

**DOM I APPELLDOMSTOLEN – NBF**

**AVSAGT 12.12.2022**

**Saksnr:** Appell nr. 293 (over NBFs Domsutvalgs Dom 115)

**Arrangørlisens:** 53799

**Rettsens medlemmer:**

Svein Magne Øksnevad

Anders Tråstadkjølen

Ole Andresen

Anne-Kjersti Ludviksen

**Løpskategori:** Racing NM-NC

**Løpstatus:** Nasjonalt H-løp – NM racing klasse GT4

**Løpsdato:** 12.–14.08.2022

**Arrangør:** NMK Sarpsborg Rudskogen

**Jury:**

Tom Vidar Kaasa, juryleder

Anne Karin Jørgensen

Kristian Seterøy

**Løpsleder:** Lars Petter Snopestad

**Møtedato:** 12.12.2022

## 1. Hva saken gjelder – behandlingen i domstolen

Under NM for racing klasse GT4 på Rudskogen 12 – 14 august ble startnummer X med fører A og ledsager / anmelder B, tatt inn til etterkontroll. Det ble avdekket at bilen hadde motoreffekt (målt på hjula) på over den i selvangivelsen for bilen opplyste 230 HK med vekt 1220 kg. Effekten ble målt med en såkalt Powerlog montert i bilen av arrangøren iht det tekniske reglement for Racing klasse GT4.

Powerlog fra bilen ble kontrollert av faktadommer Powerlog den 14.08.22 som fant at bilen ikke var i henhold til reglementet. Effekten ble målt til 405,9 HK i finale 1, altså klart over maksimumsgrensen i regelverket.

Juryen besluttet den 02.09.22 enstemmig følgende:

*«Startnummer X fører A diskvalifiseres fra finale 1. Videre innstiller juryen med bakgrunn i GB 12.2.1. C at A suspenderes for 6 måneder og at ledsager B suspenderes i 9 måneder. Vi ber samtidig om at domsutvalget vurderer poengene som er oppnådd i årets NM i racing»*

Effekten på bilen ble også målt med Powerlog etter finale 3 i samme løp hvor straffen ble satt til diskvalifikasjon fra finale 3 samt innstilling om suspensjon og tap av NM-poeng med samme ordlyd som ovenfor. Effekten på bilen ble denne gang målt til 376,4 HK.

Straffutmålingen etter juryens innstilling ble behandlet av Domsutvalget (DU) den 26.10.2022 med slik

### *domsslutning:*

- *Innstilling om suspensjon og frafall av NM poeng tas ikke til følge*
- *Besluttet ved flertall*

Appell fra Norges Bilsportforbund er datert 18.11.2022 og den er rettidig.

Depositum er innbetalt i henhold til GB (generelle bestemmelser) § 15 og appellen blir således tatt til behandling.

## 2. Saksgang for behandling ved Appelldomstolen

Appell ble opprinnelig sendt etter at saken første gang ble behandlet av stevnets jury den 2.9.2022 hvor straffen ble satt til tidslegg uten videresending til DU. Denne avgjørelsen ble appellert parallelt av 2 konkurrenter. Appelldomstolen besluttet imidlertid å sende saken tilbake for ny utfyllende behandling av jury. Settejury ble oppnevnt og ny jurybehandling gjennomført den 30.09.22 jf ovenfor. Det er dom fra DU etter behandlingen av innstilling fra denne nye jurybehandlingen som nå er appellert av Norges Bilsportforbund.

Etter at appellen ble forkynt har A og B sendt inn utfyllende appellskriv med bilag datert 02.12.2022 v/Glåmdal Juridiske.

Relevante saksdokumenter er oversendt Appelldomstolen.

Appelldomstolen tok saken til behandling i møte den 12.12.2022

Appellanten møtte for Appelldomstolen med Arild Antonsen og advokat Morten Justad Johnsen.

For startnummer X møtte ikke fører A, men ledsager / anmelder B stilte sammen med advokat Alina RH Drazkowski (Glåmdal Juridiske)

Det ble avhørt 3 vitner – se for øvrig rettsboken.

