
HØRINGSNOTAT

Forslag til endring i motorsportforskriften – presisering av forsikringsplikten omfang.

1. Innledning

Samferdselsdepartementet sender med dette på høring forslag til endring i forskrift om motorsport på lukket bane eller annet avsperrert område og om annen bruk av go-kart (motorsportforskriften), med formål å presisere omfanget av forsikringsplikten etter forskriften.

Bakgrunnen for forslaget er at ordlyden i gjeldende forskrift kan tolkes slik at det stilles krav om forsikring som, uten begrensninger, dekker objektivt ansvar for enhver skade motorvogn gjør på personer og eiendom i forbindelse med løp. Det har ikke vært meningen å innføre en så omfattende forsikringsplikt for motorvogn som brukes i konkurransekjøring eller trening til slik kjøring, og en presisering av ordlyden for å gjøre dette klart er ønskelig.

Hensikten med forslaget er å klargjøre omfanget av forsikringsplikten, under hensyntagen til motorsportens særpreg. Den som deltar i motorsport aksepterer risikoen knyttet til denne type aktivitet, og har derfor ikke samme behov for erstatningsvern som en tredjepart som påføres skade. En omfattende forsikringsplikt vil i tillegg kunne føre til meget høye forsikringspremier for arrangører og utøvere, noe som vil kunne redusere interessen for motorsport.

Gjeldende motorsportforskrift vil etter planen bli erstattet av en ny forskrift om motorsport mv. i løpet av 2021. I forslaget til denne nye forskriften, som allerede har vært på høring, er forsikringsplikten angitt på samme måte som i dagens forskrift. Det er således nødvendig også å endre ordlyden i den kommende forskriften.

2. Bakgrunn

Samferdselsdepartementet ble i desember 2019 kontaktet av Norges Bilsportforbund (NBF), som hadde blitt oppmerksom på en uklarhet med hensyn til omfanget av forsikringsplikten i motorsportforskriften § 4 (§ 8 i forslaget til ny forskrift). Etter bestemmelsens ordlyd gjelder det en plikt til å tegne forsikring «som minst tilsvarende dekning etter lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjør (Bil-ansvarslova)».

NBF påpekte at tolket bokstavelig krever forskriften forsikring med samme dekningsgrad som i bilansvarslova. Dette innebærer at forsikringen skal dekke objektivt ansvar for enhver skade som motorvognen i løpene gjør på personer eller eiendom, uten begrensninger.

Blant annet måtte svært hyppig forekommende materiellskader som deltakende kjøretøy påfører hverandre være dekket 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 § 2c (som unntar motorsporten fra loven) og motorsportforskriften, rettstilstanden i andre land og situasjonen i andre idretter, anførte

NBF at motorsportforskriften ikke var ment å pålegge et strengt objektivt ansvar etter bilansvarslova. Tvert imot var tanken å kreve en begrenset dekning tilsvarende NBF og NMF sine forsikringsordninger gjennom flere år. I korte trekk dekker disse ordningene deltagerens ansvar etter bilansvarslova § 4 (objektivt ansvar for enhver skade forvoldt av motorvogn), unntatt skade på deltagerne selv (fører og passasjer - typisk kartleser), skade som deltagerne volder på hverandre, og skade på leiet område som bane, tribune, og gjerde. NBF anmodet om at ordlyden i motorsportforskriften ble presisert i tråd med dette.

Etter å ha vurdert foreliggende rettskilder ga departementet i brev av 2. mars 2020 til NBF sin tilslutning til forbundets oppfatning av rettstilstanden. Departementet uttalte samtidig at det kunne være formålstjenlig å endre forskriftens ordlyd for å klargjøre rettstilstanden, men at dette ville måtte gjøres i en egen endringsprosess.

Høsten 2020 tok NBF igjen kontakt med Samferdselsdepartementet, med anmodning om at rettstilstanden med hensyn til forsikringsplikten etter motorsportforskriften blir klargjort som forespeilet. Bakgrunnen var at forbundets assurandør hadde varslet om at NBF og Norges Motorsportforbund (NMF) sine forsikringer ikke ville bli fornyet etter årsskiftet, dette på grunn av den uklare rettstilstanden. Uklarheten ville også føre til at det blir vanskelig (om i det hele tatt mulig) og svært dyrt å tegne forsikring hos et annet forsikringsselskap. Forbundene hevder at de dermed risikerer å stå uten forsikring etter årsskiftet, med den følge at det ikke vil kunne arrangeres motorsportkonkurranser etter 1. januar 2021.

