



Kongelig Norsk
Automobilklub

Besøksadresse:
Nils Hansens vei 2,
0667 Oslo

Postadresse:
Postboks 6322, Etterstad
0605 Oslo

Telefon: 21 60 49 00
E-post: kna@kna.no
Telefaks: 21 60 49 01

Bankgiro: 7032 05 19223
Org. nr.: 954 332 411

www.kna.no

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6706 Etterstad
0609 Oslo

Oslo, 5.april 2019

Deres referanse: 18/104028-30

Saksbehandler: Anette Hauge

Innledning

Kongelig Norsk Automobilklub - KNA er Norges første bilorganisasjon. KNA er en frivillig organisasjon for bileiere og bilinteresserte. KNA har lagt betydelige ressurser inn i norsk bilsport for at denne skal utvikle seg positivt hva gjelder både sikkerhet og sportslig. KNA har aldri hatt økonomisk utbytte eller økonomiske interesser i arbeidet med Norsk bilsport.

NBF har hatt ansvar for forvaltningen av regelverk, utvikling av regelverk, forsikringsordninger og stadig vært myndighetenes «garantist» for at bilsport aktiviteter gjennomføres på en trygg måte og at arenaene (banene) er trygge for utøvere og publikum. I tillegg har NBF med egne midler og støtte fra KNA/FIA lagt store ressurser inn i oppbygningen av den sportslige aktiviteten innen bilsport.

KNA vil påpeke at risikoen for at ulykker ved konkurransekjøring og trening til konkurranse øker hvis ansvaret for sikkerheten pulveriseres gjennom muligheten for «lavterskel» etablering av flere forbund. Dette kommer vi tilbake til nedenfor.

KNA er enig i at motorsportforskriften ikke kasuistisk skal definere kjøretøytyper og løpstyper. Videre er KNA enig i at det bør åpnes for at registrerte kjøretøyer skal kunne kjøre i høyere hastigheter på godkjente baner under visse vilkår, samt at vegtrafikklovens bestemmelser ikke passer for banekjøring eller kjøring på lukkede områder.

KNA vil bemerke at vi er enig i at konkurranselovgivningen ikke er en utfordring, noe vi også oppfatter at direktoratet selv mener under punkt 6.4.2, 2. avsnitt som avslutter med «*Den norske forskriften vurderes ikke å være i strid med § 10 i konkurranseloven.*»

KNA vil også bemerke at beskrivelsen i direktoratets Vedlegg 1, punkt 2.2, 3. avsnitt om at NAF ble ekskludert fra norsk bilsport ikke er korrekt. Det Nasjonale Sportsreglementet (NSR) gir styret/årsmøtet i NBF hjemmel til å bestemme hvem som er tilknyttet NBF. Både NBFs styre og årsmøtet har vært tydelige på at NAF ikke er ekskludert. Dette er formidlet både muntlig og skriftlig til NAF. Det er heller ikke korrekt at bilsporten ikke kan motta støtte fra Kulturdepartementet og at

MEMBER OF





Amcar har trukket seg fra all bilsport, slik som gjengitt på naf.no. Noe som i en viss grad synes å være korrigert i Vedlegg 1.

Forvaltning av regelverk og ivaretagelse av sikkerhet – flere forbund

I Norsk bilsport er det 5.200 årslisenser for aktive utøvere, i tillegg er det arrangørlisenser og engangslisenser for de som ønsker å prøve seg innen bilsport. Under punkt 5,2 i høringens vedlegg 1 nevnes det hvordan UK er organisert med flere forbund. UK er Europas motorsport mekka, motorsporten omsetter for 2-3 sifrede milliard beløp hvert år og tusenvis av mennesker arbeider profesjonelt i dette markedet i UK. Å tillegge dette stor vekt for norske forhold fremstår ikke som særlig relevant. Også Sverige som er nevnt i høringens vedlegg 1, har lange motorsport tradisjoner og relativt sett store miljøer sammenliknet med Norge.