### **3. Sakens bakgrunn – faktum**

Startnummer X var deltager Racing – NM Klasse GT4, arrangert på Rudskogen den 14-16 august. 2022.

Startnummer X's bil, en BMW M3 som kjørte i klasse GT4 ble kontrollert med hensyn til motoreffekt.

Bilen var fra arrangørens side utstyrt med en Powerlog som måler bilens motoreffekt under løpet. I parc farmè ble Powerlog-filen lastet ut, deretter senere analysert. Målingen viste en effekt på 405.9 HK i finale 1 og 376,4 HK i finale 3 som ikke samsvarer med reglementet.

Settejuryen fastsatte straffen til diskvalifikasjon fra begge finalene. Videre innstilte juryen på straff i form av suspensjon (6 måneder for A og 9 måneder for B regnet fra 30.9.22) samt bortfall av NM poeng som ble sendt over til domsutvalget (DU).

Avgjørelsen fra DU 26.10.22 i dom nr 115 om ikke å ta innstillingen til straff til følge, ble så appellert av NBF.

A og B har hevdet at målingen ikke er korrekt og at bilen i realiteten har en motoreffekt innenfor maksgrensen på 250 HK.

Saken skal etter dette behandles i Appelldomstolen jf GB § 15

### **4. Appellanten NBF har i det vesentlige anført**

Det anføres at juryens beslutning om diskvalifikasjon fra finale1 og 3 er rettskraftig avgjort. Denne straffen er ikke appellert av A og B.

Temaet for appellen er straffeutmålingen som NBF mener skal følge juryens innstilling til DU om suspensjon på 6 måneder for A og 9 måneder for B samt bortfall av NM poeng

Etterkontrollen er foretatt av en faktadommer og juryen har godkjent faktadommers beslutning om at bilen ikke var innenfor regelverket med de effektmålingene som følger av powerlogg.

I teknisk reglement for Racing klasse GT4 2020-2022 er det beskrevet følgende:

«Vekt/effekt for GT4 klassen er satt til 4,9 for normalt aspirerte motorer og 5,5 for biler med overlading, max 250HK, dette er drivhjulshester og vil bli kontrollert med powerlog....»

Det er videre presisert at Powerlog skal benyttes for kontroll av bilens vekt/effekt forhold.

Faktadommers måling med Powerlog viste at bilen ikke var innenfor regelverket og betydelig over A`s egenmelding om motoreffekt på 230 HK og vekt på 1220 kg som utgjør en vekt/effekt på 5,3.

Dette betyr at settejuryen korrekt har ilagt straff basert på at bilen ikke var i henhold til regelverket. DU skulle ha fulgt opp juryens innstilling om straff.

Det følger av regelverket, som både A og B har akseptert som premiss for påmelding/deltagelse i stevnet at Powerlog måling skal benyttes. Juryen har korrekt konstatert at regelverket er overtrådt og at A og B har utvist skyld slik at de kan straffes. Skyldkravet er uaktsomhet jf GB 12.1.1.

Temaet for saken er straffeutmålingen hvor Powerlog-målingen som viser betydelige avvik for motoreffekt, skal legges til grunn som en faktisk premiss.

Uansett er det NBF`s oppfatning at det ikke er noen feil ved målingen av motoreffekt i denne saken. Powerlog er utviklet i Holland i 2008 og brukt i Norge siden 2016 som et effektivt instrument for å måle motoreffekt. Utvikleren av Powerlog var til stede på løpet og har selv sett på de aktuelle Powerlog resultatene uten å finne feil ved målingen og analysen.

Videre er det påpekt skriftlig fra andre deltagere i GT4 klassen at bilen til A må ha hatt for høy motoreffekt. Det er også vist til video fra stevnet som etter NBF`s oppfatning viser at bilens hastighet og håndtering klart indikerer høyere motoreffekt enn tillatt.

Det er intet som tyder på at Powerlog i dette tilfelle har gitt upålitelige resultater.

Etter en samlet vurdering foreslår NBF straffen fastsatt iht settejuryens beslutning om diskvalifikasjon og innstilling om suspensjon i 6 måneder for A og 9 måneder for B, jf GB 12.6.1 bokstav f.