3. Gjeldende rett

Bilansvarslova

Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer («bilansvarslova») oppstiller i § 4 et objektivt ansvar for alle skader som motorvogn «gjer»:

Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i etter kapitel IV, endå om ingen er skuld i skaden.

Det er derfor i utgangspunktet vide rammer for hva som faller innenfor ansvaret etter loven. For motorsport er det imidlertid gjort unntak i lovens § 2 c:

Reglane i lova gjeld ikkje tilfelle då skaden:

c) er gjord medan vogna er med i motorvognrenn som vert halde på avstengde stader i samhøve med serleg politiløyve

Det omfattende ansvaret etter bilansvarslova § 4 gjelder dermed ikke for motorvogn som deltar i motorvognrenn.

Motorsportforskriften

Motorsportforskriften regulerer all organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrt område. Forskriften gjelder pr. i dag ikke for annen type kjøring på adskilt område som regelmessig foregår i høye hastigheter, slik som sikkerhets- og kjøretreningskurs og banedager (arrangement der deltakere gis mulighet til å kjøre på lukket bane med egen bil eller arrangørens biler).

Motorsportforskriften bestemmer at trenings- og konkurransekjøring må skje i regi av og med medlemmer i klubb tilsluttet NBF og NMF, og gir med dette disse forbundene enerett til å drive motorsport i Norge. Forskriften lister opp en rekke løpstyper/kjøretøy (blant annet trial, gokart, speedway og bilcross), og bestemmer at det for disse gjøres unntak fra førerkortforskriftens krav til førerkort og minstealder, fra kjøretøyforskriftens tekniske krav og krav til godkjenning og fra bruksforskriftens krav til registrering. I stedet gjelder forbundenes regelverk/krav. Forskriften gir videre politiet myndighet til å sette vilkår for gjennomføring av et arrangement som krever politiets tillatelse.

Dels på bakgrunn av behov for oppdatering av regelverket som følge av utviklingen i motorsporten nasjonalt og internasjonalt, og dels på grunn av et ønske om å åpne for at flere forbund skal kunne drive motorsport i Norge, fikk Statens vegvesen i oppdrag å gå gjennom dagens regelverk og foreslå hensiktsmessige endringer. Et forslag til ny motorsportforskrift har vært på høring, og den nye forskriften er tenkt fastsatt våren/sommeren 2021, etter at nødvendige lov hjemler er etablert. Den nye forskriften vil, i tillegg til organisert trenings- og konkurransekjøring på avsperrt område, også gjelde for annen kjøring på bane som ikke innebærer et konkurranseelement (for eksempel banedager og sikkerhetskurs).

I gjeldende motorsportforskrift § 4 fastsettes plikten til å forsikre motorvogn som deltar i organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrt område slik:

For kjøretøy som benyttes til kjøring etter dette kapittel må det være tegnet forsikring som minst tilsvarende dekning etter lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjør (Bil-ansvarslova).

En naturlig forståelse av bestemmelsens ordlyd tilsier at det stilles et krav om forsikring som dekker objektivt ansvar for enhver skade som motorvogn, i forbindelse med trenings- og konkurransekjøring, gjør på andre personer eller eiendom, uten begrensninger. Hvorvidt en slik forståelse er riktig og må legges til grunn, synes ikke å ha blitt vurdert før Statens vegvesen gjennomgikk forskriften i 2019, og konkluderte med at det gjaldt et slikt omfattende objektivt ansvar. Statens vegvesen foreslo at forsikringsplikten omfang ikke endres i den nye forskriften, men at arrangør pålegges en plikt til å sikre at nødvendig forsikring foreligger, samt selv tegner arrangørforsikring. Ingen høringsinstanser hadde merknader til en slik tolkning av bestemmelsen, eller var imot at en forsikringsplikt av slikt omfang ble videreført.

