Inhaltsverzeichnis Kartsport

Dokument	Seitenzahl
Wichtige Information zum vorliegenden Dokument	2
Automobilsport - Lizenzbestimmungen 2023	3
Automobilsport - Übersicht Prädikate 2023	44
Automobilsport - Allgemeine Prädikatsbestimmungen 2023	45
Kartsport - DMSB-Kart-Prädikate 2023	50
Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) 2023	52
Automobilsport - Anhang M zum Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG)	125
Ethikkodex der FIA	129
Automobilsport - Anhang A FIA-Anti-Doping-Bestimmungen	135
Automobilsport - Anhang C zum Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG)	195
Automobilsport - Anhang L zum Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) 2023	201
Automobilsport - Lizenzpflicht bei Veranstaltungen 2023	227
Automobilsport - Veranstaltungsreglement 2023	229
Automobilsport - Veranstaltungsreglement 2023 / Anhang 1 - Mindestanzahl Sportwarte	247
Automobilsport - Veranstaltungsreglement 2023 / Anhang 2 - Streckensicherung Hilfsdienste	249
Automobilsport - Veranstaltungsreglement 2023 / Anhang 3 Protest-/Berufungskaution	251
DMSB-Kart-Reglement	252
CIK-Reglement 2023	282
Richtzeittabelle Demontage- und Montage-Stundensätze Kartmotoren (Richtzeiten)	320
Kartsport - Übersicht DMSB abgenommene Kartbahnen	321

Wichtiger Hinweis zum vorliegenden Dokument

Das vorliegende Dokument stellt lediglich einen disziplinspezifischen Auszug aus dem Reglement dar.

Das vollständige Reglement finden Sie in den DMSB-Handbüchern Automobil- und Kartsport sowie Motorradsport auf der DMSB-Homepage unter https://www.dmsb.de/de/medien-service/handbuch.

DMSB-Lizenzbestimmungen Automobilsport 2023

Stand: 01.12.2022

In Ergänzung und nationaler Umsetzung der Internationalen Bestimmungen der FIA, Anhang L zum ISG Kapitel I, II sind die nachfolgenden Lizenzbestimmungen durch den DMSB für den geregelten Automobilsport aufgestellt worden.

INHALTSVERZEICHNIS

A) LIZENZVERTRAG

Art. 1 Lizenzerteilung
Art. 2 Änderungsvorbehalt
Art. 3 Gebühren

B) FAHRER-LIZENZEN

I. ALLGEMEINES

Art. 4 Lizenzpflicht
Art. 5 Lizenzsystem
Art. 6 Räumlicher Geltungsbereich
Art. 7 Zeitlicher Geltungsbereich
Art. 8 Hochstufung
Art. 8.1 Lizenz-Einbehaltung nach Unfällen
Art. 9 Antragsteller mit ausländischer Staatsangehörigkeit
Art. 10 Minderjährige Antragsteller
Art. 11 Medizinische Untersuchung
Art. 12 Fahrerlaubnis
Art. 13 Grund- und Zusatzversicherung

II. NATIONALE LIZENZEN

Art. 14 Nationale Lizenz Stufe C
Art. 15 Race Card
Art. 16 Nationale Lizenz Stufe B
Art. 17 Nationale Lizenz Stufe A
Art. 18 Nationale Kart-Lizenz Stufe A

III. INTERNATIONALE LIZENZEN

Art. 19 Definitionen
Art. 20 Übersicht Lizenzstufen für Internationale Fahrerlizenzen und Wettbewerbe
Art. 21 Internationale Lizenz Stufe G (ITG)
Art. 22 Internationale Lizenz Stufe F (ITF)
Art. 23 Internationale Lizenz Stufe E (ITE)
Art. 24 Internationale Lizenz Stufe D - Circuit (ITD-C)
Art. 25 Internationale Lizenz Stufe D - Road (ITD-R)
Art. 26 Internationale Lizenz Stufe C - Circuit (ITC-C)
Art. 27 Internationale Lizenz Stufe C - Road (ITC-R)
Art. 28 Internationale Lizenz Stufe B (ITB)
Art. 29 Internationale Lizenz Stufe A (ITA)

Art. 30 Internationale Lizenz für Drag Racing Stufen 4, 3, 2 und 1
Art. 31 Internationale Lizenz C/D – historisch 3

III. SIMRACING FAHRER-LIZENZ

Art. 32 SimRacing Fahrer-Lizenz

C) BEWERBERLIZENZEN und DMSB-SPONSOR-CARDS

Art. 33 Bewerbereigenschaft des Fahrers
Art. 34 Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen, Clubs
Art. 35 Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen im Kartsport
Art. 36 Nationale Bewerber-Lizenz für Clubs, Teams
Art. 37 DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams
Art. 38 Veröffentlichungspflicht

D) SPORTWARTLIZENZEN

Art. 39 Lizenzpflicht für DMSB-Sportwarte
Art. 40 Funktionsbereiche
Art. 41 Zeitlicher Geltungsbereich
Art. 42 Räumlicher Geltungsbereich
Art. 43 Grund und Zusatzversicherung Sportwarte

Anhang 1: DMSB Permit Nordschleife 2023

A) Lizenzvertrag

Im Folgenden wird aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung nur die männliche Form verwendet. Die nachstehend gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

Für alle DMSB-Lizenzen gelten der DMSB Anti-Doping Code sowie die FIA Anti-Doping-Bestimmungen des Anhang A (ISG), siehe Handbuch, grüner Teil.

Art. 1 Lizenzerteilung

(1) Der Antragsteller (Lizenznehmer) erhält die Lizenz (digitale Lizenzkarte und/oder gedruckte Lizenzkarte) bei Erfüllen der Erteilungsvoraussetzungen (gemäße Lizenzbestimmungen) durch Vertrag (Lizenzvertrag) mit dem DMSB. Die Lizenzen und die DMSB-Sponsor-Cards sind bis zum 31.12. eines jeden Jahres gültig, Sportwartlizenzen haben grundsätzlich eine Gültigkeit von drei Kalenderjahren. Ausgewiesene Sonderlizenzen haben eine Gültigkeit von einem bis drei Kalenderjahren. Die Gültigkeitsdauer ist auf den Lizenzen angegeben.

Anträge auf Ausstellung einer Lizenz müssen auf dem vom DMSB vorgesehenen Lizenzantrag gestellt werden. Die Lizenzen für Fahrer/Beifahrer/Bewerber und DMSB-Sponsor-Cards müssen online auf der Homepage des DMSB (www.dmsbnet.de) beantragt werden.

Lizenznehmer können bei einer Folgebeantragung, d.h. sie waren bereits im unmittelbar vorangegangenen Jahr im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe C oder Stufe B, ihre Lizenz online verlängern, ausgenommen von einer Online-Verlängerung sind Lizenznehmer eines anderen Heimat-ASN, Lizenznehmer, die bei Beantragung das 75. Lebensjahr vollendet haben sowie minderjährige Lizenznehmer. Die Online-Beantragung erfolgt unter www.dmsbnet.de.

Lizenznehmer mit einer bereits beantragten und erteilten DMSB-Jahreslizenz können die DPN online beantragen. Die Übersendung eines unterschriebenen DPN-Antrags entfällt für diesem Fall.

Bei Erstausstellung einer DMSB-Lizenz (ausgenommen: Nationale Lizenz Stufe C, Sportwartlizenz) ist dem Antrag ein aktuelles Passbild beizufügen.

Eine Bearbeitung des Antrages durch den DMSB erfolgt erst nach Eingang aller Unterlagen, der Lizenzgebühr sowie ggfs. notwendiger Klassenergebnisse oder Qualifizierungsnachweise.

Anträge auf Ausstellung einer Fahrer-/Beifahrer-/Bewerberlizenz, Sportwartlizenz und einer DMSB-Sponsor-Card sind auch bei Mitgliedschaft im ADAC, AvD, DMV, ADMV, ACV, PCD, VfV oder einem der Korporativ-/Ortsclubs des AvD/DMV direkt beim DMSB einzureichen.

(2) Der Antrag auf Abschluss des Lizenzvertrages wird abgelehnt, wenn die Erteilungsvoraussetzungen nicht gegeben sind bzw. eine Suspendierung durch den DMSB oder eines anderen ASN erfolgt ist. Er kann auch bei Vorliegen eines wichtigen Grundes abgelehnt werden. Ein wichtiger Grund ist gegeben, wenn Tatsachen vorliegen, auf Grund derer dem DMSB unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen der Abschluss des Vertrages nicht zugemutet werden kann. Hierzu gehören Aktivitäten des Lizenznehmers, welche gegen den Ethikkodex des DMSB oder der FIA verstoßen oder dem Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit schädigen.

(3) Wenn eine der zur Erteilung der Lizenz erforderlichen Voraussetzungen nachträglich wegfällt, wird die Lizenz ungültig. Die Lizenzkarte ist dann dem DMSB unverzüglich einzureichen. Die digitale Lizenz wird mit einem Sperrvermerk versehen.

(4) Wenn alle Voraussetzungen zur Lizenzerteilung erfüllt sind, wird die Lizenz erteilt und eine vorläufige Lizenz per E-Mail dem Lizenznehmer übersandt. Die vorläufige Lizenz eine Gültigkeit von 14 Tagen. Eine über die Gültigkeitsdauer hinausgehende Verwendung der Lizenz ist untersagt.

5

Art. 2 Änderungsvorbehalt

Der DMSB bzw. die FIA/CIK behält sich vor, die Bestimmungen und sportlichen Regeln (auch im Laufe eines Kalenderjahres) zu ändern und zu ergänzen.
Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen werden in den DMSB-Publikationen sowie auf der DMSB-Homepage bekannt gemacht.

Art. 3 Gebühren

Für die Ausstellung jeder Lizenz wird eine Gebühr erhoben, die im Voraus zu entrichten ist. Die Gebühren für Lizenzen gemäß DMSB-Gebührenliste gelten für das gesamte laufende Kalenderjahr (bzw. bis zu 3 Kalenderjahre für Sportwart- und Sonderlizenzen) und sind unabhängig vom Zeitpunkt der Lizenzbeantragung in voller Höhe zu entrichten. Für Rücklastschriften (z.B. bei Kontounterdeckung oder Widerspruch) oder Lizenzbestätigungen fallen zusätzliche Gebühren an, welche dem Antragsteller in Rechnung gestellt werden. Die aktuellen Gebührenlisten sind auf der DMSB-Homepage unter www.dmsb.de abrufbar. Eine Rückerstattung der Lizenzgebühren ist grundsätzlich ausgeschlossen.

B) Fahrer-Lizenzen

I. ALLGEMEINES

Art. 4 Lizenzpflicht

Als Fahrer/Beifahrer darf an den im Sporthoheitsbereich des DMSB an genehmigten Veranstaltungen nur teilnehmen, wer eine von einem ASN als Mitglied der FIA ausgestellte und gültige Lizenz besitzt. Die Lizenzen sind nicht übertragbar und können bei Missbrauch, Verstoß gegen das Sportgesetz, die DMSB-Bestimmungen oder bei Eintritt von gesundheitlichen Schäden einbehalten bzw. entzogen werden.

Art. 5 Lizenzsystem

Der DMSB stellt Internationale und Nationale Fahrer-/Beifahrer-/Bewerber-Lizenzen in verschiedenen Lizenz-Stufen aus. In keinem Fall hat die Ausstellung einer Lizenz die Bedeutung einer Eignungsbestätigung. Für Fahrer/Beifahrer kann grundsätzlich nur eine Lizenz ausgestellt werden.

Bei eingeschränkten bzw. disziplinbezogenen Fahrer-/Beifahrer-Lizenzen (z. B. Internationale Lizenz Circuit bzw. Road, Kartsport, Drag Racing etc.), kann nach dem Erfüllen der Erteilungsvoraussetzungen, eine zusätzliche Fahrer-/Beifahrer-Lizenz beantragt werden.

Die höhere Lizenzstufe schließt grundsätzlich die niedrigere Lizenzstufe ein.

Die ITA, ITB, ITC-C/R und ITD-C/R schließen grundsätzlich alle Nationalen Lizenzen ein.

Die ITE, ITF und ITG schließen ausschließlich die Nationale Kart-Lizenz Stufe A und Nationale Lizenz C ein.

Der Lizenznehmer darf nicht gleichzeitig im Besitz einer gültigen Lizenz sein, die von einem anderen der FIA angeschlossenen ASN ausgestellt wurde.

Art. 6 Räumlicher Geltungsbereich

(1) **Internationale Lizenzen**
Die Internationale Lizenz ist weltweit im FIA-geregelten Automobilsport gültig und basiert auf den Bestimmungen des Anhang L des ISG.

Die Internationalen Lizenzen berechtigen grundsätzlich zur Teilnahme an internationalen Wettbewerben, die im internationalen Sportkalender der FIA bzw. einem der FIA angeschlossenen ASN eingetragen sind.

Die Internationalen Lizenzen sind außerdem gültig für nationale Wettbewerbe, die im nationalen Sportkalender des DMSB bzw. einem der FIA angeschlossenen ASN eingetragen sind, sowie für Clubsport-Wettbewerbe der DMSB Trägervereine/sonstige Motorsportverbänden/sonstige Mitglieder, soweit keine nationale Sonderregelung besteht.

Mit der Ausgabe einer Internationalen Lizenz erteilt der DMSB dem Lizenzinhaber für die Gültigkeitsdauer der Lizenz eine Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) für alle internationalen Wettbewerbe, jedoch nur soweit diese im internationalen Sportkalender der FIA bzw. einem der FIA angeschlossenen ASN eingetragen sind. Die Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) befindet sich auf der Rückseite der Fahrer-/Beifahrer-Lizenz.

(2) **Nationale Lizenzen**
Die Nationalen Lizenzen berechtigen grundsätzlich zur Teilnahme an nationalen Wettbewerben in Deutschland, die im nationalen Sportkalender des DMSB eingetragen sind sowie für Clubsport-Wettbewerbe der DMSB Trägervereine/sonstige Motorsportverbänden/sonstige Mitglieder.

Die Nationale Lizenz Stufe A und Stufe B sowie die Nationale Kart Lizenz Stufe A sind außerdem gültig für nationale Veranstaltungen im Ausland, die im nationalen Sportkalender eines der FIA angeschlossenen ASN eingetragen sind.

Mit der Ausgabe einer Nationalen Lizenz Stufe A und Stufe B sowie die Nationale Kart Lizenz Stufe A erteilt der DMSB dem Lizenzinhaber für die Gültigkeitsdauer der Lizenz eine Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) für alle nationalen Wettbewerbe, jedoch nur soweit diese im nationalen Sportkalender eines der FIA angeschlossenen ASN eingetragen sind. Die Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) befindet sich auf der Rückseite der Fahrer-/Beifahrer-Lizenz.

Der Geltungsbereich der Nationalen Lizenz Stufe C oder Race Card beschränkt sich grundsätzlich auf DMSB-genehmigte Wettbewerbe sowie nationale Clubsport-Wettbewerbe der DMSB-Trägervereine/sonstigen Motorsportverbände/sonstige Mitglieder (gemäß der DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe) in Deutschland und in den 9 Anrainerstaaten mit gemeinsamer Landesgrenze: Dänemark, Polen, Tschechien, Österreich, Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Belgien und Niederlande).

Art. 7 Zeitlicher Geltungsbereich

Die Lizenzen (Ausnahme: Race Card) werden als Jahreslizenzen ausgegeben; sie gelten jeweils vom Ausstellungsdatum bis 31.12. des betreffenden Kalenderjahres.

Die Race Card ist für den vom Antragsteller beantragten Zeitraum (max. 3 Tage) gültig. Wird die betreffende Veranstaltung auf einen anderen Termin verschoben, behält die Race Card ihre Gültigkeit für diese Veranstaltung (Nachweis durch angegebenen Veranstaltungs-Namen).