Det presiseres imidlertid at A, også under henvisning til lav alder (17 år på stevnetidspunktet) bør få straffen om suspensjon regnet fra 30.09.22 slik at han kan få kjørt full NM sesong i 2023. Det bes også om at straffen for B regnes fra samme dato.

Det fastholdes at A må fratras NM-poeng for 2022.

Det er nedlagt slik

#### **påstand:**

1. A suspenderes for 6 måneder og ledsager B suspenderes for 9 måneder for brudd på GB 12.2.1.C.
2. A fratømmes poengene som er oppnådd i årets NM racing etter Appelldomstolens skjønn.

## 5. A og B har i det vesentlige anført

Det er enighet om at saken gjelder straffutmålingen og at det således skal legges til grunn at A og B har akseptert juryens konklusjon mht. overtredelse av regelverket. Det presiseres imidlertid at denne aksept ikke er basert på at A og B erkjenner et straffbart forhold, men at de av prosessøkonomiske grunner ikke appellerer juryens avgjørelse om diskvalifikasjon fra finale 1 og 3. Av hensyn til begrensede ressurser må de velge sine kamper og diskvalifikasjonen fikk heller ingen praktisk betydning for A og B.

Aksept av straff innebærer ikke at A og B erkjenner at Powerlog-målingen er korrekt. Tvert imot anføres at motoren er i henhold til regelverket og at Powerlog-målingen ga et uriktig resultat. Den reelle effekten på motoren er på 230 HK i samsvar med A's egenmelding.

- Det er store forskjeller på målingene til tross for at A har kjørt med samme motoren ved flere forskjellige løp gjennom sesongen der det er foretatt Powerlog-måling
- Det foreligger to ulike rapporter fra Powerlog-teamet
- Videoer/rapporter fra stevnet bekrefter ikke antagelsen om at denne bilen var motorisert ut over regelverket. Videoene ble vist for retten.
- A's bli ble målt til 325,5 HK på Rudskogen i august til tross for tekniske problemer.
- Det store avviket i Powerlog-målingene tyder på utenforliggende feilkilder som ikke er hensyntatt.
- A foreslo at bilen kunne måles av NBF etter finalen på Vålerbanen – dette ble avvist.
- Oppnådd hastighet og rundetider tilsier at bilen var henhold til regelverket.

Det avvises at partene har overtrådt GB 12.2.1.C. Her er det uansett ikke bevisst juks. De har forholdt seg til motorbyggers målinger.

Når det gjelder straffutmålingen pekes det på at saken har vært en stor belastning særlig for A, og som fortsatt er overbevist om at bilen er innenfor regelverket.

Det er også vist til straffutmålingen i Appell 290 – Powerlog-sak – hvor det ble lagt vekt på at racing seksjonen arbeidet med et standardisert regelverk for straff i disse sakene. Her ble det lagt til grunn at normalstraffen ved førstegang overtredelse skulle være en reprimande.

Ellers ber man om at A og B behandles på mildeste måte.

Det nedlegges slik

### **påstand:**

1. Startnummer X frifinnes.
2. Uansett skal startnummer X behandles på mildeste måte

## **6. Appelldomstolens bemerkninger**

### **6.1 Faktum**

Partene synes i hovedsak å være enige om faktum, og at denne bilen på basis av Powerlog-målingen, ikke var i henhold til regelverket for Racing klasse GT4 i det aktuelle løpet på Rudskogen.

Uenigheten knytter seg til om målingene ga et korrekt bilde av om bilen hadde mer en motoreffekt på over 230HK målt på hjulene.

Etter Appelldomstolens oppfatning er imidlertid regelverket slik uformet at Powerlog-målingen skal legges til grunn. Her er effekten målt med Powerlog av en kompetent måler uten at det er ikke kommet frem konkrete omstendigheter som tilser at måleprosessen er beheftet med feil.

Appelldomstolen leg. er dermed måleresultatene fra Powerlog-målingen til grunn ved straffeutmålingen.