Etter departementets oppfatning kan det likevel stilles spørsmål ved en slik forståelse av motorsportforskriften § 4. Flere forhold tilsier at bestemmelsen ikke bør tolkes slik at den pålegger et strengt og omfattende objektivt ansvar tilsvarende det i bilansvarslova – en noenlunde like god forsikringsdekning som etter loven er tilstrekkelig:

- Forarbeider til bilansvarslova § 2 c

I forarbeidene til unntaksbestemmelsen i bilansvarslova § 2 c, i NUT 1957:1 s. 79, uttales:

«Særskilt tillatelse av politiet (generelt eller for det enkelte tilfelle) er etter utkastet et nødvendig vilkår for at lovens regler om erstatning- og forsikringsplikt ikke skal gjelde. Komiteen antar at politiet ikke bør nøye seg med å kreve ansvarsforsikring for det erstatningsansvar som

følger av alminnelige erstatningsregler, men en betryggende ulykkesforsikring til fordel for mulige skadelidte under motorløpet. Skadelidte bør trolig stort sett sikres noenlunde like godt som etter trafikkforsikringen, muligens med modifikasjoner for «passasjerer».»

Justisdepartementet sluttet seg til dette i Ot.prp.nr.24 (1959-1960) s. 41, der det fremgår at departementet har vektlagt at politiet bør sørge for sikkerhetsstillelse som gir *«like god eller noenlunde like god dekning som trafikkforsikringen»*.

- Forarbeidene til motorsportforskriften

Før dagens motorsportforskrift gjaldt forskrift om organisert motorsport på lukket området fra 1989, som ikke stilte krav til forsikring. I forarbeidene til gjeldende motorsportforskrift (forslag til motorsportforskrift av 12. juli 2000) uttales på side 1:

«På grunn av den stramme tidsrammen var det en del åpne spørsmål forut for høringen. Høringen har ikke gitt fullgode svar på alt, og en må være forberedt på å justere det regelverk som fastsettes når en får erfaring med hvordan det fungerer», jf. forslag til motorsportforskriften av 12. juli 2000 side 1.

På side 4 i samme dokument uttales:

«Trafikkforsikringsforeningen foreslår en endring i bilansvarslova (BAL) for å presisere forsikringsplikten. [...] Vi viser til møte i Samferdselsdepartementet under saksforberedelsen der bl.a. Justisdepartementet var til stede. Justisdepartementet har i høringen dessverre ikke kommentert forholdet til BAL som en var enig om var noe uklart. Dersom en skal endre lova må en gå nærmere inn på hele bilsportområdet. Dette vil også ta tid. Det vil kanskje være ønskelig å arbeide videre med dette området, mens dersom forskriften skal fastsettes innenfor tidsrammen opprettholder Vegdirektoratet sitt forslag».

Det synes dermed klart at dagens bestemmelse om forsikringsplikt i motorsportforskriften § 4 ikke ble tilstrekkelig utredet som følge av tidspress, og at det heller ble lagt opp til justeringer etter hvert som man fikk erfaring med hvordan forskriften fungerte.

- Forsikringsordningene innen motorsporten i Europa

Forsikringsordningene innen motorsporten i andre europeiske land tilsvarer NBF sin eksisterende ordning, med en kombinasjon av arrangør- og ansvarsforsikring og ulykkesforsikring.

I Sverige og Danmark er forsikringsordningen som NBF og NMF har tegnet lovfestet, jf. henholdsvis Lag (1976:357) om motortävlingsförsäkring 1-3 §§ og Bekendtgørelse nr 659 af 11. juni 2010 om afholdelse af motorløb på bane §§ 8 og 9.

- Situasjonen i andre idretter

For andre idretter enn motorsport har det tradisjonelt ikke vært stilt krav om forsikring, ut ifra betraktninger om aksept av risiko. Dette gjelder eksempelvis sykling og alpint, som innebærer en relativt stor risiko for alvorlige skader. Først i de senere årene har det vært økt bevissthet rundt mulighetene for å forsikre utøverne gjennom ulykkesforsikringer.