Art. 8 Hochstufung

(1) Für die Lizenznehmer besteht keine Verpflichtung eine höhere Lizenzstufe zu beantragen, wenn deren Erteilungsvoraussetzungen erfüllt sind.

(2) Eine Hochstufung ist für Inhaber einer gültigen Lizenz nach Erfüllen der Voraussetzungen auch im laufenden Kalenderjahr möglich.
Folgende Voraussetzungen müssen für die Hochstufung auf die höhere Lizenzstufe erfüllt und nachgewiesen werden:
- notwendige Klassenergebnisse oder Qualifizierungsnachweise
- Begleichung des Differenzbetrages zwischen den Lizenzpreisen (die Verrechnung mit der Race Card ist nicht möglich)

7

- Rücksendung der Lizenz mit der niedrigeren Lizenzstufe
- ggfs. Nachweis der medizinischen Eignungsbestätigung auf dem Lizenzantrag (siehe Art. 11).

Art. 8.1 Lizenz-Einbehaltung nach Unfällen

Bei einer Verletzung von DMSB-Lizenznehmern aufgrund eines Unfalls, die gemäß der Entscheidung des medizinischen Delegierten oder eines beim Wettbewerb eingesetzten Arztes eine weitere Teilnahme an Automobil-Wettbewerben vorerst ausschließt, ist der Renn-/Rallyeleiter entsprechend darüber zu informieren. Der Renn-/Rallyeleiter ist folglich dafür verantwortlich, die DMSB-Lizenz des Teilnehmers einzubehalten und nach Beendigung der Veranstaltung, an die DMSB-Geschäftsstelle zu übersenden bzw. eine entsprechende Mitteilung an den DMSB zu übersenden.
Sobald ein Arzt die Wettbewerbstauglichkeit des Teilnehmers mit Attest gegenüber dem DMSB bestätigt, erhält der Lizenznehmer seine Lizenz wieder zurück bzw. freigegeben.
Die Unfall-Meldung hat von der versicherten Person per Online-Unfallanzeige über die DMSB-Homepage www.dmsb.de/de/lizenzen/online-unfallmeldung zu erfolgen.

Art. 9 Antragsteller mit ausländischer Staatsagehörigkeit

(1) Antragsteller mit ausländischer Staatsangehörigkeit haben jährlich bei Beantragung einer Fahrer-/Beifahrer-Lizenz eine aktuelle Meldebescheinigung über ihren Wohnsitz in Deutschland vorzulegen. Alle Personen, die zum Zeitpunkt der Beantragung das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, müssen eine Bestätigung vorlegen, aus der hervorgeht, dass Sie sich zum Zwecke einer Vollzeitausbildung in Deutschland aufhalten.

(2) Antragsteller mit ausländischer Staatsangehörigkeit haben gemäß dem Internationalen Sportgesetz der FIA, bei Beantragung einer Fahrer-/Beifahrer-Lizenz, eine Genehmigung (Freigabe) ihrer Heimat-Föderation (ASN) vorzulegen, welche dem DMSB die Ausstellung der Fahrer-/Beifahrer-Lizenz erlaubt.

Art. 10 Minderjährige Antragsteller

(1) Erteilungsvoraussetzung für minderjährige Antragsteller ist das Einverständnis der gesetzlichen Vertreter (beide Elternteile). Im Falle der alleinigen Vertretung des Minderjährigen ist ein entsprechendes Nachweis-Dokument vorzulegen.

(2) Der Lizenzantrag ist von den gesetzlichen Vertretern zu unterschreiben sowie vom minderjährigen Antragsteller ab dem 7. Lebensjahr.

(3) Die gesetzlichen Vertreter von minderjährigen Antragsteller erhalten auf Antrag eine Bewerberlizenz.

(4) Die Beantragung einer Race Card ist ab Vollendung des 8. Lebensjahres (Stichtagsregelung) möglich.

Art. 11 Medizinische Untersuchung

(1) Die Tauglichkeit zur Teilnahme an Wettbewerben ist durch eine medizinische Eignungsbestätigung auf dem Lizenzantrag nachzuweisen.

Sobald ein Antragsteller bei der Beantragung das 75. Lebensjahr vollendet hat (Stichtagsregelung), muss unabhängig von der beantragten Lizenzstufe jährlich eine ärztliche Bestätigung der Tauglichkeit zur Teilnahme an Wettbewerben erfolgen.
Bei gesundheitlichen Bedenken kann der untersuchende Arzt eine Freigabe durch den Verbandsarzt des DMSB oder durch einen vom DMSB-Verbandsarzt benannten Vertreter empfehlen. Dies ist auf dem Lizenzantrag zu vermerken.
Die Einschränkung der Gültigkeit der Lizenz bleibt dem DMSB vorbehalten.

8

Die Untersuchung muss von einem approbierten und in Deutschland niedergelassenen Arzt durchgeführt werden. Auf dem Lizenzantrag ist der Name des Arztes zu vermerken oder dieser geht aus dem Arzt-/Krankenhausstempel hervor.

Der DMSB kann jederzeit eine medizinische Eignungsuntersuchung vom Lizenznehmer verlangen, beispielsweise nach einem Unfall oder bei Erkrankung des Lizenznehmers. Des Weiteren ist jeder Lizenznehmer verpflichtet, bei eintretenden medizinischen Veränderungen (Erkrankung) eigenverantwortlich eine neue Eignungsuntersuchung durchführen zu lassen.

(2) Bei Beantragung einer Nationalen Lizenz Stufe B, Stufe C oder Race Card muss bis zu dem Tag, an welchem der Antragsteller das 75. Lebensjahr vollendet (Stichtagsregelung) keine medizinische Eignungsbestätigung zur Teilnahme an Wettbewerben vorgelegt werden. Diese Lizenznehmer müssen auf der Nennung eine Selbstauskunft zur Eignung unterschreiben (bei Minderjährigen der gesetzliche Vertreter).

(3) Bei Erstbeantragung einer Nationalen Lizenz Stufe A oder Nationalen Kart-Lizenz Stufe A ist die Tauglichkeit zur Teilnahme an Wettbewerben durch eine einmalige medizinische Eignungsuntersuchung nachzuweisen.

(4) Bei Beantragung einer Internationalen Kart-Lizenz ist die Tauglichkeit zur Teilnahme an Wettbewerben durch eine medizinische Eignungsuntersuchung jährlich nachzuweisen.

(5) Bei Beantragung einer Internationalen Lizenz gelten die Regelungen des Anhang L zum ISG der FIA in Kapitel II, Art. 1 - die Tauglichkeit zur Teilnahme an Wettbewerben ist durch eine medizinische Eignungsuntersuchung jährlich nachzuweisen

(6) Für Fahrer mit individueller Behinderung gelten die Bestimmungen des Art. 18 im Anhang L des FIA ISG. Hierzu gehört, dass der betreffende Fahrer nach einer Untersuchung durch den DMSB-Verbandsarzt oder durch einen vom DMSB-Verbandsarzt benannten Vertreter und einem Eignungstest (Praxistest inklusive Ausstieg im Notfall) eine Freigabe benötigt sowie die behindertengerechten Umbauten des Fahrzeugs vom DMSB freigegeben sein müssen.

Im Übrigen gelten die Regelungen des Anhang L zum ISG der FIA in Kapitel II.

Art. 12 Fahrerlaubnis

(1) Für den Erwerb einer Fahrerlizenz ist der Besitz der Fahrerlaubnis nicht erforderlich.

(2) Für bestimmte Disziplinen (z.B. Rallye) ist der Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis für das betreffende Fahrzeug grundsätzlich vorgeschrieben (vgl. hierzu die für die jeweilige Disziplin gültigen Reglements und Bestimmungen bzw. Veranstaltungsausschreibungen).

(3) Der Besitz der Fahrerlaubnis für 17jährige gem. § 6e StVG (begleitetes Fahren) berechtigt grundsätzlich nicht als Fahrer an Rallye-Veranstaltungen teilzunehmen. Ausnahme: Wenn der Beifahrer als Begleitperson in der Prüfbescheinigung „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ namentlich genannt ist und eine Lizenz einem der FIA angeschlossenen ASN besitzt sowie die Auflagen der Prüfbescheinigung gemäß StVG eingehalten werden, ist die Teilnahme als Fahrer an Rallyeveranstaltungen innerhalb von Deutschland erlaubt.

(4) 16-jährige Teilnehmer, die mindestens im Besitz einer Nationalen Lizenz der Stufe B des DMSB, jedoch nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis sind, können gemäß DMSB-Rallyereglement V2 Art. 2.5 als Fahrer an Rallye-Veranstaltungen teilnehmen.

Art. 13 Grund- und Zusatzversicherung

(1) Der DMSB hat einen Gruppenunfallversicherungsvertrag (Vers.-Nr. 407 18 231082832) mit der Condor Allgemeine Versicherungs-AG abgeschlossen. Im Rahmen der Condor Allgemeine Unfallversicherungs-Bedingungen 2015 (Condor AUB 2015), den Condor Zusatzbedingungen für die Gruppen-Unfallversicherung 2015 (Condor ZB Gruppen-UV 2015) und den nachfolgenden

Bestimmungen wird damit weltweit Versicherungsschutz gegen die wirtschaftlichen Folgen körperlicher Unfälle, von denen die versicherten Personen (vgl. Abs. 2) bei der versicherten Tätigkeit (vgl. Abs. 3) betroffen werden, gewährt. Ein Anspruch auf Invaliditätsleistung besteht nur dann, wenn der Unfall zu einem nach Ziffer 2.1.2 und Ziffer 3 Condor AUB 2015 ermittelten Invaliditätsgrad von mindestens 20 Prozent geführt hat.

(2) Versicherte Personen sind Motorsportler, die im Besitz einer vom DMSB ausgestellten gültigen Fahrer/Beifahrer-Lizenz (Jahres-, Veranstaltungslizenz oder Race Card) sind.

(3) Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Unfälle, welche die versicherten Personen bei der Teilnahme an den vom DMSB oder einer seiner Mitgliedsorganisationen gemäß § 4 Abs. 1 DMSB-Satzung, den ADAC Regionalclubs, bzw. FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen, einschließlich des dazu gehörenden offiziellen Trainings, erleiden. Bei einer von der FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen besteht nur dann Versicherungsschutz, wenn der DMSB entsprechend seiner Lizenzbestimmungen Unfall-Versicherungsschutz zugesagt hat. Versichert sind hierbei die Unfälle, von denen die Versicherten in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gebrauch des Fahrzeuges oder sonstigem ursächlichen Zusammenhang mit der Motorsport-Veranstaltung betroffen werden.

(4) Versicherungsleistungen
Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person:

Leistung bei Vollinvalidität	64.000 EUR
Grundsumme Invalidität (Progression 200 %)	32.000 EUR
Leistung bei Unfalltod	16.000 EUR
Heilkosten (subsidiär)	10.000 EUR
Krankenrückführungskosten (subsidiär)	4.000 EUR
Rückführungskosten im Todesfall	2.500 EUR
Kosmetische Operationen	30.000 EUR
Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten)	30.000 EUR
Kurkostenbeihilfe	25.000 EUR
Sofortleistung bei schweren Verletzungen	5.000 EUR

Mitwirkungsanteil von Vorerkrankungen und Gebrechen:
Abweichend von Ziffer 3.2.2 Condor AUB 2015 mindert der Versicherer die Leistung erst dann, wenn der Mitwirkungsanteil mindestens 50 % beträgt.

(5) Sonderbestimmung zu den Condor AUB 2015
In Abänderung von Ziffer 5.1.5 Condor AUB 2015 sind Unfälle, die der versicherten Person dadurch zustoßen, dass sie sich als Fahrer, Beifahrer oder Insasse eines Motorfahrzeuges an Fahrtveranstaltungen einschließlich der dazugehörigen Übungsfahrten beteiligt, bei denen es auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten ankommt, versichert.

(6) Beschreibung der Leistungsarten
(Maßgeblich sind ausschließlich die Bestimmungen des Versicherungsvertrages!)

a) Invalidität
Eine Invalidität liegt vor, wenn unfallbedingt
- die körperliche oder geistige Leistungsfähigkeit
- dauerhaft (voraussichtlich länger als 3 Jahre und eine Änderung ist nicht zu erwarten)
- beeinträchtigt ist.

b) Todesfallleistung
Die versicherte Person stirbt unfallbedingt innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag.

c) Heilkosten (subsidiär)
Subsidiär bedeutet, dass die Ersatzpflicht anderweitiger Versicherungen, insbesondere von Krankenversicherungen, vorgeht. Voraussetzung ist, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungspflicht bestreitet. 10

Es werden die zur Behebung der Unfallfolgen notwendigen Kosten des Heilverfahrens (Heilkosten) insgesamt bis zu dem im Versicherungsvertrag genannten Betrag erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:

- Die Heilkosten sind innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag entstanden.
- Ein Dritter (zum Beispiel Krankenversicherung, Pflegeversicherung) ist nicht zur Kostenerstattung verpflichtet, bestreitet seine Leistungspflicht oder seine Leistungen reichen nicht zur Begleichung der Kosten aus.

Als Heilkosten gelten:

- Arzthonorare
- Kosten für künstliche Glieder
- Kosten für Arzneien und sonstige ärztlich verordnete Heilmittel oder angeordnete Anschaffungen
- Kosten für Verbandszeug
- Krankentransportkosten
- Kosten für stationäre Behandlung und Verpflegung, jedoch keine Kosten für zusätzliche Nahrungs- und Genussmittel
- Kosten für Röntgenaufnahmen
- Erstattet werden keine Kosten für Bade- und Erholungsreisen oder Pflegeleistungen.

d) Rückführungskosten im Todesfall

Die Überführung eines durch Unfall Verstorbenen an seinen letzten ständigen Wohnsitz.

e) Kosmetische Operationen

Die versicherte Person hat sich einer kosmetischen Operation unterzogen, um eine unfallbedingte Beeinträchtigung des äußeren Erscheinungsbilds zu beheben. Soweit Zähne betroffen sind, gehören nur Schneide- und Eckzähne zum äußeren Erscheinungsbild.

Die kosmetische Operation erfolgt

- durch einen Arzt,
- nach Abschluss der Heilbehandlung und
- bei Erwachsenen innerhalb von 3 Jahren nach dem Unfall, bei Minderjährigen vor Vollendung des 21. Lebensjahres.

Voraussetzung ist auch, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungspflicht bestreitet.

f) Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten inkl. Krankenrückführungskosten)

- Erstattet werden die Kosten für Such-, und Rettungs- oder Bergungseinsätze von öffentlich-rechtlich oder privatrechtliche organisierten Rettungsdiensten.
- Einem Unfall steht gleich, wenn ein solcher unmittelbar drohte oder nach den konkreten Umständen zu vermuten war.
- Condor informiert Sie über die Möglichkeiten ärztlicher Versorgung und stellt auf Wunsch eine Verbindung zwischen dem Hausarzt der versicherten Person und dem behandelnden Arzt oder Krankenhaus her.
- Die Kosten für den ärztlich angeordneten Transport der versicherten Person zum Krankenhaus oder zu einer Spezialklink werden erstattet.
- Die durch die Rückkehr der versicherten Person zu Ihrem ständigen Wohnsitz entstandenen Mehrkosten, soweit diese auf ärztliche Anordnung zurückgehen oder nach der Verletzungsart unvermeidbar waren werden erstattet.

Soweit ein anderer Ersatzpflichtiger eintritt, kann der Erstattungsanspruch gegen den Unfallversicherer nur wegen der restlichen Kosten geltend gemacht werden. Bestreitet ein anderer Ersatzpflichtiger seine Leistungspflicht, so kann sich die versicherte Person unmittelbar an den Unfallversicherer halten.

g) Kurkostenbeihilfe

Es werden Kosten therapeutischer Anwendungen einer Kur insgesamt bis zu 25.000 EUR je Unfall erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:

- Laut ärztlichem Attest ist eine Invalidität zu erwarten oder bereits eingetreten.

