vilkår med formål å ivareta deltakernes sikkerhet, vil skaderisikoen kunne holdes på et lavest mulig nivå. § 6 sjette ledd annet punktum gir Statens vegvesen adgang til å fastsette slike vilkår i tillatelsen til trenings- og konkurransekjøring eller annen kjøring som nevnt i første punktum. Vilkaarne vil blant annet kunne omfatte krav til opplæring, bruk av sikkerhetsutstyr, vakter, sikkerhetspersonell, brannberedskap og nærvær av helsepersonell.

### *Til § 7 c*

I § 7 c gis departementet hjemmel til å fastsette nærmere forskriftsbestemmelser for å regulere ulike sider ved kjøring på lukket bane eller annet

avsperrert område, herunder vei stengt for alminnelig ferdsel. Slike bestemmelser vil kunne omfatte mer overordnede krav til organisering av aktiviteten, herunder om medlemskap i motorsportforbund, fastsettelse av reglement og plikt for deltakere til å følge fastsatt reglement. Bestemmelsene vil også, særlig for kjøring på lukket bane uten konkurranseelement, kunne stille krav til arrangør blant annet knyttet til kunnskap og erfaring, og plikt for arrangør til å gi deltakerne nødvendig opplæring før kjøringen påbegynnes.

Departementet vil også i medhold av § 7 c kunne gi nærmere regler om søknads- og klageprosedyrer, herunder om krav om tillatelse fra Statens vegvesen ved avholdelse av motorsportkonkurranse, trening til slik konkurranse og annen organisert kjøring på lukket bane eller annet avsperrert område

§ 7 c gir også departementet hjemmel til å fastsette mer detaljerte regler for kjøring på avsperrert område. Disse reglene vil kunne omfatte handle om krav til godkjenning og utforming av bane og om krav til arrangør, herunder om tilstedeværelse av erfaren personell under trening og konkurranse. Departementet vil også kunne stille krav til kjøretøy, opplæring av førere og ledsagere, bruk av verneutstyr og førers alder, samt krav til sikkerhetspersonell, brannberedskap og helsepersonell.

I medhold av § 7 c kan departementet også gi bestemmelser om plikt til å tegne forsikring, herunder ansvarsforsikring og arrangørforsikring, og om omfanget av forsikringsplikten.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under  
et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om  
endringer i vegtrafikkloven (motorsport).

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (motorsport) i samsvar  
med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til lov om endringer i vegtrafikkloven (motorsport)

#### I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 6 sjette ledd skal lyde:

Fartsgrensene gjelder ikke for konkurransekjøring, trening til konkurransekjøring eller annen organisert kjøring som med Statens vegvesens tillatelse holdes på særskilt bane eller veg som stenges for all annen trafikk. Statens vegvesen kan i tillatelsen stille vilkår i samsvar med lovens formål.

Ny § 7 c skal lyde:

§ 7 c. *Kjøring på lukket bane eller annet avsperret område*

*Departementet kan i forskrift gi regler om kjøring på lukket bane eller annet avsperret område, herunder nærmere regler om tillatelse, om organisering og gjennomføring av slik kjøring, og om forsikring.*

#### II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

---

---