- Eksisterende forsikringsordning

NBF har gjennom If tegnet en ansvarsforsikring for seg selv og arrangørene («Arrangør- og ansvarsforsikringen»), og en kollektiv ulykkesforsikring for personer som deltar i løp i forbundets regi («Ulykkesforsikringen»). Ulykkesforsikringen dekkes gjennom den enkelte deltakers lisens, men med mulighet til å betale ekstra for en utvidet dekning. Forsikringsordningen har bestått gjennom flere år, har fungert godt og er i tillegg rimelig for utøverne.

Arrangør- og ansvarsforsikringen omfatter arrangøransvaret med i alt 10 millioner kr pr. skadetilfelle, samt deltagernes ansvar i henhold til bilansvarslova § 4. Unntatt fra forsikringen er:

- skade på fører og andre som befinner seg i eller på kjøretøyet,
- skade som deltagerne volder på hverandre,
- skade på leiet område som bane, tribune, gjerde etc. og
- skader som følge av at isen brister.

Ulykkesforsikringen omfatter følgende skader til personer i frivillige aktiviteter:

- menerstatning ulykke ved minst 1 % invaliditetsgrad, oppad begrenset til 240 000 kr,
- ubegrensede påløpte utgifter og
- dødsfallerstatning ulykke, oppad begrenset til 120 000.

Hensett til formålet med innføringen av forsikringsplikt i motorvognforskriften, og tatt i betraktning deltakernes aksept av risiko knyttet til motorsport, fremstår forsikringsordningen som formålstjenlig – uten å medføre unødige store utgifter for utøverne, ivaretar den sikkerhetsbehovet på en tilfredsstillende måte.

En plikt til å tegne ansvarsforsikring tilsvarende den som inngår i den beskrevne forsikringsordningen er, slik departementet ser det, best tilpasset motorsportens egenart.

4. Forslag til endring av ordlyd

Departementet finner det hensiktsmessig, for å klargjøre forsikringspliktens omfang i tråd med ovennevnte, å endre ordlyden i motorsportforskriften § 4 slik at det kommer tydeligere frem hva forsikringen skal omfatte, og hva den ikke behøver å omfatte.

Ordlyden som foreslås er bygd over samme lest som de relevante svenske lovbestemmelser.

Forslaget legger opp til at det skal tegnes én forsikring som på objektivt grunnlag og uten løpsbegrensning dekker de skader som motorvogn kan forårsake.

Forsikringen skal dekke alle skader som motorvogn kan volde i forbindelse med organisert trenings- eller konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrt område, med unntak for nærmere angitte skadetyper. Det presiseres i forslaget at forsikringen skal ha samme dekning som bilansvarslova. Ved dette oppnår man at reglene etter denne loven, blant annet om ansvarsgrunnlag og erstatningsberegning, gjelder tilsvarende for motorsport, med unntak av at anvendelsesområdet er saklig begrenset for å hensynta de ulike særtrekkene ved motorsport.

Etter forslaget kreves det ikke at forsikringen som skal tegnes omfatter skade på sjåførene eller passasjerene (herunder kartleser og lignende) som deltar i trenings- eller konkurransekjøringen. Det er imidlertid ikke noe i veien for at slike skader inkluderes i forsikringsavtalen etter eget ønske. Tilsvarende gjelder for skade på motorvognene og eiendommer på lukket bane eller annet avsperrert område, og for tingsskade som påføres forsikringstakeren eller den som eier eller leier området for avholdelsen av trenings- eller konkurransekjøringen. Det stilles ikke krav om at slike skader omfattes av forsikringen, men det er heller ikke noe forbud mot at skadene om ønskelig tas med i forsikringen.

Det er i utgangspunktet arrangøren som etter forslaget pålegges å tegne forsikring. Forsikringen vil likevel kunne tegnes kollektivt av forbund og sammenslutninger. Dette bidrar til at en alltid har sikkerhet for at det finnes et pliktsubjekt for forsikringene, samtidig som det gir den nødvendige fleksibiliteten med hensyn til organisasjonen av motorsporten til enhver tid.