11

- Die ärztliche Behandlung ist abgeschlossen, die versicherte Person ist noch nicht vollständig wiederhergestellt und die Kur ist unfallbedingt medizinisch notwendig.
- Die Kur dauert ohne Unterbrechung mindestens 3 Wochen und wird innerhalb von 3 Jahren ab dem Unfalltag an einem anerkannten auswärtigen Kurort mit dortiger Übernachtung durchgeführt.

Nicht erstattet werden Kosten für Rehabilitationsmaßnahmen und stationäre Krankenhausaufenthalte, bei denen die ärztliche Behandlung im Vordergrund steht.

h) Sofortleistung bei schweren Verletzungen
Nach einem bedingungsgemäßen Unfall erbringt der Versicherer gemäß den nachstehenden Bestimmungen eine einmalige Sofortleistung in Höhe der hierfür vereinbarten Versicherungssumme bei folgenden schweren Verletzungen:

- Querschnittslähmung nach Schädigung des Rückenmarks
- Amputation mindestens eines ganzen Fußes oder einer ganzen Hand
- Schädel-Hirn-Verletzung mit zweifelsfrei nachgewiesener Hirnprellung (Contusion) oder Hirnblutung
- Schwere Mehrfachverletzungen/Polytrauma:
    - Fraktur langer Röhrenknochen an 2 unterschiedlichen Gliedmaßenabschnitten
    - gewebezerstörende Schäden an 2 inneren Organen
    - Kombination aus mindestens 2 der folgenden Verletzungen:
        - Fraktur eines langen Röhrenknochens
        - Fraktur des Beckens
        - Fraktur eines oder mehrerer Wirbelknochen
- gewebezerstörende Schäden eines inneren Organs
- Verbrennungen zweiten oder dritten Grades von mehr als 30 % der Körperoberfläche
- Erblindung oder hochgradige Sehbehinderung beider Augen; bei Sehbehinderung Sehschärfe je Auge nicht mehr als VISUS 0,05

Der Versicherte muss die schwere Verletzung innerhalb von 6 Monaten ab dem Unfalltag mit einem ärztlichen Attest nachweisen.
Stirbt die versicherte Person innerhalb von 2 Monaten ab dem Unfalltag, wird keine Sofortleistung gezahlt.

(7) Hinweise für den Versicherungsfall

1. Die versicherte Person hat seine Leistungsansprüche eigenverantwortlich wahrzunehmen.
2. insbesondere durch ordnungsgemäße Meldungen und Fristwahrung.
3. Die Obliegenheiten nach einem Unfall gemäß Ziffer 7 Condor AUB 2015 sind zu beachten.
4. Die Unfall-Meldung ist unverzüglich durch die versicherte Person abzusetzen.
5. Todesfälle sind innerhalb 48 Std. an die Condor Allgemeine Versicherungs-AG zu melden.
6. Invalidität: Eine dauerhafte Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Leistungsfähigkeit (Invalidität) als Unfallfolge muss innerhalb von 15 Monaten, vom Unfalltage an gerechnet, eingetreten sein und ärztlich festgestellt und geltend gemacht werden. Ergibt sich bereits früher die Gefahr eines Dauerschadens, so ist der Versicherer unverzüglich in Kenntnis zu setzen.
7. Die Unfall-Meldung hat **von der versicherten Person per Online-Unfallanzeige** über die Homepage des DMSB www.dmsb.de unter Online-Unfallmeldung zu erfolgen.
8. Alternativ und ausnahmsweise (z.B. bei Nichtverfügbarkeit der Online-Unfallmeldung) kann die Meldung über folgende Kontaktstellen mit Angabe der Versicherungsnummer(n) erfolgen:

Condor Allgemeine Versicherungs-AG
Niedersachsenring 13
Unfall-Schaden-Abteilung (bzw. Unfall-Betrieb)
30163 Hannover

E-Mail für Unfallmeldungen: Unfall-Schaden@condor-versicherungen.de
Condor Schadenhotline: **+49 611 1675-0520**

Versicherungsnummer der DMSB Grundversicherung: 407 18 231082832
Versicherungsnummer der Zusatzversicherung A/B/C: 407 18 231082859

12

(8) Zusatzversicherung (Vers.-Nr. 407 18 231082859)

Im Anschluss an die Grundversicherung hat der DMSB eine Zusatzversicherung in eigenem Namen und für Rechnung / im Interesse der Motorsportler abgeschlossen, die im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz oder Beifahrerlizenz sind und ihren Beitritt zu der Zusatzversicherung (Variante A oder B mit/ohne C) erklärt haben. Für Inhaber dieser Zusatzversicherung gelten die obigen Bedingungen mit folgenden zusätzlichen Versicherungsleistungen:

1. Sportunfall-Zusatzversicherung A:
   Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person
   Invalidität ohne Progression 150.000 EUR
   Leistung bei Unfall-Tod 50.000 EUR

2. Sportunfall-Zusatzversicherung B:
   Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person
   Invalidität ohne Progression 75.000 EUR
   Leistung bei Unfall-Tod 25.000 EUR

3. Sportunfall-Zusatzversicherung C (optional in Verbindung mit A oder B):
   Der Versicherungsschutz im Rahmen der Versicherungssummen aus der Sportunfall-Zusatzversicherung A oder B gilt erweitert um Einzeltrainings, Trainingsveranstaltungen, sog. Trackdays oder auch Guided Laps.
   Versichert sind sämtliche Aktivitäten im Einwirkungsbereich des Fahrzeugs oder von Fahrzeugen und des Trainingsbetriebs. Der Einwirkungsbereich eines Fahrzeugs betrifft neben dem Fahren/Führen/Mitfahren sämtliche Tätigkeiten am und um ein Fahrzeug im Rahmen des Trainingsbetriebs, z.B. Reifenwechsel, Reparaturen, Betanken, Einstellungen.
   Der Einwirkungsbereich des Trainingsbetriebs betrifft sämtliche Tätigkeiten an einer und um eine Trainingsstrecke, einen Parcours oder ein Spielfeld, z.B. Begehungen, Präparationen, Bergungen, Zeitnahmen.

   Geltungsbereich: weltweit

   Es gelten die vereinbarten Leistungen im Rahmen und Umfang der Grundversicherung mitversichert, nicht aber zusätzlich die Versicherungssummen der Grundversicherung für Invalidität und Unfall-Tod.

4. Auslandsreisekrankenversicherung (integriert bei Abschluss einer Zusatzversicherung gem. Ziffer 1 oder 2):
   Diese Versicherung gilt auch für Privatreisen. Sie bietet Versicherungsschutz für alle Auslandsreisen bis zu 6 Wochen (unabhängig von dem benutzten Verkehrsmittel) wobei krankheits- oder unfallbedingt anfallende Krankheitskosten im Ausland zu 100 % übernommen werden. Ebenfalls beinhaltet sind die Mehrkosten einer ärztlich angeordneten medizinisch notwendigen Rückführung aus dem Ausland. Kann die Rückreise wegen Krankheit oder Unfallfolgen nicht bis zur Beendigung des sechswöchigen Versicherungsschutzes angetreten werden, verlängert sich die Leistungspflicht für den bereits eingetretenen Versicherungsfall so lange bis die Transportfähigkeit wieder besteht.

   Versicherer:
   DKV Deutsche Krankenversicherung AG
   50933 Köln, Aachener Straße 300
   Telefon: 0800 3746-444 (gebührenfrei)

Der DKV-Notruf-Service hilft Ihnen unter der Nummer +49 (0)221 / 57 89 40 05 gerne in sämtlichen Fragen der Leistungsabwicklung zur Beratung und Unterstützung weiter und das 24 Stunden am Tag an 365 Tagen im Jahr.
Bei Anrufen ist auf den bestehenden Gruppenvertrag des DMSB zu verweisen (Rahmenvertragsnummer KV180189373). Sollte dem Versicherer eine Prüfung, ob Sie versicherte Person sind, nicht möglich sein, wenden Sie sich bitte an die DMSB-Geschäftsstelle.
Hinweis: Maßgebend für Versicherungsleistungen sind grundsätzlich die vom DMSB mit den Versicherern abgeschlossenen Versicherungsverträge einschließlich Bedingungen. 13

II. NATIONALE LIZENZEN

Folgende Lizenzarten bzw. Lizenzstufen können unter Beachtung der altersspezifischen Regelungen (siehe auch Wettbewerbsbestimmungen für die einzelnen Disziplinen bzw. der Qualifikationskriterien) beantragt werden:

Art. 14 Nationale Lizenz Stufe C

(1) Die Nationale Lizenz Stufe C berechtigt ausschließlich zur Teilnahme an den nachfolgenden nationalen Wettbewerben oder Clubsport Wettbewerben:

Genehmigte Veranstaltungen der Trägervereine, der sonstigen Motorsportverbände und sonstigen Mitglieder des DMSB (Status: National / Clubsport):		
Disziplin	**Mindestalter**	**Bedingungen**
Slalom (bis 1000 m)	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Einschränkung für Jahrgang 2006 und jünger: nur Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von mindestens 11kg/kW und Fahrsichtungslehrgang.
Kart (regional)	Jahrgang 2015	Einschränkungen siehe Grundausschreibung für den Clubsport Kart.
Autocross (regional)	Jahrgang 2009	Einschränkungen siehe Grundausschreibung für den Clubsport Autocross.
Rallye 35 Fahrer	17 Jahre (Stichtagsregelung)	Mit Fahrerlaubnis gem. Artikel 12.
Rallye Beifahrer	Jahrgang 2008	
Rallyesprint Fahrer (max. 15 km WP-Gesamtlänge)	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Einschränkung für 15-16 Jährige: - Bei erstmaliger Teilnahme an einem Clubsport Rallyesprint ist die erfolgreiche Absolvierung eines entsprechenden Lehrgangs eines Trägervereins im Vorfeld notwendig. - Teilnahme nur auf nicht-öffentlichem Gelände.
Rallyesprint Beifahrer (max. 15 km WP-Gesamtlänge)	Jahrgang 2008	
Driftsport (regional)	15 Jahre (Stichtagsregelung)	
Drag Racing	8 Jahre (Stichtagsregelung)	Die Teilnahme in der Klasse Junior Dragster ist bis 18 Jahre möglich.
	16 Jahre (Stichtagsregelung)	Die Teilnahme ist beschränkt auf die Klassen: Super Street Cars, Super Gas, Pro ET und Super Comp
	17 Jahre (Stichtagsregelung)	Die Teilnahme ist beschränkt auf die Klassen: Public Race, Street ET, Sportsman ET, Super Street Cars, Super Gas, Pro ET, Super Comp, Sports Compact (bis 8.50 Sek.) und alle Klassen langsamer als 8.50 Sek. (1/4-Meile).
Gleichmäßigkeits-prüfung Fahrer	18 Jahre (Stichtagsregelung)	Mit Fahrerlaubnis
Gleichmäßigkeits-prüfung Beifahrer	Jahrgang 2008	

DMSB-genehmigte Veranstaltungen/Serien (Status: National A, National):		
Disziplin	**Mindestalter**	**Bedingungen**
Gleichmäßigkeits-prüfungen Fahrer	18 Jahre (Stichtagsregelung)	Mit Fahrerlaubnis
Gleichmäßigkeits-prüfungen Beifahrer	Jahrgang 2008	
Ausdauerwettbewerbe mit Elektrofahrzeugen	18 Jahre (Stichtagsregelung)	Mit Fahrerlaubnis
NATC Youngster Cup	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Nur 1 Veranstaltung mit Eignungstest und E-Learning der DMSB Academy
Rallye 70 Fahrer	17 Jahre (Stichtagsregelung)	Mit Fahrerlaubnis gem. Artikel 12
Rallye Beifahrer	Jahrgang 2008	
DMSB-Slalom	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Einschränkung für Jahrgang 2006 und jünger: nur Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von mindestens 11kg/kW und Fahrsichtungslehrgang.
Autocross	Jahrgang 2008	Einschränkungen siehe DMSB-Autocross-Reglement.
Autocross Junior-Buggy	Klasse 1a: Jahrgang 2009-2013	
	Klasse 1b: Jahrgang 2002-2009	
Autocross Cross-Buggys	Klasse 4a: Jahrgang 2005-2007	Einschränkung: mit dem Nachweis von 10 Ergebnissen in Wertung in Kl. 1b.
Rallycross	Jahrgang 2009	Einschränkungen siehe DMSB-Rallycross-Reglement.

Art. 15 Race Card

(1) Der Antragsteller darf nicht im Besitz einer gültigen Fahrer-/Beifahrer-Lizenz sein, die vom DMSB oder von einem anderen der FIA angeschlossenen ASN ausgestellt wurde. Die Ausstellung der Race Card erfolgt durch den DMSB via DMSB-App oder online auf der Homepage des DMSB (www.dmsbnet.de).

(2) Der Geltungsbereich der Race Card entspricht der Nationalen Lizenz Stufe C mit der zeitlichen Begrenzung für eine Veranstaltung (max. 3 Tage).

(3) Neben der Race Card ist ein gültiger Lichtbildausweis bei der Dokumentenabnahme vorzulegen.

(4) Für minderjährige Antragsteller ist die Beantragung der Race Card ab Vollendung des 8. Lebensjahrs möglich.

(5) Für Antragsteller ist die Beantragung der Race Card nur bis zu dem Tag möglich, an welchem der Antragsteller das 75. Lebensjahr vollendet (Stichtagsregelung).

Art. 16 Nationale Lizenz Stufe B

(1) Die Nationale Lizenz Stufe B kann grundsätzlich ab 15 Jahre (Stichtagsregelung) und älter beantragt werden. Disziplinbezogene Bedingungen/Einschränkungen gemäß nachstehender Tabelle bzw. jeweiliges Wettbewerbsreglement:

Disziplin	Mindestalter	Bedingungen
Rallye 35	16 Jahre (Stichtagsregelung)	Gem. Rallyereglement V2 Art. 2.5
Rallye 35/70	17 Jahre (Stichtagsregelung)	Mit Fahrerlaubnis gem. Art. 12
Rallye Beifahrer	Jahrgang 2008	
Slalom	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Einschränkung für Jahrgang 2006 und jünger: nur Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von mindestens 11kg/kW und Fahrsichtungslehrgang.
Autocross	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Einschränkung für 15-Jährige: nur Fahrzeuge der Klasse 1a, 1b und 2a
Rallycross	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Einschränkung für 15-Jährige: nur Fahrzeuge der Klasse DRXN2.
Driftsport	15 Jahre (Stichtagsregelung)	
Drag Racing	8 Jahre (Stichtagsregelung)	Die Teilnahme in der Klasse Junior Dragster ist bis 18 Jahre möglich
	16 Jahre (Stichtagsregelung)	Die Teilnahme ist beschränkt auf die Klassen: Super Street Cars, Super Gas, Pro ET und Super Comp
	17 Jahre (Stichtagsregelung)	Die Teilnahme ist beschränkt auf die Klassen: Public Race, Street ET, Sportsman ET, Super Street Cars, Super Gas, Pro ET, Super Comp, Sports Compact (bis 8.50 Sek.) und alle Klassen langsamer als 8.50 Sek. (1/4-Meile).
Autocross Junior-Buggy	Klasse 1a: Jahrgang 2009-2013	
	Klasse 1b: Jahrgang 2002-2009	
Autocross Cross-Buggys	Klasse 4a: Jahrgang 2005-2007	Einschränkung: mit dem Nachweis von 10 Ergebnissen in Wertung in der Klasse 1b.