### **6.2 Juryens behandling - Regelverket**

Juryen og NBF har ved sin behandling av saken lagt til grunn at målingen med Powerlog ble foretatt av en faktadommer. Det er ikke tilrådelig at det er en faktadommer som foretar denne målingen. Avlesningen av målingen skal bare overleveres jury. Det vises til appell 290.

*Til dette skal Appelldomstolen bemerke at det i GB § 11.14.2 er gitt regler for hvordan arrangør skal beskrive faktadommers rolle i tilleggsreglene. Her heter det:*

*«Det skal gå klart frem av tilleggsreglene hvilke fakta som dømmes av egne dommere.»*

*For racing NM-NC er tilleggsreglene todelt. Det er felles tilleggsregler som gjelder alle NM-rundene og tilleggsregler -PM1- spesifikt for hver enkelt NM runde.*

*I felles tilleggsregler er Faktadommere ikke angitt, men det er gitt en henvisning til Arrangørens PM i punkt 4.4.*

*I arrangørens PM er også Faktadommere angitt i pkt 4.4. Her er det kun opplyst at NN er «Faktadommer Powerlog». Teknisk kontroll er beskrevet i punkt 8.1 «Teknisk Kontroll», men uten at det er nærmere beskrevet at dette (herunder etterkontroll) utføres av faktadommer. Faktadommers konkrete ansvarsområde er ikke omhandlet.*

*Etter Appelldomstolens oppfatning er dette neppe i tråd med GB, jf ovenfor. Det kreves en mer presis angivelse av faktadommers oppgaver og myndighetsområde enn bare henvisning til hvem som er faktadommer Powerlog.*

*Det oppfordres til at arrangøren klargjør faktadommers rolle mer spesifikt i samsvar med GB*

*Sik regelverket for Racinger formulert har det ikke avgjørende betydning for løsningen av saken om Powerlog operatøren hadde posisjon som faktadommer. Regelverket konstaterer at motorkraft/vekt skal måles med Powerlog og det er uten betydning om det fremlegges andre typer måling av motoreffekt som kjøring i benk, på rulle etc. Det er resultatet fra Powerlog*

*måling – der data fra registreringsenheten i bilen analyseres i ettertid – som er avgjørende. Når det så ikke er konkrete omstendigheter som kan underbygge feil/mangler ved powermålingen skal resultatet legges til grunn.*

*Dette betyr at det er Powerlog-målingen og påfølgende analyse av av denne som skal legges til grunn og at angjelde bil ikke var i enhold til regelverket slik vilkårene for straff iht GB er oppfylt.*

*Grunnlaget for illeggelse av straff er således oppfylt jf GB § 11.9 j § 12»*

Ut fra denne rettsoppfatning er det ikke korrekt å betegne Powerlog-måleren som en faktadommer i vår sak. Powerlog-måleren beskriver motorens ytelser for juryen som på selvstendig grunnlag fastsetter og innstiller på straff.

I vår sak har A og B erkjent straffansvar. Selv om dette er gjort ut fra prosessøkonomiske grunner endrer ikke det at temaet for saken som derfor er begrenset til straffutmålingen.

Når regelverket i racing benytter Powerlog som basis for om bilen er innenfor regelverket skal dette resultatet legges til grunn som faktisk premiss for straffutmålingen.

Appelldomstolen følger den rettsoppfatning som er lagt til grunn i appell 290.

*Appelldomstolen bemerker videre at det har vært mangelfull eller utydelig kommunikasjon mellom de som foretar målingene og juryen om hvordan resultatene av Powerlog-målingen skal formidles til deltager/anmelder. Når regelverket viser til denne form for måling oppfordres seksjonen til å vurdere om alle måleresultater bør være tilgjengelige for alle interesserte parter for derved å styrke tilliten til målingene og nødvendigheten av disse.*

Det presiseres på nytt viktigheten av dette, og at dette foretas før løpet er slutt.

### **6.3 Straff for A**

NBF har anført at det må legges samme faktum til grunn både for om betingelsene for å straffe er oppfylt og ved den konkrete straffutmålingen. Dette betyr at innsigelsene til Powerlog-målingen i prinsippet er uten betydning.