Gjeldende motorsportforskrift vil, som nevnt tidligere, bli erstattet av en ny forskrift om motorsport mv. i løpet av 2021. I den nye forskriften er plikten til å tegne forsikring for skade som motorvogn gjør i forbindelse med organisert trenings- og konkurransekjøring, foreslått angitt på samme måte som i dagens forskrift, jf. ny § 8. Det er derfor nødvendig å endre ordlyden også i den nye bestemmelsen, som i Vegdirektoratets endelige forslag etter høringen er blitt til § 9. Der slås det også fast at arrangøren skal sikre at nødvendig forsikring foreligger. I tillegg innføres en plikt for arrangører av organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område til å tegne særskilt arrangørforsikring.

Den nye forskriften vil også gjelde for annen kjøring på bane som ikke innebærer et konkurranseelement. Slik kjøring skjer med registrerte kjøretøy, og det skal være tegnet forsikring etter bilansvarslova. Der den aktuelle kjøringen ikke dekkes av en slik forsikring, stilles det imidlertid krav om forsikring som "minst tilsvarer dekning etter Bilansvarslova", jf. ny § 12, som i endelig forslag etter høringen er blitt til § 13. Også i denne paragrafen slås det fast at arrangøren skal sikre at nødvendig forsikring foreligger, og det innføres en plikt for arrangør til å tegne særskilt arrangørforsikring.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Departementet antar at en, ved å presisere omfanget av forsikringsplikten etter motorsportforskriften, reduserer risikoen for tvister som i verste fall ville måtte avgjøres i rettsapparatet. Dette vil kunne spare både involverte parter og domstolene for betydelig ressursbruk. Ved å klargjøre at det ikke kreves at forsikringen dekker et omfattende objektivt ansvar som i bilansvarslova, bidrar man formodentlig til at forsikringspremien ikke økes vesentlig.

6. Forslag til forskriftsendring

Følgende endringer foreslås:

- 1) I forskrift 15. januar 2001 nr. 26 om motorsport på lukket bane eller annen avsperrert område og annen bruk av og-kart gjøres følgende endring:

§ 4 skal lyde:

§ 4. Til dekning av skade som motorvogn kan volde i forbindelse med kjøring etter dette kapitlet, skal det tegnes forsikring med tilsvarende dekning som etter lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer.

Forsikringen behøver likevel ikke omfatte:

- skade på sjåfør eller passasjer som deltar i kjøringen.
- skade på motorvogn eller eiendom på lukket bane eller annet avsperrert område.
- tingsskade som påføres forsikringstakeren eller den som eier eller leier området der kjøringen finner sted.

- 2) I ny forskrift om motorsport på lukket bane eller annen avsperrert område og annen bruk av og-kart skal § 9 lyde:

§ 9 Forsikring

Til dekning av skade som motorvogn kan volde i forbindelse med kjøring etter dette kapitlet, skal det tegnes forsikring med tilsvarende dekning som etter lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer.

Forsikringen behøver likevel ikke omfatte:

- skade på sjåfør eller passasjer som deltar i kjøringen.
- skade på motorvogn eller eiendom på lukket bane eller annet avsperrert område.
- tingsskade som påføres forsikringstakeren eller den som eier eller leier området der kjøringen finner sted.

Arrangøren må sikre at slik forsikring foreligger for aktivitet etter dette kapitlet.

Arrangører av organisert trenings- og konkurransekjøring på lukket bane eller annet avsperrert område må ha tegnet arrangørforsikring.

- 3) ny forskrift om motorsport på lukket bane eller annen avsperrert område og annen bruk av og-kart skal § 13 lyde:

§ 13 Forsikring

For kjøretøy som benyttes til kjøring etter dette kapitlet må det være tegnet forsikring etter lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer (Bilansvarslova).

For kjøring som ikke dekkes av forsikringen etter første ledd, må det tegnes særskilt forsikring med tilsvarende dekning som etter lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer.

Forsikringen etter annet ledd behøver likevel ikke omfatte:

- skade på sjåfør eller passasjer som deltar i kjøringen.

- skade på motorvogn eller eiendom på lukket bane eller annet avsperrert område.
- tingsskade som påføres forsikringstakeren eller den som eier eller leier området der kjøringen finner sted.

Arrangøren må sikre at slik forsikring foreligger for aktivitet etter dette kapitlet.

Arrangører av organisert kjøring på lukket bane må ha tegnet arrangørforsikring.

7. Høringsfrist

Frist for høring er satt til 1. februar 2021.