(2) Die Erteilung der Nationalen Lizenz Stufe B setzt voraus, dass der Antragsteller
- a) in der Vergangenheit im Besitz einer Internationalen Lizenz Stufe A, B, C, D, Nationale Lizenz Stufe A oder einer Nationalen Lizenz Stufe B war oder
- b) an einen vom DMSB-genehmigten Fahrerlehrgang zur Erlangung der Nationalen Lizenz Stufe B teilgenommen hat oder
- c) die erforderlichen Nachweise für eine Lizenzhochstufung (auf die Nationale Lizenz Stufe B) gemäß folgender Tabelle erbringt:

Lizenz	Zeitraum	Nachweis
Nationale Lizenz Stufe C	24 Monaten	3 Wettbewerbe in Wertung (Clubsport, National, National A)
		Drag Racing: ohne Nachweise
Nationale Kart-Lizenz Stufe A	24 Monaten	3 Kart-Wettbewerbe in Wertung (Clubsport, National A)

Art. 17 Nationale Lizenz Stufe A

(1) Die Nationale Lizenz Stufe A kann grundsätzlich ab 15 Jahre (Stichtagsregelung) und älter beantragt werden. Disziplinbezogene Bedingungen/Einschränkungen gemäß nachstehender Tabelle bzw. jeweiliges Wettbewerbsreglement:

Disziplin	Mindestalter	Bedingungen
Rallye Fahrer	17 Jahre (Stichtagsregelung)	Mit Fahrerlaubnis gem. Art. 12
Rallye Beifahrer	Jahrgang 2008	
Slalom	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Einschränkung für Jahrgang 2006 und jünger: nur Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von mindestens 11kg/kW und Fahrsichtungslehrgang.
Autocross	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Einschränkung für 15-Jährige: nur Fahrzeuge der Kl. 1a, 1b und 2a
Rallycross	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Einschränkung für 15-Jährige: nur Fahrzeuge der Klasse DRXN2.
Driftsport	15 Jahre (Stichtagsregelung)	
Drag Racing	18 Jahre (Stichtagsregelung)	Teilnahme beschränkt auf die Klassen: Extreme Outlaw, Super Pro ET, Competition Eliminator und alle Klassen langsamer als 6.00 Sek. (1/4-Meile).
Rundstreckenrennen	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Einschränkung für 15-Jährige: Nur für Fahrzeuge mit: - Leistungsgewicht: min. 9 kg/kW - Hubraum: max. 2000 ccm - Motorleistung: max. 125 kW
		ADAC Formel 4: ohne Einschränkung des Leistungsgewichts
		Nürburgring-Nordschleife ab 18 Jahre
Leistungsprüfung	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Nürburgring-Nordschleife ab 18 Jahre
Bergrennen	15 Jahre (Stichtagsregelung)	Nur für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge der Division 1.
		Einschränkung für 15-Jährige: Nur für Fahrzeuge mit: - Leistungsgewicht: min. 9 kg/kW - Hubraum: max. 2000 ccm - Motorleistung: max. 125 kW
Kartrennen	15 Jahre (Stichtagsregelung)	

(2) Die Erteilung der Nationalen Lizenz Stufe A setzt voraus, dass der Antragsteller
a) in der Vergangenheit im Besitz einer Internationalen Lizenz Stufe A, B, C, D oder einer Nationalen Lizenz Stufe A war oder
b) erfolgreich an einem vom DMSB genehmigten Fahrerlehrgang teilgenommen hat. Die Lizenz muss innerhalb von 9 Monaten nach Absolvieren des Lehrgangs beantragt werden, sonst erlischt der Anspruch auf Erteilung der Lizenz oder
c) die erforderlichen Nachweise für eine Lizenzhochstufung (auf die Nationale Lizenz Stufe A) gemäß folgender Tabelle erbringt:

Lizenz	Zeitraum	Nachweis
Nationale Lizenz Stufe C Nationale Lizenz Stufe B	24 Monaten	3 Wettbewerbe in Wertung (Clubsport-außer Clubsport-Slalom, National, National A)
Nationale Kart-Lizenz Stufe A	24 Monaten	3 Kart-Wettbewerbe in Wertung (National A)

Für Drag Racing Wettbewerbe gilt:

Lizenz	Zeitraum	Nachweis
Nationale Lizenz Stufe C Nationale Lizenz Stufe B	24 Monaten	2 Qualifikations- oder Rennläufe in Wertung (Nachweis mit Time-Slips), Cockpit-Orientierungs-Test (COT)
oder Race Card	-	6 Qualifikations- oder Rennläufe in Wertung (Nachweis mit Time-Slips), Cockpit-Orientierungs-Test (COT) und 2 Testläufe (1x Burnout und 1 x 1/8-Meile)

Art. 18 Nationale Kart-Lizenz Stufe A

(1) Die Nationale Kart-Lizenz Stufe A kann ab Jahrgang 2014 und älter beantragt werden.

(2) Die Erteilung der Nationalen Kart-Lizenz Stufe A setzt voraus, dass der Antragsteller
a) in der Vergangenheit im Besitz einer Nationalen Kart-Lizenz Stufe A war oder
b) erfolgreich an einem vom DMSB genehmigten Lizenzlehrgang Kart teilgenommen hat. Die Lizenz muss innerhalb von 9 Monaten nach Absolvieren des Lehrgangs beantragt werden, sonst erlischt der Anspruch auf Erteilung der Lizenz oder
c) die erforderlichen Nachweise für eine Lizenzhochstufung (auf die Nationale Kart-Lizenz Stufe A) gemäß folgender Tabelle erbringt:

Lizenz	Zeitraum	Nachweis
Nationale Lizenz Stufe C	24 Monaten	5 Kartrennen Wettbewerbe (keine Heats) in Wertung (Clubsport)

(3) Klassenbezogene Jahrgansregelungen gemäß nachstehender Tabelle:

Klasse	Jahrgang
Mini	2010-2014
OK-Junior	2007-2011
OK	ab 2009
KZ2	ab 2008
Weitere nationale Klassen bzw. Markenpokale werden in Bezug auf die Jahrgangsregelung gemäß ihrer Performance durch den DMSB aufgrund der oben aufgeführten Übersicht zugeordnet.	

III. INTERNATIONALE LIZENZEN

Art. 19 Definitionen

(1) Circuit (Rundstrecke)
Bezieht sich auf Wettbewerbe oder Fahrzeuge auf Rundstrecken (gemäß Anhang O der FIA, Artikel 2): Kart, einsitzige Rennwagen, Prototypen, GT, Tourenwagen, Autocross, Rallycross, Historische Rundstrecke, Trucks und Driftsport.

Road (Straße)
Bezieht sich auf Wettbewerbe oder Fahrzeuge auf abgesperrten oder offenen Straßen: Rallye, Cross-Country, Bergrennen und Historische Rallye.

Junior
Bezieht sich auf Wettbewerbe oder Fahrzeuge im Junior-Bereich: Kart, Autocross und Rallycross

(2) Wettbewerbe, die bei der Qualifikation für die Lizenz berücksichtigt werden
Nur einzelne Wettbewerbe, die als solche in den Sportlichen Bestimmung des Wettbewerbs aufgeführt sind und wie im Internationalen Sportgesetz, Art. 20, definiert, gelten als Wettbewerbe, die bei der Qualifikation für die Lizenz berücksichtigt werden. Es werden nur im Kalender des betreffenden ASN aufgeführte nationale Wettbewerbe und/oder internationale Wettbewerbe, die im Internationalen Sportkalender der FIA aufgeführt sind, berücksichtigt.

Damit ein Wettbewerb bei der Qualifikation für die Lizenz als gültig erachtet wird, muss der Fahrer aktiv an dem Wettbewerb teilnehmen und in der offiziellen Endwertung des Wettbewerbs (Ergebnisliste) klassifiziert werden (Vorläufe sind nicht zulässig).

(3) Leistungsgewicht (weight/power ratio)
Gewicht = Gewicht des Fahrzeugs in kg in rennfertigem Zustand einschließlich Fahrer, wie in den geltenden technischen Vorschriften beschrieben.
Leistung = maximale Motorleistung des Fahrzeugs in PS, gemessen an der Kurbelwelle.

(4) FIA E-Learning Sicherheitstraining
Bei erstmaliger Beantragung einer Internationalen Lizenz Circuit, Road oder Junior, muss das entsprechende FIA E-Learning Sicherheitstraining absolviert werden.

Nach erfolgreicher Durchführung erhält der Lizenznehmer ein Zertifikat, das bei der Lizenzbeantragung miteingereicht werden muss.

(5) ASN – Autorité Sportive Nationale
Nur ein ASN wird von der FIA als alleiniger Träger der internationalen Sporthoheit anerkannt, welcher berechtigt ist, das Sportgesetz zur Anwendung zu bringen und den Automobilsport in allen unter der Autorität seines eigenen Landes liegenden Gebieten zu überwachen.

(6) ASN-genehmigte Wettbewerbe.
Bezieht sich auf jeden nationalen oder internationalen Wettbewerb, der vom ASN des Landes, in dem der Wettbewerb stattfindet, zugelassen oder genehmigt wurde.

Art. 20 Übersicht Lizenzstufen für Internationale Fahrerlizenzen und Wettbewerbe

ERFORDERLICHE MINDEST-LIZENZSTUFEN				
Artikel	**Stufe**	**Gruppen**	**Disziplin / Art der Kategorie**	**Leistungsgewicht**
Art. 21	**ITG**	Circuit	Karting Junior	LG entfällt
			Autocross - XC Junior	
Art. 22	**ITF**	Circuit	Karting Senior Restricted	LG entfällt
			Autocross - XC Junior	
Art. 23	**ITE**	Circuit	Karting Senior	LG entfällt
			Autocross - XC Senior	
			Rallycross Junior	LG 5 < kg/PS
Art. 24	**ITD - C**	Circuit	Einsitzige Rennwagen / Single seaters	LG 3 < kg/PS
			Prototypen	
			GT´s	
			Tourenwagen	
			Trucks 2	
			Drifting D1	
			Autocross (ausgenommen Super Buggy)	LG entfällt
			Rallycross (außer Supercar)	
			Historisch ausgenommen für HF1/Indy (G), HF2 (H), HF5000, HFA, HGC, CanAm	
Art. 25	**ITD - R**	Roads	Rally (Rally3, Rally4, Rally5)	LG 5 < kg/PS
			Cross-Country (ausgenommen T1)	
			Bergrennen (außer Gruppe CN/D, E2 CATII)	LG entfällt
			Historische Geschwindigkeitsrallye	LG entfällt
			Historische Bergrennen	
Art. 26	**IT C - C**	Circuit	Einsitzige Rennwagen / Single seaters	LG 2 < 3 kg/PS
			Prototypen	
			GT´s	
			Tourenwagen	
			Trucks 1	LG entfällt
			Autocross Super Buggy	
			Rallycross Supercar	
			Historisch für HF1/Indy (G), HF2 (H), HF5000, HFA, HGC, CanAm	
Art. 27	**IT C - R**	Roads	Rally (Rally1, Rally 2, RGT)	LG 3 < 5 kg/PS
			Cross-Country (T1)	
			Bergrennen (Gruppe CN/D, E2 CATII)	LG entfällt
Art. 28	**ITB**	Circuit	Einsitzige Rennwagen / Single seaters	LG 1 < 2 kg/PS
			Prototypen	
			GT´s	
			Tourenwagen	
Art. 29	**ITA**	Circuit	Einsitzige Rennwagen / Single seaters	LG 0 < 1 kg/PS
			Prototypen	

Art. 21	Internationale Lizenz Stufe G (ITG)	
(1)	**Erforderliche Mindest-Lizenz für:** **Circuit (Rundstrecke)** Erforderlich für und begrenzt auf Karting OK Junior, Autocross Junior und XC-Junior oder entsprechende Kategorien. **Road (Straßen)** Nicht gültig für Straßen-Wettbewerbe.	**Minimum licence required for:** **Circuits** Required for and limited to Karting OK Junior, Autocross Junior and XC-Junior, or equivalent categories. **Roads** Not valid for any road competition.
(2)	**Alterskriterien** Fahrer im Alter zwischen 11 (Erreichung des 11. Geburtstages vor dem 1. Januar des Jahres der Teilnahme) und 14 (Erreichung des 14. Geburtstages während des Kalenderjahres der Teilnahme). Jahrgang: 2009-2011	**Age criteria** Drivers aged between 11 (reaching their 11th birthday before 1 January of the year of participation) and 14 (reaching their 14th birthday during the calendar year of participation).
(3)	**Qualifikationskriterien** Die Antragsteller müssen im Besitz einer Nationalen Kart-Lizenz Stufe A oder Nationalen Lizenz Stufe B sein: Teilnahme in Wertung an mindestens 5 vom ASN genehmigten Wettbewerben gemäß Artikel 19. Im Zweifelsfall kann der zuständige ASN einen Nachweis des ASN verlangen, in dessen Zuständigkeitsbereich der Wettbewerb durchgeführt wurde.	**Qualification criteria** Applicants, must hold a National licence: The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in at least five ASN-sanctioned competitions, as specified in Article 1.9. For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.
(4)	**Zusätzliche Bestimmungen** Die Fahrer müssen sich einer medizinischen Eignungsuntersuchung unterziehen, die von einem in Deutschland zugelassenen Arzt durchgeführt wird und bei der die Größe und das Gewicht des Fahrers registriert werden müssen. Außerdem muss das Gewicht des Fahrers (einschließlich seiner Ausrüstung) zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbs mindestens 35 kg betragen. Die Lizenz bleibt über das Datum des 14. Geburtstags des Fahrers hinaus bis zum Ende des laufenden Jahres gültig. In Ausnahmefällen kann die FIA aus Sicherheitsgründen und auf der Grundlage eines vom zuständigen ASN des Fahrers bestätigten ärztlichen Attests (Größe/Gewicht) einem Fahrer, der in dem Jahr, in dem seine Lizenz ausgestellt wird, 15 Jahre alt wird, einer ITG-Lizenz zustimmen.	**Supplementary conditions** Drivers must undergo a medical aptitude exam performed by an ASN-authorised doctor during which the height and weight of the Driver must be recorded. Additionally, a Driver's weight (including the Driver's equipment) must be a minimum of 35 kg at all times during a competition. The Licence may remain valid beyond the date of a Driver's 14th birthday until the end of the current year. In exceptional circumstances linked to safety and which will be assessed by the FIA based on a dossier supported by the Driver's ASN, an ITG Licence may be issued to a Driver reaching his 15th birthday during the year in which his Licence is issued.

21

	Ein Upgrade auf eine ITF-Lizenz während des Jahres ist endgültig.	Upgrading to an ITF Licence during the year is final.
(5)	**FIA E-Learning-Sicherheitstraining** Fahrer, die erstmals eine ITG-Lizenz beantragen, müssen ein Junior E-Learning-Sicherheitstraining der FIA absolviert haben.	**Driver Training** Drivers applying for an ITG licence for the first time must have undergone FIA Junior e-learning safety training.