A og B er uenige i dette og mener at Powerlog-målingene ikke gir et korrekt bilde av den reelle motoreffekten.

Appelldomstolen er i denne sak, som i appell 290, av den oppfatning at Powerlog-målingen – også angivelsen av målte HK – skal legges til grunn ved straffutmålingen. Dette er i tråd med anførselene fra NBF. Dette følger av regelverket for racing GT4 – se ovenfor under punkt 6.2

Ved straffutmålingen vil overtredelsens art stå sentralt. I denne sak er motoreffekten lovlig 250 HK mens Powerlog viser 405,9 HK / 376,4 HK. Dette er en alvorlig overtredelse som må få konsekvenser og gir åpenbart grunnlag for suspensjon jf GB 12.10.1 (både for A og B). Dette gjelder uansett om A var motorkyndig eller ikke. Han har som sjåfør et individuelt ansvar i forhold til brudd på reglene, jf GB 9.12.2.

På den annen side er ikke antall HK over lovlig grense det eneste momentet, men inngår i en helhetsvurdering for å finne frem til en rimelig og korrekt straff.

I denne sak må det vektlegges at A er ung – 17 år på tidspunkt for løpet. Det er ikke ført bevis for at han har hatt konkret innvirkning/informasjon om motoreffekten eller har deltatt i bygging/oppsett på motoren.

Videre må det vektlegges at dette er en førstegangs overtredelse.

Appelldomstolen har ved straffutmålingen ikke vektlagt GB 12.2.1c. Det er ikke kommet frem opplysninger som kan karakterisere A (og B) for «svikaktig fremgangsmåte». Saken gjelder overtredelse av regelverket for racing uten at det verken nødvendig eller korrekt å benytte GB 12.1 for å begrunne straffenivået.

Samlet sett finner Appelldomstolen at straffen – suspensjon i 6 måneder jf GB 12.4.1k - kan gjøres betinget frem til 30.9.23, jf GB 12.5.5.

Suspensjonene er nasjonal.

Appelldomstolen finner ikke grunnlag for at A skal fratras NM-poeng fra øvrige løp i sesongen.

#### **6.4 Straff for B**

For B må det også legges til grunn at overtredelsen er alvorlig og at Powerlog-målingen i det aktuelle stevnet må legges til grunn ved straffutmålingen.

Basisen for straffutmålingen er den samme som for A – se pkt 6.3 overfor. Appelldomstolen bemerker likevel at det for deltagere som er under 18 år vil være ledsager (her B) som er anmelder, jf GB 9.5.3, og som egenskap av dette da har et tydelig definert ansvar for at det ikke er brudd mot regelverk, jf GB 9.12.1:

«En anmelder er ansvarlig for alle direkte eller indirekte handlinger eller forsømmelser mot ISR, NSR eller tilleggsreglene...»

og videre for at bilen er i samsvar med reglene, jf GB 9.12.3:

«En anmeldelse er videre å anse som en erklæring om at den påmeldte bilen er i henhold til regelverket...»

I og med at det også for B er en førstegangs overtredelse finner domstolen at straffen kan settes til suspensjon i 6 måneder jf GB12.4.1k.

I tråd med påstanden fra NBF starter suspensjonen den 30.09.22. Suspensjonen er nasjonal.

#### **6.5 Oppsummering**

Appellanten har fått medhold og i henhold til GB § 15.4.18, returneres derfor appellens depositum. Det er ikke momenter i saken som tilsier at appellanten skal belastes med denne utgiften.

Dommen er enstemmig.

**Domsslutning:**

1. Appellen tas delvis til følge.
2. A ilegges 6 -seks- måneders betinget suspensjon med prøvetid fram til 30. september 2023.
3. B ilegges 6 -seks- måneders ubetinget suspensjon fra 30. september 2022.
4. Appellens depositum betales tilbake.
5. Beslutningen er enstemmig.

Svein Magne Øksnevad (leder)

Anders Tråstadkjølen

Anne-Kjersti Ludviksen

Ole Andresen