NBFs sin økonomi baserer seg i all hovedsak på noen beskjedne lisensinntekter. Alle midlene i NBF benyttes til å forvalte det ansvaret NBF har for å ivareta sikkerheten og samle frivillige funksjonærer fra medlemsklubbene, og gi disse nødvendig kompetanse for å ivareta sikkerheten i norsk bilsport. Klubbene eier og driver banene i Norge på frivillig basis, med unntak av Rudskogen og Vålerbanen. Det er små forhold og det meste er basert på samhold og frivillighet, og ikke kommersiell drift.

KNA mener at direktoratets foreslåtte endring som åpner for flere forbund vil kunne pulverisere ansvaret for å ivareta sikkerheten. I tillegg vil hvert enkelt forbunds økonomi kunne bli så svekket at evnen til å ivareta og utvikle sikkerheten innen bilsporten reduseres. Spesielt alvorlig blir dette hvis vilkårene for å etablere et forbund er basert på en «lavterskel modell» uten vilkår og kontrollfunksjon.

Det må etableres vilkår for nye forbund

Et forbund innen motorsport utvikler regler, håndhever regler, foretar kontroller, ivaretar forsikringer, utsteder lisenser, utdanner nøkkelpersoner som løpsledere, dommere, jurymedlemmer, banegodkjennerne, tekniske kontrollanter og skaffer kvalifiserte nøkkelpersoner til den enkelte arrangør m.m. I tillegg er forbundet klubbene- og førernes rådgivere, og på visse områder sekretariatet for all motorsportaktivitet. Det er derfor avgjørende at et forbund har ressurser og kompetanse til å ivareta disse oppgavene.

Det må stilles krav til forbundets økonomi, administrasjon, tilgjengelighet, kompetanse og kontrollfunksjon. Hvis ikke blir sikkerheten og øvrige funksjoner ikke ivaretatt. Det blir da opp til hver enkelt klubb/arrangør å ta ansvar for det enkelte arrangement.

Hvis en lavterskel modell for etablering av forbund for konkurranse- og trening til konkurranse etableres, så vil det være en potensiell risiko for at den nasjonale kompetansebanken innen forvaltning og sikkerhet svekkes. Den overordnede «garantisten» for sikkerheten i norsk motorsport vil med andre ord ikke kunne ta det forvaltningsansvaret myndighetene og motorsporten ønsker. Personlig økonomi og egne ressurser vil styre ivaretagelsen av sikkerheten og utvikling og forbedringer knyttet til sikkerhet vil være prisgitt enkeltpersoner og arrangører. Dette er motorsporten neppe tjent med.



Sportslig

NBF bruker mye ressurser for å ivareta både breddeidretten og elitesatsingen i Norsk bilsport. Det er i dette systemet som i andre idretter, at bredden er avgjørende for eliten og vica versa. Det er ikke ukjent at enkeltaktører faller for fristelsen å «melde» seg ut av fellesskapet og kun prioritere det som gagnar dem selv uten hensyn til hvordan dette svekker helheten. Det er uheldig for fellesskapet både hva gjelder sportslighet og sikkerhet, samt andre viktige forvaltningsoppgaver som må ivaretas av forbundet. Hvis Direktoratet åpner for flere forbund gjennom en «lavterskel modell,» så er det en risiko for at den sportslige felleskapsmodellen utfordres på en uheldig måte.

KNA mener konsekvensene av at fellesskapet rundt NBF som forvaltningsorgan fragmenteres må anses som en mindre god løsning enn å samle sporten rundt et forvaltningsorgan der alle deltar.