Art. 22	**Internationale Lizenz Stufe F (ITF)**	
(1)	**Erforderliche Mindest-Lizenz für:** **Circuit (Rundstrecke)** Erforderlich für und begrenzt auf Karting OK Senior (getriebelose Klassen), Autocross Junior und XC-Junior oder entsprechende Kategorien. **Road (Straße)** Nicht gültig für Straßen-Wettbewerbe.	**Minimum licence required for:** **Circuits** Required for and limited to Karting OK Senior (only non-gearbox categories), Autocross Junior and XC-Junior, or equivalent categories. **Roads** Not valid for any road competition.
(2)	**Alterskriterien** Fahrer im Alter zwischen 13 (Erreichung des 13. Geburtstages vor dem 1. Januar des Jahres der Teilnahme) und 15 (Erreichung des 15. Geburtstages während des Kalenderjahres der Teilnahme). Jahrgang: 2008-2009	**Age criteria** Drivers aged between 13 (reaching their 13th birthday before 1 January of the year of participation) and 15 (reaching their 15th birthday during the calendar year of participation).
(3)	**Qualifikationskriterien** Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe G (ITG) oder Nationalen Kart-Lizenz Stufe A oder Nationalen Lizenz Stufe B sein: Teilnahme in Wertung an mindestens 5 vom ASN genehmigten Wettbewerben gemäß Artikel 19. Im Zweifelsfall kann der zuständige ASN einen Nachweis des ASN verlangen, in dessen Zuständigkeitsbereich der Wettbewerb durchgeführt wurde.	**Qualification criteria** Applicants must hold an International Grade G licence or a National licence of similar grade. The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in at least five ASN-sanctioned competitions, as specified in Article 1.9. For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.
(4)	**Zusätzliche Bestimmungen** Die Fahrer müssen sich einer medizinischen Eignungsuntersuchung unterziehen, die von einem in Deutschland zugelassenen Arzt durchgeführt wird und bei der die Größe und das Gewicht des Fahrers registriert werden müssen. Außerdem muss das Gewicht des Fahrers (einschließlich seiner Ausrüstung) zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbs mindestens 40 kg betragen. Die Lizenz bleibt über das Datum des 15.	**Supplementary conditions** Drivers must undergo a medical aptitude exam performed by an ASN-authorised doctor during which the height and weight of the Driver must be recorded. Additionally, a Driver's weight (including Driver's equipment) must be a minimum of 40 kg at all times during a competition. The licence may remain valid beyond the

	Geburtstags des Fahrers hinaus bis zum Ende des laufenden Jahres gültig. Ein Upgrade auf eine ITE-Lizenz während des Jahres ist endgültig.	date of a Driver's 15th birthday until the end of the current year. Upgrading to an ITE Licence during the year is final.
(5)	**FIA E-Learning-Sicherheitstraining** Fahrer, die erstmals eine ITF-Lizenz beantragen, müssen ein Junior E-Learning-Sicherheitstraining der FIA absolviert haben.	**Driver Training** Drivers applying for an ITF Licence for the first time must have undergone FIA Junior e-learning safety training.

Art. 23	**Internationale Lizenz Stufe E (ITE)**	
(1)	**Erforderliche Mindest-Lizenz für:** **Circuit (Rundstrecke)** Erforderlich für und begrenzt auf Karting OK Senior (Kategorien mit und ohne Getriebe), Autocross Junior und XC-Senior oder entsprechende Kategorien, unabhängig vom Leistungsgewicht. Rallycross Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von mehr als 5 kg/PS **Road (Straße)** Nicht gültig für Straßen-Wettbewerbe	**Minimum licence required for:** **Circuits** Required for and limited to Karting OK-Senior (non-gearbox and gearbox categories), Autocross Junior, XC-Senior, or equivalent categories, regardless of weight/power ratio. Rallycross cars with a weight/power ratio greater than 5 kg/hp, **Roads** Not valid for any road competition
(2)	**Alterskriterien** Fahrer-Mindestalter: 14 Jahre (Erreichung des 14. Geburtstages vor dem 1. Januar des Jahres der Teilnahme). Ab Jahrgang 2008	**Age criteria** Drivers aged 14 (reaching their 14th birthday before 1 January of the year of participation).
(3)	**Qualifikationskriterien** Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe F (ITF) oder G (ITG) oder Nationalen Kart-Lizenz Stufe A, Nationalen Lizenz Stufe A oder Nationalen Lizenz Stufe B sein: Teilnahme in Wertung an mindestens 5 vom ASN genehmigten Wettbewerben gemäß Artikel 19. Im Zweifelsfall kann der zuständige ASN einen Nachweis des ASN verlangen, in dessen Zuständigkeitsbereich der Wettbewerb durchgeführt wurde.	**Qualification criteria** Applicants must hold an International Grade F or G licence or a National licence of similar grade. The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in at least five ASN-sanctioned competitions, as specified in Article 1.9. For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.
(4)	**FIA E-Learning-Sicherheitstraining** Fahrer, die erstmals eine ITE-Lizenz beantragen, müssen ein Junior E-Learning-Sicherheitstraining der FIA absolviert haben.	**Driver Training** Drivers applying for an ITE licence for the first time must have undergone FIA Junior e-learning safety training.

Art. 24	Internationale Lizenz Stufe D - Circuit (ITD-C)	
(1)	**Erforderliche Mindest-Lizenz für:** **Circuit (Rundstrecke)** Erforderlich für alle Rundstreckenfahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von mehr als 3 kg/PS. Einsitzige Rennwagen, GT, Tourenwagen, Autocross (ausgenommen Autocross Super Buggy), Rallycross (ausgenommen Super Cars), Trucks (ausgenommen FIA Trucks) und Drift oder entsprechende Kategorien. Historische Fahrzeuge, die an Rundstreckenveranstaltungen teilnehmen. (ausgenommen: Historische Formel 1 Fahrzeuge (ab Periode G), Formel 2 Fahrzeuge (ab Periode H), Indy Cars (ab Periode G), Formel 5000 und Formel A Fahrzeuge (alle), Gruppe C Fahrzeuge (alle), CanAm Fahrzeuge (alle) und Sport-Prototypen über 2 Liter (ab Periode G) unabhängig vom Leistungsgewicht). **Road (Straße)** Nicht gültig für Straßen-Wettbewerbe.	**Minimum licence required for:** **Circuits** Required for all circuit cars with a weight/power ratio greater than 3 kg/hp. Single-Seaters, GT, Touring Cars, Autocross (except Autocross Super Buggy), Rallycross (except Super Cars), Trucks (except FIA Trucks) and Drifting, or equivalent categories. Historic cars racing in circuit events (except those mentioned in Article 8.1a) **Roads** Not valid for Road competitions.
(2)	**Alterskriterien** Fahrer-Mindestalter: 16 Jahre (Stichtagsregel, d.h. das Datum des Geburtstages ist entscheidend), und die Qualifikationskriterien erfüllen.	**Age criteria** Drivers must have at least 16 years old (the date of the birthday being binding), and satisfy the qualification criteria prescribed in Article 6.3.
(3)	**Qualifikationskriterien** Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe E (ITE), Internationale Lizenz Stufe C/D-historisch oder einer Nationalen Kart-Lizenz Stufe A, Nationalen Lizenz Stufe A sein: Teilnahme in Wertung an mindestens 5 vom ASN genehmigten Wettbewerben gemäß Artikel 19. Im Zweifelsfall kann der zuständige ASN einen Nachweis des ASN verlangen, in dessen Zuständigkeitsbereich der Wettbewerb durchgeführt wurde.	**Qualification criteria** Applicants must hold an International Grade E licence or a National licence of similar grade. The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in at least five ASN-sanctioned competitions, as specified in Article 1.9. For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.
(4)	**FIA E-Learning-Sicherheitstraining** Fahrer, die erstmals eine ITD-C-Lizenz beantragen, müssen ein E-Learning-Sicherheitstraining der FIA für Rundstrecken-Wettbewerbe absolviert haben.	**Driver Training** Drivers applying for an ITD C licence for the first time must have undergone FIA e-learning safety training for Circuits.

Art. 25	Internationale Lizenz Stufe D - Road (ITD-R)	
(1)	**Erforderliche Mindest-Lizenz für:** **Circuit (Rundstrecke)** Nicht gültig für Rundstrecken-Wettbewerbe **Road (Straße)** Erforderlich für alle Straßenfahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von mehr als 5 kg/PS. Rallye-Fahrzeuge (Rally3, Rally4 und Rally5), Cross-Country-Fahrzeuge (ausgenommen T1) oder entsprechende Kategorien. Fahrzeuge für Bergrennen, ausgenommen Fahrzeuge der Gruppen CN, D und E2 der Kategorie II gemäß Artikel 251.1.1, Anhang J (ISG). Das Leistungsgewicht (LG) entfällt. Rallye-Fahrzeuge gemäß Anhang K der FIA. Das Leistungsgewicht (LG) entfällt.	**Minimum licence required for:** **Circuits** Not valid for Circuit competitions **Roads** Required for all road cars with a weight/power ratio greater than 5 kg/hp Sporting Rally cars (Rally3, Rally4, Rally5), Cross-Country cars (except T1), or equivalent categories Hill Climb cars, except for cars in Groups CN, D and E2 of Category II as defined in Article 251.1.1 of the FIA Appendix J. (W/P ratio not applicable) Any historic rally car as defined and admitted by Appendix K (W/P ratio not applicable)
(2)	**Alterskriterien** Fahrer-Mindestalter: 16 Jahre (Stichtagsregel, d.h. das Datum des Geburtstages ist entscheidend), und die Qualifikationskriterien erfüllen.	**Age criteria** Drivers must have at least 16 years old (the date of the birthday being binding), and satisfy the qualification criteria prescribed in Article 7.3.
(3)	**Qualifikationskriterien** Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe E (ITE) oder Nationalen Lizenz Stufe A sein: Teilnahme in Wertung an mindestens 5 vom ASN genehmigten Wettbewerben gemäß Artikel 19. Im Zweifelsfall kann der zuständige ASN einen Nachweis des ASN verlangen, in dessen Zuständigkeitsbereich der Wettbewerb durchgeführt wurde.	**Qualification criteria** Applicants must hold an International Grade E licence or a National licence of similar grade. The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in at least five ASN-sanctioned competitions, as specified in Article 1.9. For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.
(4)	**FIA E-Learning-Sicherheitstraining** Fahrer, die erstmals eine ITD-R-Lizenz beantragen, müssen ein E-Learning-Sicherheitstraining der FIA für Straßen-Wettbewerbe absolviert haben.	**Driver Training** Drivers applying for an ITD-R licence for the first time must have undergone FIA e-learning safety training for Roads.

Art. 26	Internationale Lizenz Stufe C - Circuit (ITC-C)	
(1)	**Erforderliche Mindest-Lizenz für:** **Circuit (Rundstrecke)** Erforderlich für alle Rundstreckenfahrzeuge mit einem Leistungsgewicht zwischen 2 und 3 kg/PS. Meisterschaften für einsitzige Rennwagen, Prototypen, GT, Tourenwagen, Autocross Super Buggy, Rallycross Super Car und FIA Trucks oder entsprechender Kategorien. Historische Formel 1 Fahrzeuge (ab Periode G), Formel 2 Fahrzeuge (ab Periode H), Indy Cars (ab Periode G), Formel 5000 und Formel A Fahrzeuge (alle), Gruppe C Fahrzeuge (alle), CanAm Fahrzeuge (alle) und Sport-Prototypen über 2 Liter (ab Periode G) unabhängig vom Leistungsgewicht. **Roads (Straßen)** Nicht gültig für Straßen-Wettbewerbe.	**Minimum licence required for:** **Circuits** Required for all circuit cars with a weight/power ratio of between 2 and 3 kg/hp Single-Seater, Prototype, GT, Touring Car, FIA Autocross Super Buggy, FIA Rallycross Super Car and FIA Truck Championships, or equivalent categories. Historic Formula One cars (Period G onwards), Formula Two cars (Period H onwards), Indy Cars (Period G onwards), Formula 5000 and Formula A cars (all), Group C cars (all), CanAm cars (all), and Sports Prototypes over 2 litres (Period G onwards) regardless of weight/power ratio. **Roads** Not valid for any road competition.
(2)	**Alterskriterien** Fahrer-Mindestalter: 16 Jahre (Stichtagsregel, d.h. das Datum des Geburtstages ist entscheidend), und die Qualifikationskriterien erfüllen.	**Age criteria** Drivers must have at least 16 years old (the date of the birthday being binding), and satisfy the qualification criteria prescribed in Article 8.3.
(3)	**Qualifikationskriterien** Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe E (ITE), Internationalen Lizenz der Stufe D-Circuit (ITD-C), Internationale Lizenz Stufe C/D-historisch oder einer Nationalen Lizenz Stufe A sein: Der Fahrer muss innerhalb zwei Jahre vor Antragstellung an folgenden Wettbewerben gemäß Art. 19 in Wertung teilgenommen haben: a) mit einer ITD-C Lizenz, an mindestens 5 ASN-genehmigten Wettbewerben oder b) mit einer ITE Lizenz, an mindestens 10 ASN-Genehmigten Rundstrecken-Wettbewerben oder c) mit einer Internationale Lizenz Stufe C/D-historisch oder Nationalen Lizenz Stufe A an mindestens 10 ASN-genehmigten Wettbewerben, (mindestens 5 Rundstrecken-Wettbewerbe). Hierbei anerkannt werden Wettbewerbe	**Qualification criteria** Applicants must hold an International Grade E or D-C licence or a National Licence of similar grade. The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in competitions, as specified in Article 1.9, within the two years prior to application: a) with an ITD-C licence, in at least five ASN-sanctioned circuit competitions or b) with an ITE licence, in at least ten ASN sanctioned circuit competitions or c) with a National licence of equivalent grade, in at least ten ASN-sanctioned competitions, (minimum of five circuit competitions). Competitions in Karting, Single-Seaters,

	für Karts, einsitzige Rennwagen, GT, Tourenwagen, Autocross, Rallycross, Historische Rundstrecke und Trucks, oder entsprechend (ausgenommen Drift). Wettbewerbe in anderen Disziplinen können nicht berücksichtigt werden. Im Zweifelsfall kann der zuständige ASN einen Nachweis des ASN verlangen, in dessen Zuständigkeitsbereich der Wettbewerb durchgeführt wurde.	GT, Touring Cars, Autocross, Rallycross, Historic circuit and Trucks, or equivalent (except Drifting). Any competitions in other disciplines cannot be considered. For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.
(4)	**FIA E-Learning-Sicherheitstraining** Fahrer, die erstmals eine IT C-C Lizenz beantragen, müssen ein E-Learning-Sicherheitstraining der FIA für Rundstrecken absolviert haben.	**Driver Training** Drivers applying for an IT C-C licence for the first time must have undergone FIA e-learning safety training for Circuits.

Art. 27	**Internationale Lizenz Stufe C - Road (ITC-R)**	
(1)	**Erforderliche Mindest-Lizenz für:** **Circuit (Rundstrecke)** Nicht gültig für Rundstrecken-Wettbewerbe **Road** Erforderlich für alle Straßenfahrzeuge mit einem Leistungsgewicht zwischen 3 und 5 kg/PS. Rallye-Fahrzeuge (Rally1, Rally2 und RGT), Cross-Country-Fahrzeuge (T1) oder entsprechende Kategorien. Fahrzeuge für Bergrennen in den Gruppen CN, D und E2 der Kategorie II gemäß Artikel 251.1.1 des FIA Anhangs J (ISG). Das Leistungsgewicht (LG) entfällt.	**Minimum licence required for:** **Circuits** Not valid for circuit competitions **Roads** Required for all roads cars with a Weight/Power ratio between 3 and 5 kg/hp Sporting Rally cars (Rally1, Rally2 and RGT), Cross-Country (T1) cars, or equivalent categories Hill Climb cars in Groups CN, D and E2 of Category II as defined in Article 251.1.1 of FIA Appendix J (W/P ratio not applicable**)**
(2)	**Alterskriterien** Fahrer-Mindestalter: 16 Jahre (Stichtagsregel, d.h. das Datum des Geburtstages ist entscheidend), und die Qualifikationskriterien erfüllen.	**Age criteria** Drivers must have at least 16 years old (the date of the birthday being binding), and satisfy the qualification criteria prescribed in Article 9.3.
(3)	**Qualifikationskriterien** Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe D-Road (ITD-R), Internationale Lizenz Stufe C/D-historisch, oder einer Nationalen Lizenz Stufe A sein: Der Fahrer muss innerhalb zwei Jahre vor Antragstellung an folgenden Wettbewerben gemäß Art. 19 in Wertung teilgenommen haben: a) mit einer ITD-R Lizenz, an mindestens 5 ASN-genehmigten Wettbewerben oder	**Qualification criteria** Applicants must hold an International Grade D-R licence or a National Licence of similar grade. The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in competitions, as specified in Article 1.9, within the two years prior to application: a) with an ITD-R licence, in at least five ASN-sanctioned road competitions, or

	b) mit einer Nationalen Lizenz einer entsprechenden Stufe, an mindestens 10 ASN-genehmigten Wettbewerben, (mindestens 5 Straßen-Wettbewerbe).	b) with a National licence of similar grade, in at least ten ASN-sanctioned competitions (minimum of five road competitions).
	Hierbei anerkannt werden Wettbewerbe für Rallye, Cross-Country oder Bergrennen, oder entsprechend.	Competitions in sporting Rally, Cross-Country or Hill Climb, or equivalent.
	Wettbewerbe in anderen Disziplinen können nicht berücksichtigt werden.	Any competitions in other disciplines cannot be considered.
	Im Zweifelsfall kann der zuständige ASN einen Nachweis des ASN verlangen, in dessen Zuständigkeitsbereich der Wettbewerb durchgeführt wurde.	For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.
(4)	**FIA E-Learning-Sicherheitstraining** Fahrer, die erstmals eine IT C-R Lizenz beantragen, müssen ein E-Learning-Sicherheitstraining der FIA für Straßenwettbewerbe absolviert haben.	**Driver Training** Drivers applying for an IT C-R licence for the first time must have undergone FIA e-Learning Safety Training for Roads.