Kommentarer til punkt 6.4.2, 6.-8. avsnitt i vedlegg 1 til høringen

NBF har svært lang erfaring og høy kompetanse rundt bilsport og sikkerhet. NBF har også via KNA/FIA god tilgang på faglig støtte til å ivareta sikkerheten. Når andre ikke eksisterende forbund viser til at også «de» kan ivareta sikkerheten, så antas dette å være personlige ytringer fra enkeltpersoner. At mange utenfor dagens forbund har motorsportkompetanse er riktig, men **dette er ikke det samme som kompetanse til å ivareta sikkerheten under motorsport arrangementer.**

Når SVV i avsnitt 7 skriver at konkurranse (flere forbund) vil bidra til effektivt bruk av samfunnets ressurser, så undrer KNA på om SVV også forstår risikoen for et fragmentert system med enkeltaktører, uten ressurser og evne til å ivareta de «ulønnsomme» og kostnadskrevende forvaltningsoppgavene?

Det er noe uklart hva SVV mener i 8. avsnitt der det står at mindre klubber med begrenset kompetanse og ressurser foreslås tilknyttet et forbund etter gjeldende ordning, som foreslås videreført. Det er videre slik at noen må finansiere driften av et forbund, og små klubber uten økonomi vil ikke kunne bidra til å drifte et forbund. Driften av et forbund skjer gjennom inntekter fra klubbene og deres medlemmer. Da er det viktig at alle er med på spleiselaget.

Kommentarer til punkt 6.5 Annen organisert kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranseelement.

KNA støtter forslaget om å åpne for organisert kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranseelement med registrerte kjøretøyer og tillatt hastighet over 80 km/t. KNA mener det kan være forsvarlig å overlate til arrangør og baneieier å utarbeide spesifikke regler for kjøring jfr. vedlegg 2 Kapittel 3, § 11. Det kan også være et alternativ å med et sett av minimumsregler opplistet i forskriften. Her kan for eksempel nevnes krav om «fører-/informasjonsmøte,» personlig sikkerhetsutstyr, regler for kjøringen på banen, (enveiskjøring på banen, all stans forbudt på banen), sikkerhetsmannskap på uoversiktlige steder på banen, o.l.

Når det gjelder bestemmelsen om forsikring i vedlegg 2, kapittel 3, § 12, så støtter KNA forslaget.



Når det gjelder kravene til personlig sikkerhetsutstyr for motorsyklister, så mener KNA at det bør kreves komplett kjøreutstyr, dvs kjøre dress, støvler, hansker og selvfølgelig hjelm.

Kommentar til punkt 6.6 i vedlegg 1

KNA støtter SVVs vurdering av at det ikke foreligger gode grunner for at gjeldende fartsgrense på hhv 50 og 80 km/t skal gjelde ved trening og annen kjøring på lukket bane. KNA støtter også at politiet gis kompetanse i vgtrl § 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 konkurranse element. At politiet kan stille vilkår til en slik tillatelse bør kunne godtas.

KNA har ingen sterke synspunkter på om det er SVV eller politiet som gir nødvendig tillatelse/får kompetanse etter vgtrl § 6 sjette ledd så lenge klubbene/arrangørens behov for tillatelse gis og dette skjer på en praktisk og effektiv måte.

KNA støtter som utgangspunkt ikke den alternative løsningen om at de kan gi særlige regler om fartsgrenser for kjøring på lukket bane eller annet avsperrt område, men utelukker ikke at en nærmere vurdering/oppløring av dette forslaget også kan gis støtte.

Oppsummert

Primært er KNA imot at det åpnes for flere motorsportforbund fordi dette svekker muligheten for å ivareta sikkerheten og den sportslige modellen som består av breddeidrett og elitesatsing.

Sekundært mener KNA at det som et minimum, om man skal tillate etablering av flere forbund, må stille tydelige, strenge og relevante vilkår for etablering av et forbund. Ref formålet om å ivareta sikkerheten, som fremkommer flere steder i høringsnotatet.

KNA støtter forslaget knyttet til annen organisert kjøring på lukket bane som ikke innebærer et konkurranseelement, og mener slike arrangementer bør kunne arrangeres utenfor eksisterende motorsportforbund.

Med Vennlig hilsen

KONGELIG NORSK AUTOMOBILKLUB

Børre Skiaker
Generalsekretær