Art. 28	**Internationale Lizenz Stufe B (ITB)**	
(1)	**Erforderliche Mindest-Lizenz für:** **Circuit (Rundstrecken)** Erforderlich für alle Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht zwischen 1 und 2 kg/PS.	**Minimum licence required for:** **Circuits** Required for all cars with a weight/power ratio of between 1 and 2 kg/hp.
	Einsitzige Rennwagen/Single seater, Prototypen, GT und Tourenwagen oder entsprechende Kategorien.	Single-Seaters, Prototypes, GT and Touring Cars, or equivalent categories.
	Road (Straßen) Nicht gültig für Straßen-Wettbewerbe.	**Roads** Not valid for any road competition.
(2)	**Alterskriterien** Fahrer-Mindestalter: 16 Jahre (Stichtagsregel, d.h. das Datum des Geburtstages ist entscheidend), und die Qualifikationskriterien erfüllen.	**Age criteria** Drivers must have at least 16 years old (the date of the birthday being binding), and satisfy the qualification criteria prescribed in Article 10.3.
(3)	**Qualifikationskriterien** Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe C-Circuit (ITC-C) sein:	**Qualification criteria** Applicants must hold an International Grade C-C licence.
	Der Fahrer muss innerhalb zwei Jahre vor Antragstellung mindestens fünf Wettbewerben gemäß Art. 19 in Wertung teilgenommen haben. Falls die 2-Jahres-Frist das Jahr 2020 oder 2021 umfasst, so müssen stattdessen die drei Jahre vor Antragstellung berücksichtigt werden.	The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in at least five ASN-sanctioned competitions, as specified in Article 1.9. within the two years prior to application. Should the two-year period include 2020 or 2021, then the three years prior to application should be considered instead.
	Hierbei anerkannt werden Wettbewerbe für einsitzige Rennwagen, Prototypen, GT	Competitions for Single-Seaters, Prototypes, GT or Touring Cars, where the

28

	oder Tourenwagen mit einer Internationalen Lizenz Stufe C-C (ITC-C) als Mindestanforderung für die Lizenz.	minimum licence required is an IT C-C.
	Wettbewerbe in anderen Disziplinen können nicht berücksichtigt werden.	Any competitions in other disciplines cannot be considered.
	Im Zweifelsfall kann der zuständige ASN einen Nachweis des ASN verlangen, in dessen Zuständigkeitsbereich der Wettbewerb durchgeführt wurde.	For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.
(4)	**Verlängerung oder Ablauf** Zur Wahrung der Qualifikation für eine Lizenz der Stufe B muss der Fahrer innerhalb eines Zeitraumes von 12 Monaten an mindestens einem Internationalen Wettbewerb der entsprechenden Kategorie teilnehmen, oder andernfalls muss er bis zur positiven Beurteilung seines lizenzausstellenden ASN, während des Trainings zu einem Internationalen Wettbewerb erneut beobachtet werden. Falls die 12-Monats-Frist das Jahr 2020 oder 2021 umfasst, so müssen stattdessen die 24 Monate vor Antragstellung berücksichtigt werden.	**Renewal or expiry** In order to maintain the qualification for a Grade B licence, the driver must participate in at least one international competition of the appropriate category per 12-month period, or otherwise must again be observed, to the satisfaction of the licensing ASN, during practice for an international competition. Should the 12-month period include the year 2020 or 2021, then the 24-months prior to application should be considered.

Art. 29	**Internationale Lizenz Stufe A (ITA)**	
(1)	**Erforderliche Mindest-Lizenz für:** **Circuit (Rundstrecken)** Erforderlich für alle Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von weniger oder gleich 1 kg/PS.	**Minimum licence required for:** **Circuits** Required for all cars with a weight/power ratio less than or equal to 1 kg/hp.
	Einsitzige Rennwagen/Single seater, Prototypen oder entsprechende Kategorien.	Single-Seaters, Prototypes or equivalent categories.
	Road (Straßen) Nicht gültig für Straßen-Wettbewerbe.	**Roads** Not valid for any road competition.
(2)	**Alterskriterien** Fahrer-Mindestalter: 17 Jahre (Stichtagsregel, d.h. das Datum des Geburtstages ist entscheidend), und die Qualifikationskriterien erfüllen.	**Age criteria** The driver must be at least 17 years old (the date of the birthday being binding), and satisfy the qualification criteria prescribed in Articles 11.3 and 11.4.
(3)	**Qualifikationskriterien** Der Fahrer muss im Besitz einer gültigen FIA Internationalen Lizenz der Stufe B (ITB) sein.	**Qualification criteria** The driver must be the holder of a current FIA International Grade B licence;
	Der Fahrer muss mindestens 6 Veranstaltungen in Meisterschaften der Stufe C, absolviert haben (Lizenzstufe C erforderlich).	The driver must have completed six events in Grade C Championships:

29

(4)	**Zusätzliche Bestimmungen** Der Fahrer muss mindestens 14 Punkte errungen haben. Der ASN wird die Anzahl der Punkte prüfen, die er entweder a) in dem Zeitraum von drei Jahren unmittelbar vor dem Datum der Antragstellung oder b) im Zeitraum von zwei Kalenderjahren unmittelbar vor dem Datum der Antragstellung zusätzlich zu den Punkten, die in den im Kalenderjahr der Antragstellung erworben wurden, je nachdem, welcher Wert höher ist. (Meisterschaften und Punkte sind in Anlage 1 aufgeführt).	**Supplementary conditions** The driver must have accumulated at least 14 points. The ASN will consider the number of points accumulated in either a) the three-calendar year period immediately preceding the date of the application, or b) the two-calendar year period immediately preceding the date of the application in addition to points accumulated in the calendar year of the application, whichever is higher. (Championships and points are listed in Supplement 1.),
	Sollte der Zeitraum von drei, dem Datum der Antragstellung nach Buchstabe a) unmittelbar vorausgehenden Kalenderjahren das Kalenderjahr 2020 oder 2021 umfassen, berücksichtigt der ASN die höchste Punktzahl, die in drei beliebigen der vier, dem Jahr der Antragstellung unmittelbar vorausgehenden Kalenderjahre erreicht wurde. Sollte der Zeitraum von zwei, dem Jahr der Antragstellung gemäß Buchstabe b) unmittelbar vorausgehenden Kalenderjahren, das Kalenderjahr 2020 oder 2021 umfassen, berücksichtigt der ASN die höchste Punktzahl, die in zwei beliebigen der drei, dem Jahr der Antragstellung unmittelbar vorausgehenden Kalenderjahre erreicht wurde, zusätzlich zu den im Kalenderjahr der Antragstellung erreichten Punkten. Alle Punkte sind in Anhang 1 aufgeführt. Der ASN bezieht in diese Prüfung alle Punkte ein, die gemäß diesen Bestimmungen (Qualifikationskriterien) vergeben wurden.	Should the three-calendar year period immediately preceding the date of the application in (a) include the calendar year 2020 or 2021, the ASN will consider the highest number of points accumulated in any three of the four calendar years immediately preceding the year of the date of the application. Should the two-calendar year period immediately preceding the year of the date of the application described in (b) include the calendar year 2020 or 2021, the ASN will consider the highest number of points accumulated in any two of the three calendar years immediately preceding the year of the date of the application in addition to points accumulated in the calendar year of the application. All points are listed in Supplement 1. The ASN will include in these considerations any points granted in the provisions of Articles 11.4.3 and 11.4.4.
	Der Fahrer muss mindestens 80 % von jeweils zwei vollen Saisons von den unter Anlage 1 aufgeführten Meisterschaften absolviert haben.	The driver must have completed at least 80% of each of two full seasons of any of the Championships listed in Supplement 1;
	Jeder Fahrer, der zwei volle Saisons in Stufe-B-Meisterschaften oder FIA F3-Regionalmeisterschaften absolviert hat, erhält einmalig 5 zusätzliche Punkte. Diese Zusatzpunkte zählen nur für die Qualifikation für eine Lizenz der Stufe A.	Any driver who has completed two full seasons in Grade B Championships, or FIA F3 Regional Championships, will be granted a one-off 5 additional points. These additional points only count towards qualification for a Grade A licence;
	Jeder Fahrer, der nach Ansicht seines ASN über die entsprechenden Fähigkeiten und Erfahrungen verfügt, kann nach Ermessen des lizenzerteilenden ASN eine zusätzliche Anzahl von 1 bis zu maximal 5 Punkten erhalten.	Any driver considered by his ASN to have the appropriate skills and experience may, at the discretion of the licencing ASN, be granted an additional number of points from 1 up to a maximum of 5 points. These additional point(s) only count

	Diese zusätzlichen Punkte zählen nur für die Qualifikation für eine Lizenz der Stufe A.	towards qualification for a Grade A licence.
(5)	**Fahrertraining** Der Fahrer muss eine von seinem ASN durchgeführte Befragung zu den wichtigsten Punkten des Internationalen Sportgesetzes erfolgreich absolvieren.	**Driver Training** The driver must successfully complete a question session, conducted by his ASN, regarding the most important points of the International Sporting Code.
(6)	**Verlängerung oder Ablauf** Zur Wahrung der Qualifikation für eine Lizenz der Stufe A muss der Fahrer innerhalb eines Zeitraumes von 12 Monaten an mindestens einem Internationalen Wettbewerb der entsprechenden Kategorie teilnehmen, oder andernfalls muss er bis zur positiven Beurteilung seines lizenzausstellenden ASN, während des Trainings zu einem Internationalen Wettbewerb erneut beobachtet werden. Falls die 12-Monats-Frist das Jahr 2020 oder 2021 umfasst, so müssen stattdessen die 24 Monate vor Antragstellung berücksichtigt werden.	**Renewal or expiry** In order to maintain the qualification for a Grade A licence, the driver must participate in at least one international competition of the appropriate cateory per 12-month period, or otherwise must again be observed, to the satisfaction of the licensing ASN, during practice for an international competition. Should the 12-month period include the year 2020 or 2021, then the 24-months prior to application should be considered.

Art. 30	**Internationale Lizenz für Drag Racing Stufen 4, 3, 2 und 1**	
	Erforderliche Mindest-Lizenz für:	**Minimum licence required for:**
(1)	Die Internationale FIA-Lizenz für Drag Racing besitzt bei allen FIA genehmigten Dragster-Rennen für die darin aufgeführten Fahrzeug-Kategorien Gültigkeit und ist für diese Veranstaltungen vorgeschrieben.	The FIA International Drag Racing Licence is valid within the categories of cars for which it is issued, for all FIA-sanctioned Drag Racing competitions, and is compulsory for such competitions.
	Die Internationale FIA-Lizenz für Drag Racing unterliegt allen Vorschriften zu Internationalen Lizenzen wie in den Kapitel 2 und 8 des Internationalen Sportgesetzes der FIA aufgeführt.	The FIA International Drag Racing Licence is subject to all rules concerning international licences set out in the FIA International Sporting Code, chapters 2 and 8.
	Die Internationalen FIA-Lizenz für Drag Racing ist durch den Aufdruck „DR“ gekennzeichnet.	The FIA International Drag Racing Licence will be distinguished by a large DR overprint.
(2)	**Alterskriterien** Der Lizenz-ausstellende ASN ist für die Festlegung der für die verschiedenen Stufen vorgeschriebenen Qualifikationen verantwortlich. Alle Antragsteller müssen mindestens 16 Jahre alt sein. Das Mindestalter für die Klassen Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car und Top Fuel beträgt 18 Jahre. 17-jährige Fahrer können einen Lizenzantrag stellen für die Klasssen: Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car	**Age criteria** ASNs issuing the licences will be responsible for verifying the qualifications required for the different grades, including: All licence applicants must be at least 16 years of age. Minimum age for drivers in Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car and Top Fuel is of 18 years of age. A 17-year-old may apply for a Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car and Top Fuel Licence if all the following criteria are met:

und Top Fuel, wenn alle nachfolgenden Kriterien erfüllt:

1) Der ASN des Antragstellers für die Lizenz hat die Lizenzbeantragung genehmigt;
2) Der 18. Geburtstag des Antragstellers fällt in die anstehende Saison;
3) Der Antragsteller war in einer anderen Drag Racing-Kategorie ein aktiver Teilnehmer mit einer ASN-Lizenz.

1) the licence applicant's ASN has sanctioned the licence application;
2) the applicant's 18th birthday falls during the upcoming season;
3) the applicant was an active participant in another Drag Racing category with an ASN licence.

(3) **Klassenstandard**

Die Lizenzen besitzen für die nachfolgend aufgeführten Fahrzeug-Kategorien gemäß internationalen Bestimmungen für Drag Racing Gültigkeit.

The licences are valid for the following categories of cars, as defined in the international regulations applicable to Drag Racing:

Klasse	Typ A über 125" Radstand	Typ B bis zu 125"Radstand	Typ C mit Karosserie
1	Top Fuel	FunnyCar	Pro Modified
2	Top Methanol/D	Top Methanol/FC	Pro Stock
3	*ET 6.00 – 7.49 Sek.	*ET 6.00 – 7.49 Sek.	*ET 6.00 – 7.49 Sek.
4	*ET 7.50 – 9.99 Sek.	*ET 7.50 – 9.99 Sek.	-

Lizenz-Antragsteller für Top Fuel, Funny Car, Pro Modified, Pro Stock, Top Methanol Dragster und Top Methanol Funny Car müssen zwei Läufe mit dem Minimum E.T. für die entsprechende(n) Klasse(n) oder darunter und mit dem mph-Standard für die entsprechende(n) Klasse(n) oder darüber absolvieren.
*ET = abgelaufene Zeit für die Viertelmeile (402,33 m).

License applicants for Top Fuel, Funny Car, Pro Modified, Pro Stock, Top Methanol Dragster and Top Methanol Funny Car must complete two runs at or below the requested class(es)' minimum E.T. and at or above the requested class(es)' mph standard.

*ET = quarter-mile Elapsed Time (402.33 m)

Die Standards für die Klassen sind wie folgt:

The class standards are:

Top Fuel
Zwei (2) Viertelmeilen (402,33m) Läufe von 5,40 Sek. oder schneller und einen (1) Lauf von 260 mph (415 km/h) oder schneller – oder – zwei (2) 1.000' (304,8 m) Läufe von 4,70 Sek. oder schneller und einen (1) Lauf von 240 mph (386 km/h)

Top Fuel
two (2) quarter-mile (402.33 m) runs of 5.40 or quicker and one (1) run of 260 mph (415 km/h) or faster - or - two (2) 1,000' (304.8 m) runs of 4.70 or quicker and one (1) run of 240 mph (386 km/h)

Funny Car
Zwei (2) Viertelmeilen (402,33m) Läufe von 5,70 Sek. oder schneller und einen (1) Lauf von 250 mph (400 km/h) oder schneller – oder – zwei (2) 1.000' (304,8 m) Läufe von 4,90 Sek. oder schneller und einen (1) Lauf von 230 mph (370 km/h)

Funny Car
two (2) quarter-mile (402.33 m) runs of 5.70 or quicker and one run of 250 mph (400 km/h) or faster - or - two (2) 1,000' (304.8 m) runs of 4.90 or quicker and one (1) run of 230 mph (370 km/h)

Pro Stock
Zwei (2) Viertelmeilen (402,33m) Läufe von 7,60 Sek. oder schneller und einen Lauf von 170 mph (270 km/h) oder schneller

Pro Stock
two (2) quarter-mile (402.33 m) runs of 7.60 or quicker and one run of 170 mph (270 km/h) or faster

32

Pro Modified
Zwei (2) Viertelmeilen (402,33m) Läufe von 7,40 Sek. oder schneller und einen Lauf von 180 mph (280 km/h) oder schneller

TMD/TMFC
Zwei (2) Viertelmeilen (402,33m) Läufe von 6,40 Sek. oder schneller und einen Lauf von 200 mph (320 km/h) oder schneller

Alle Lizenz-Antragsteller müssen bevor sie an Testläufen teilnehmen, eine vom ASN anerkannte medizinische Untersuchung nachweisen. Formulare für die medizinische Untersuchung sowie die Antragsformulare für die Lizenzen sind beim ASN erhältlich. Zu beachten ist hierbei Artikel 1 des Kapitels II im Anhang L in Bezug auf die medizinischen Standard-Anforderungen für Internationale Lizenzen. Weiterhin müssen die Fahrzeuge für die Testläufe den Vorschriften und Bestimmungen für die beantragte Klasse/Lizenz entsprechen.

Der Inhaber einer Lizenz in einer bestimmten Klasse darf mit dieser Lizenz auch in niedrigeren Klassen des gleichen Typs teilnehmen (zum Beispiel: Der Inhaber einer Lizenz für Typ A (Dragster), Klasse 1 (Top Fuel), darf in A/2 (TM/D) und A/4 (E.T. Dragster 7.50-9.99 Sek. teilnehmen). Weiterhin kann jede andere FIA-Fahrerlizenz eine Klasse 4 Drag Racing-Renn-Lizenz ersetzen.

Für Fahrer, welche zuvor noch nicht im Besitz einer Wettbewerbslizenz waren, wird ein besonderer Cockpit-Orientierungs-Test (COT) (mit verbundenen Augen) durchgeführt. Darüber hinaus müssen diese Fahrer mindestes sechs Läufe unter der Beobachtung eines Komitees absolvieren. Für alle Lizenz-Antragsteller ist vor der Teilnahme an Testläufen eine medizinische Untersuchung erforderlich. Vollständige Instruktionen sind auf der Rückseite des Lizenz-Antragsformulars (erhältlich von der FIA / dem ASN) aufgeführt. Bei FIA-Meisterschaftsläufen sind dem Fahrer keine Extra-Läufe gestattet. Wenn ein Fahrer in eine höhere Kategorie wechselt oder die Kategorie wechselt (Kategorie mit Karosserie zu/von Kategorie mit freistehenden Rädern), so muss er sich dem Cockpit-Orientierungs-Test unterziehen und drei Läufe absolvieren (entsprechend der Instruktionen des Lizenzantrags). Der Inhaber einer Lizenz darf ein Fahrzeug in einer Klasse unter seiner/ihrer Lizenz-Begrenzung fahren. Es ist ihm verboten, von

Pro Modified
two (2) quarter-mile (402.33 m) runs of 7.40 or quicker and one run of 180 mph (280 km/h) or faster

TMD/TMFC
two (2) quarter-mile (402.33 m) runs of 6.40 or quicker and one run of 200 mph (320 km/h) or faster

All license applicants are required to have an ASN physical examination before making any test runs. Physical forms and license applications are available from the ASN's. Please refer to Article 1 of Chapter II of Appendix L regarding the standard medical requirements for International Licences. Likewise, the vehicle used for test runs must be current with respect to rules and regulations for the class/license being applied for.

The holder of a license in a particular class may race in slower classes of the same type (for example, a type A Class 1 license holder is authorized to compete in A/2 and A/4). Moreover, any other FIA driver's license may replace a Class 4 drag racing license.

A new driver who has not previously held a Competition License will be given a special cockpit-orientation (blindfold) test, and will be required to make a minimum of six runs under committee observation. All license applicants are required to have a physical examination before making any test runs. For complete instructions, see reverse of license application form (available from FIA ASN). No extra runs will be provided to the driver at FIA Championship events. A driver who is upgrading or crossgrading (bodied category to/from open-wheel category) is required to take the cockpit-orientation test and make three runs (per license application instructions). A licensed driver may drive a car classed under his or her license limitation. He is prohibited to cross over to or from the long wheelbase category to short wheelbase, dragster to bodied, etc. unless specifically licensed for each.

33

der Kategorie mit langem Radstand zur Kategorie mit kurzem Radstand oder umgekehrt oder von Dragster zu einem Fahrzeug mit Karosserie zu wechseln, es sei denn, dies ist für jede Kategorie erlaubt.

Art. 31 Internationale Lizenz C/D - historisch

(1) Die Internationale Fahrer-Lizenz C/D-historisch kann nach Vollendung des 18. Lebensjahres beantragt werden (Stichtagsregelung).

(2) Die Internationale Lizenz Stufe C/D-historisch berechtigt grundsätzlich zur Teilnahme an Internationalen Wettbewerben und Gleichmäßigkeitsrallyes mit historischen Fahrzeugen gemäß FIA Anhang K. Siehe hierzu die Rahmenausschreibung für die betreffende Serie/Meisterschaft.

(3) Die Internationale Lizenz C/D - historisch ist grundsätzlich für alle Fahrzeugkategorien gemäß internationalen Bestimmungen für historische Fahrzeuge gemäß FIA Anhang K gültig, mit Ausnahme der folgenden Fahrzeugkategorien:
- Formel 1 ab der Periode G
- Formel 2 ab Periode H
- Indy Cars ab Periode G
- Formel 5000
- Formel A
- Gruppe C
- CanAm
- Gruppe CN, D, E2 und Sport Prototypen über 2 Liter Hubraum ab Periode G unabhängig vom Leistungsgewicht bei Bergrennen

(4) Die Internationale Lizenz C/D - historisch schließt die Nationale Lizenz Stufe C ein und berechtigt zur Teilnahme an den unter Artikel 14 nationalen Wettbewerben oder Clubsport Wettbewerben.

III. SIMRACING FAHRER-LIZENZ

Art. 32 SimRacing Fahrer-Lizenz

Die SimRacing Fahrer-Lizenz kann ab Jahrgang 2009 und älter beantragt werden. Sie gilt ausschließlich für DMSB genehmigte SimRacing-Wettbewerbe.

Die Erteilung der SimRacing Fahrer-Lizenz setzt voraus, dass der Antragsteller erfolgreich den SimRacing E-Learning-Kurs der DMSB Academy absolviert hat.

Die in den Abschnitten B, C und D genannten Lizenzbestimmungen finden für die SimRacing-Fahrer-Lizenz keine Anwendung.

C) BEWERBER-LIZENZEN und DMSB-SPONSOR-CARDS

Art. 33 Bewerbereigenschaft des Fahrers

Nach Art. 9.1 des FIA ISG muss der Fahrer - startet er nicht unter fremder Bewerbung - sowohl eine Fahrer-Lizenz als auch eine Bewerber-Lizenz besitzen.

Der DMSB stellt eine Lizenz (Fahrer-/Beifahrer-/Bewerberlizenz) aus. Diese Lizenz berechtigt nicht zur Nennung eines anderen Fahrers. Ein Fahrer darf nur unter einem Bewerber starten.

Der gesetzliche Vertreter des Bewerbers kann bei der Beantragung einer Bewerberlizenz eine oder mehrere Repräsentantenlizenz/en mitbeantragen. Er bevollmächtigt, die zum Repräsentanten genannte Person zur Vornahme von verbindlichen Rechtsgeschäften in seinem Namen in Bezug auf Motorsportveranstaltungen. D.h. der Repräsentant vertritt den Bewerber sportrechtlich und ist berechtigt für den Bewerber rechtverbindliche Erklärungen abzugeben sowie ihn in Protest- und Berufungsverfahren zu vertreten.

Die Inhaber von Bewerber-Lizenzen werden vom DMSB auf der DMSB-Homepage (www.dmsb.de) veröffentlicht, wobei zeitliche Verschiebungen zwischen Ausstellungsdatum und Veröffentlichung möglich sind.

Art. 34 Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen, Clubs

(1) **Gültigkeit**
Die Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen/Clubs ist für alle Wettbewerbe im Regelungsbereich der FIA gültig.

(2) **Voraussetzungen**

Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen
Die Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen wird an natürliche und juristische Personen, die im Handelsregister eingetragen sind, ausgegeben. Sie kann auch Gemeinschaften erteilt werden. Der DMSB behält sich vor, auf besonderen Antrag auch nicht eingetragenen Personen eine Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen zu erteilen. Antragsteller mit Hauptsitz im Ausland müssen den Nachweis über eine Firmen-Niederlassung in Deutschland erbringen. Darüber hinaus ist eine Genehmigung (Freigabe) ihrer Heimat-Föderation (ASN) einzureichen.

Internationale Bewerber-Lizenz für Clubs
Die Internationale Bewerber-Lizenz für Clubs kann nur eingetragenen Vereinen erteilt werden. Dem Bewerbertitel sind die Buchstaben e. V. beizufügen.

Art. 35 Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen im Kartsport

(1) **Gültigkeit**
Die Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen im Kartsport ist für alle Kartrennen im Regelungsbereich der CIK-FIA gültig.

(2) **Voraussetzungen**
Die Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen im Kartsport wird an natürliche und juristische Personen, die im Handelsregister eingetragen sind, ausgegeben. Sie kann auch Gemeinschaften erteilt werden. Der DMSB behält sich vor, auf besonderen Antrag auch nicht eingetragenen Personen eine Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen im Kartsport zu erteilen. Ausländische Antragsteller müssen den Nachweis über eine Firmen-Niederlassung in Deutschland erbringen. Darüber hinaus ist eine Genehmigung (Freigabe) ihrer Heimat-Föderation (ASN) einzureichen.

Art. 36 Nationale Bewerber-Lizenz für Clubs, Teams

(1) **Gültigkeit**
Die Nationale Bewerber-Lizenz für Clubs/Teams ist für Rallye 35 und 70, Slalom, Gleichmäßigkeitsprüfung, Autocross, Rallycross, Nationale Kartrennen und Drag Racing (Klasse Public Race) Veranstaltungen in Deutschland gültig.

(2) **Voraussetzungen**

Nationale Bewerber-Lizenz für Clubs:
Die Nationale Bewerber-Lizenz für Clubs kann nur eingetragenen Vereinen erteilt werden. Dem Bewerbertitel sind die Buchstaben e. V. beizufügen.

Nationale Bewerber-Lizenz für Teams:
Die Nationale Bewerber-Lizenz für Teams kann an alle Teams ohne weitere Voraussetzungen erteilt werden. Dem Titel, der nur einen Namen enthalten darf, ist die Bezeichnung „Team“ voranzustellen.

Art. 37 DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams

Inhaber der DMSB-Sponsor-Card besitzen nicht die sportgesetzlich beschriebenen Bewerberrechte und –pflichten. Mit der Lizenzierung erhalten Sponsoren die Möglichkeit, neben Fahrer und Bewerber als Sponsor im Internet, in Programmen, Nenn-, Starter- und Ergebnislisten, etc. geführt zu werden. Der Fahrer darf jeweils nur einen lizenzierten Sponsor neben einem Bewerber angeben.

(1) **Gültigkeit**
Die DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs und Teams gilt bei allen DMSB-genehmigten Veranstaltungen mit Ausnahme von Veranstaltungen mit FIA-Prädikat. Serienausschreiber von Internationalen Serien müssen eventuelle Einschränkungen zur Gültigkeit der DMSB-Sponsor-Card für Auslands-Veranstaltungen prüfen.

(2) **Voraussetzungen**

DMSB-Sponsor-Card für Firmen:
Die DMSB-Sponsor-Card für Firmen wird an natürliche und juristische Personen, die im Handelsregister eingetragen sind, ausgegeben. Sie kann auch Gemeinschaften mehrerer Firmen erteilt werden. Der DMSB behält sich vor, auf besonderen Antrag auch nicht eingetragenen Personen eine DMSB-Sponsor-Card für Firmen zu erteilen.

DMSB-Sponsor-Card für Firmen im Kartsport:
Die DMSB-Sponsor-Card für Firmen kann auch nur für den Kartsport beantragt werden und ist bei allen DMSB genehmigten Veranstaltungen (Ausnahme CIK-FIA Prädikatsveranstaltungen) gültig.

DMSB-Sponsor-Card für Clubs:
Die DMSB-Sponsor-Card für Clubs kann nur eingetragenen Vereinen erteilt werden.

DMSB-Sponsor-Card für Teams:
Die DMSB-Sponsor-Card für Teams kann an alle Teams ohne weitere Voraussetzung erteilt werden. Dem Titel, der nur einen Namen enthalten darf, ist die Bezeichnung „Team“ voranzustellen.

Art. 38 Veröffentlichungspflicht

Serienorganisatoren und Veranstalter sind verpflichtet, die vom DMSB lizenzierten Bewerber und Sponsoren in den von ihnen herausgegebenen Publikationen (Internet, Programm, Nenn-, Starter-, Ergebnislisten, usw.) neben dem Fahrer mit dem in der Lizenz angegebenen Titel zu veröffentlichen. Über diese den Veranstaltern und Serienorganisatoren auferlegte Verpflichtung hinaus übernimmt der DMSB keine Haftung hinsichtlich der Publikation durch Veranstalter und Serienorganisatoren.

D) SPORTWARTLIZENZEN

Art. 39 Lizenzpflicht für DMSB-Sportwarte

(1) Als Sportwart darf, an den im Sporthoheitsbereich des DMSB genehmigten Veranstaltungen nur teilnehmen, wer eine von einem ASN als Mitglied der FIA ausgestellte und gültige Lizenz besitzt.
Die Lizenzen sind nicht übertragbar und können bei Missbrauch, Verstoß gegen das Sportgesetz, die DMSB-Bestimmungen einbehalten bzw. entzogen werden.
Die Erteilung einer Sportwartlizenz setzt die Mitgliedschaft im ADAC, AvD, DMV, ADMV, ACV, PCD oder VFV voraus.
(ausgenommen: Sportwarte der Streckensicherung).

(2) Eine Sportwartlizenz kann grundsätzlich erhalten, wer die Erteilungsvoraussetzungen gemäß der Ausbildungs- und Prüfungsordnung (DMSB-APO) sowie der jeweiligen Ausbildungsrichtlinien erfüllt.
Erteilungsvoraussetzung bei minderjährigen Antragstellern ist das Einverständnis der gesetzlichen Vertreter.

Sportwartlizenzen werden disziplinbezogen und/oder disziplinübergreifend in maximal 4 Stufen: A, B, C und D (Anwärter) unterteilt. Eine Übersicht der Sportwartlizenzen ist auch in der jeweiligen Ausbildungsrichtlinie aufgeführt.

Die Ausbildungs- und Prüfungsordnung sowie die Ausbildungsrichtlinien stehen auf der Homepage der DMSB Academy unter www.dmsb-academy.de zur Verfügung.

SPORTWARTLIZENZEN

Disziplin/Funktion	Lizenzstufen
Kartsport	Rennleiter Kart- Stufe A
	LS-Kart - Stufe A
	LS-Kart - Stufe D
	Sportwartlizenz Kart - Stufe C
Rallyesport	Rallyeleiter - Stufe A
	LS-Rallye - Stufe A
	LS-Rallye - Stufe B
	LS-Rallye - Stufe D
	Sportwartlizenz Rallye - Stufe C
Rennsport	Rennleiter Rennsport - Stufe A
	LS Rennsport - Stufe A
	LS Rennsport - Stufe D
	Sportwartlizenz Rennsport - Stufe C
Slalomsport	Rennleiter Slalom - Stufe B
	Rennleiter Slalom - Stufe D
	Sportwartlizenz Slalom Stufe C
Drag Racing	RL/ZNK/Starter Drag Racing - Stufe A
	RL/ZNK/Starter Drag Racing - Stufe D
	Techn. Kommissar Drag Racing - Stufe A
	Sportwartlizenz Drag Racing - Stufe C
SimRacing	SimRacing Operator Stufe A
	SimRacing Official Stufe A

Disziplin/Funktion	Lizenzstufen
Sportkommissare	Sportkommissar - Stufe A
	Sportkommissar - Stufe B
	Sportkommissar - Stufe C
	Sportkommissar - Stufe D
Technische Kommissare	Techn. Kommissar - Stufe A
	Techn. Kommissar Kart - Stufe A
	Techn. Kommissar - Stufe B
	Techn. Kommissar - Stufe C
	Techn. Kommissar - Stufe D
Zeitnahmekommissare	Zeitnahmekommissar - Stufe A
	Zeitnahmekommissar - Stufe B
	Zeitnahmekommissar - Stufe C
	Zeitnahmekommissar - Stufe D

SONDERLIZENZEN

Disziplin/Funktion	Lizenzstufen
Instruktoren	Leitender Instruktor - Stufe A
	Instruktor-Lizenz - Stufe B
Veranstaltungssekretäre	Veranstaltungssekretär
Streckenabnahmekommissare	Streckenabnahmekommissar
Umweltbeauftragte	Umweltbeauftragter - Stufe A
	Umweltbeauftragter - Stufe C

Funktion für Rettungskräfte	Lizenzstufen
Medizinischer Einsatzleiter (MEL)	MEL - Stufe A
	MEL - Stufe D
Extrication Team (Ex-Team)	Extrication Team Mitglied
	Extrication Team Mitglied - Stufe D
Medical Car Crew	Medical Car Parademic
	Medical Car Doctor
Medical Intervention Car Crew (MIC)	MIC Firefighter
	MIC Parademic
	MIC Doctor
Sportwart der Streckensicherung	Sportwart der Streckensicherung
	Abschnittsleiter
	Marshal Permit Nordschleife (Zusatzbefugnis)
Sportwart der DMSB-Staffel	Anwärter
	Sportwart
	Team-Leiter
	Einsatzleiter

Zusatzbefugnis	Stufen
Zusatzbefugnis „alternative Antriebe“	Zusatzbefugnis Stufe „GRÜN“
	Zusatzbefugnis Stufe „GELB“
	Zusatzbefugnis Stufe „ORANGE“
DMSB Safety Delegate	---

Art. 40 Funktionsbereiche

Der Sportwart darf nur in dem Funktionsbereich tätig werden, für welchen er anerkannt und lizenziert ist. Der Gebrauch der Lizenz ist nur für die Veranstaltung gestattet, bei welcher der Sportwart eingesetzt ist. Auf Verlangen des Veranstalters hat der Sportwart sich dem Veranstalter gegenüber durch einen Lichtbildausweis auszuweisen.

Art. 41 Zeitlicher Geltungsbereich

Die Gültigkeit der Sportwartlizenz beträgt grundsätzlich drei Kalenderjahre und ist auf der Lizenz angegeben.

Die Gültigkeit der Sonderlizenz beträgt grundsätzlich ein bis drei Kalenderjahre und ist auf der Lizenz angegeben.

Art. 42 Räumlicher Geltungsbereich

(1) Die Sportwartlizenz der Stufe C ist gültig für nationale Clubsport-Wettbewerbe der DMSB-Trägervereine/sonstigen Motorsportverbände/sonstige Mitglieder (gemäß der DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe) in Deutschland und in den 9 Anrainerstaaten mit gemeinsamer Landesgrenze: Dänemark, Polen, Tschechien, Österreich, Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Belgien und Niederlande).

(2) Die Sportwartlizenz Stufe B und D ist gültig für nationale Wettbewerbe in Deutschland und im Ausland, die im nationalen Sportkalender des DMSB eingetragen sind sowie für Clubsport-Wettbewerbe der DMSB Trägervereine/sonstige Motorsportverbänden/sonstige Mitglieder.

(3) Die Sportwartlizenz Stufe A ist weltweit im FIA-geregelten Automobilsport gültig sowie zur Teilnahme an nationalen Wettbewerben in Deutschland und im Ausland, die im nationalen Sportkalender des DMSB eingetragen sind sowie für Clubsport-Wettbewerbe der DMSB Trägervereine/sonstige Motorsportverbänden/sonstige Mitglieder.

(4) Auslandseinsätze: Sportwarte, die für eine Veranstaltung im Regelungsbereich eines anderen ASN bestellt werden, haben für den jeweiligen Einsatz vorab eine Auslandseinsatzgenehmigung des DMSB einzuholen.

(5) DMSB-Sportwarte dürfen nicht an nicht genehmigten Veranstaltungen teilnehmen. Nicht genehmigte Veranstaltungen sind Veranstaltungen, die weder vom DMSB noch von seinen Mitgliedsorganisationen bzw. im Ausland von dem zuständigen ASN genehmigt wurden. Verstöße können vom DMSB geahndet und können zum Lizenzentzug führen.

(6) Die Sportwartlizenzen für Zeitnahme-Kommissare und Drag Racing sind auch im Motorradsport gültig.

(7) Für die Ausübung der Sportwartfunktion einer niedrigeren Lizenzstufe ist der Besitz der Lizenzkarte für die höhere Lizenzstufe ausreichend. In nachfolgender Tabelle ist die eingeschlossene Gültigkeit anderer Funktionsbereiche dargestellt:

Sportwart-lizenz / Eingeschlossene Gültigkeit		LS Rennsport	RL Slalom	RL Kart	LS Kart	LS Rallye	LS Rallye	TK	TK Kart	SK	ZK Drag Racing	ZK	Veranstaltungs-sekretär	SdS	SdS Abschnittsleiter
		A	B	A	A	A	B	B	A	B	A	B	-	-	-
RL Rennsport	A	X	X	X	X								X	X	X
LS Rennsport	A				X									X	X
RL Kart	A				X								X		
RL / ZK / Starter Drag Racing	A											X	X		
Rallyeleiter	A					X	X						X	X	X
LS Rallye	A						X							X	X
TK	A							X	X						
SK	A									X					
ZK	A										X	X			
RL Slalom	B												X		

Art. 43 Grund- und Zusatzversicherung Sportwarte

(1) Der DMSB hat einen Gruppenunfallversicherungsvertrag (Vers.-Nr. 407 18 231082832) mit der Condor Allgemeine Versicherungs-AG abgeschlossen. Im Rahmen der Condor Allgemeine Unfallversicherungs-Bedingungen 2015 (Condor AUB 2015), den Condor Zusatzbedingungen für die Gruppen-Unfallversicherung 2015 (Condor ZB Gruppen-UV 2015) und den nachfolgenden Bestimmungen wird damit weltweit Versicherungsschutz gegen die wirtschaftlichen Folgen körperlicher Unfälle, von denen die versicherten Personen (vgl. Abs. 2) bei der versicherten Tätigkeit (vgl. Abs. 3) betroffen werden, gewährt. Ein Anspruch auf Invaliditätsleistung besteht nur dann, wenn der Unfall zu einem nach Ziffer 2.1.2 und Ziffer 3 Condor AUB 2015 ermittelten Invaliditätsgrad von mindestens 20 Prozent geführt hat.

(2) Versicherte Personen sind sämtliche Sportwarte mit gültiger DMSB-Lizenz während ihres Einsatzes im zeitlichen und sachlichen Geltungsbereich einer im Rahmen der Grundversicherung (gem. Abs. 1) versicherten motorsportlichen Veranstaltung (vgl. Abs. 3).

(3) Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Unfälle, welche die versicherten Personen bei der Teilnahme an den vom DMSB oder einer seiner Mitgliedsorganisationen gemäß § 4 Abs. 1 DMSB-Satzung, den ADAC Regionalclubs, bzw. FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen, einschließlich des dazu gehörenden offiziellen Trainings, erleiden. Bei einer von der FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen besteht nur dann Versicherungsschutz, wenn der DMSB entsprechend seiner Lizenzbestimmungen Unfall-Versicherungsschutz zugesagt hat. Versichert sind hierbei die Unfälle, von denen die Versicherten in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gebrauch des Fahrzeuges oder sonstigem ursächlichen Zusammenhang mit der Motorsport-Veranstaltung betroffen werden.

Das Wegerisiko (Anreise zur und Abreise von der Veranstaltung auf direktem Wege) gilt mitversichert.

(4) Versicherungsleistungen
Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person:

Leistung bei Vollinvalidität	175.000 EUR
Grundsumme Invalidität (Progression 350 %)	50.000 EUR

Leistung bei Unfalltod	25.000 EUR
Unfall-Krankenhaustagegeld	25,00 EUR
Genesungsgeld	25,00 EUR
Heilkosten (subsidiär)	10.000 EUR
Krankenrückführungskosten (subsidiär)	4.000 EUR
Rückführungskosten im Todesfall	2.500 EUR
Kosmetische Operationen	30.000 EUR
Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten)	30.000 EUR
Kurkostenbeihilfe	25.000 EUR
Sofortleistung bei schweren Verletzungen	5.000 EUR

Mitwirkungsanteil von Vorerkrankungen und Gebrechen:
Abweichend von Ziffer 3.2.2 Condor AUB 2015 mindert der Versicherer die Leistung erst dann, wenn der Mitwirkungsanteil mindestens 50 % beträgt.

(5) Sonderbestimmungen zu den Condor AUB 2015
In Abänderung von Ziffer 5.1.5 Condor AUB 2015 sind Unfälle, die der versicherten Person dadurch zustoßen, dass sie sich als Fahrer, Beifahrer oder Insasse eines Motorfahrzeuges an Fahrtveranstaltungen einschließlich der dazugehörigen Übungsfahrten beteiligt, bei denen es auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten ankommt, versichert.

(6) Beschreibung der Leistungsarten
(Maßgeblich sind ausschließlich die Bestimmungen des Versicherungsvertrages!)

a) Invalidität
Eine Invalidität liegt vor, wenn unfallbedingt
- die körperliche oder geistige Leistungsfähigkeit
- dauerhaft (voraussichtlich länger als 3 Jahre und eine Änderung ist nicht zu erwarten)
- beeinträchtigt ist.

b) Todesfallleistung
Die versicherte Person stirbt unfallbedingt innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag.

c) Heilkosten (subsidiär)
Subsidiär bedeutet, dass die Ersatzpflicht anderweitiger Versicherungen, insbesondere von Krankenversicherungen, vorgeht. Voraussetzung ist, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungs-pflicht bestreitet.

Es werden die zur Behebung der Unfallfolgen notwendigen Kosten des Heilverfahrens (Heilkosten) insgesamt bis zu dem im Versicherungsvertrag genannten Betrag erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:
- Die Heilkosten sind innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag entstanden.
- Ein Dritter (zum Beispiel Krankenversicherung, Pflegeversicherung) ist nicht zur Kostenerstattung verpflichtet, bestreitet seine Leistungspflicht oder seine Leistungen reichen nicht zur Begleichung der Kosten aus.

Als Heilkosten gelten:
- Arzthonorare
- Kosten für künstliche Glieder
- Kosten für Arzneien und sonstige ärztlich verordnete Heilmittel oder angeordnete Anschaffungen
- Kosten für Verbandszeug
- Krankentransportkosten
- Kosten für stationäre Behandlung und Verpflegung, jedoch keine Kosten für zusätzliche Nahrungs- und Genussmittel
- Kosten für Röntgenaufnahmen

Erstattet werden keine Kosten für Bade- und Erholungsreisen oder Pflegeleistungen.

d) Rückführungskosten im Todesfall
Die Überführung eines durch Unfall Verstorbenen an seinen letzten ständigen Wohnsitz.

e) Kosmetische Operationen

Die versicherte Person hat sich einer kosmetischen Operation unterzogen, um eine unfallbedingte Beeinträchtigung des äußeren Erscheinungsbilds zu beheben. Soweit Zähne betroffen sind, gehören nur Schneide- und Eckzähne zum äußeren Erscheinungsbild.
Die kosmetische Operation erfolgt

- durch einen Arzt,
- nach Abschluss der Heilbehandlung und
- bei Erwachsenen innerhalb von 3 Jahren nach dem Unfall, bei Minderjährigen vor Vollendung des 21. Lebensjahres.

Voraussetzung ist auch, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungspflicht bestreitet.

f) Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten inkl. Krankenrückführungskosten)

- Erstattet werden die Kosten für Such-, und Rettungs- oder Bergungseinsätze von öffentlich-rechtlich oder privatrechtliche organisierten Rettungsdiensten.
- Einem Unfall steht gleich, wenn ein solcher unmittelbar drohte oder nach den konkreten Umständen zu vermuten war.
- Condor informiert Sie über die Möglichkeiten ärztlicher Versorgung und stellt auf Wunsch eine Verbindung zwischen dem Hausarzt der versicherten Person und dem behandelnden Arzt oder Krankenhaus her.
- Die Kosten für den ärztlich angeordneten Transport der versicherten Person zum Krankenhaus oder zu einer Spezialklink werden erstattet.
- Die durch die Rückkehr der versicherten Person zu Ihrem ständigen Wohnsitz entstandenen Mehrkosten, soweit diese auf ärztliche Anordnung zurückgehen oder nach der Verletzungsart unvermeidbar waren werden erstattet.

Soweit ein anderer Ersatzpflichtiger eintritt, kann der Erstattungsanspruch gegen den Unfallversicherer nur wegen der restlichen Kosten geltend gemacht werden. Bestreitet ein anderer Ersatzpflichtiger seine Leistungspflicht, so kann sich die versicherte Person unmittelbar an den Unfallversicherer halten.

g) Kurkostenbeihilfe

Es werden Kosten therapeutischer Anwendungen einer Kur insgesamt bis zu 25.000 EUR je Unfall erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:

- Laut ärztlichem Attest ist eine Invalidität zu erwarten oder bereits eingetreten.
- Die ärztliche Behandlung ist abgeschlossen, die versicherte Person ist noch nicht vollständig wiederhergestellt und die Kur ist unfallbedingt medizinisch notwendig.
- Die Kur dauert ohne Unterbrechung mindestens 3 Wochen und wird innerhalb von 3 Jahren ab dem Unfalltag an einem anerkannten auswärtigen Kurort mit dortiger Übernachtung durchgeführt.

Nicht erstattet werden Kosten für Rehabilitationsmaßnahmen und stationäre Krankenhausaufenthalte, bei denen die ärztliche Behandlung im Vordergrund steht.

h) Sofortleistung bei schweren Verletzungen

Nach einem bedingungsgemäßen Unfall erbringt der Versicherer gemäß den nachstehenden Bestimmungen eine einmalige Sofortleistung in Höhe der hierfür vereinbarten Versicherungssumme bei folgenden schweren Verletzungen:

- Querschnittslähmung nach Schädigung des Rückenmarks
- Amputation mindestens eines ganzen Fußes oder einer ganzen Hand
- Schädel-Hirn-Verletzung mit zweifelsfrei nachgewiesener Hirnprellung (Contusion) oder Hirnblutung
- Schwere Mehrfachverletzungen/Polytrauma:
    - Fraktur langer Röhrenknochen an 2 unterschiedlichen Gliedmaßenabschnitten
    - gewebezerstörende Schäden an 2 inneren Organen
    - Kombination aus mindestens 2 der folgenden Verletzungen:

- Fraktur eines langen Röhrenknochens
- Fraktur des Beckens
- Fraktur eines oder mehrerer Wirbelknochen

- gewebezerstörende Schäden eines inneren Organs
- Verbrennungen zweiten oder dritten Grades von mehr als 30 % der Körperoberfläche
- Erblindung oder hochgradige Sehbehinderung beider Augen; bei Sehbehinderung Sehschärfe je Auge nicht mehr als VISUS 0,05

Der Versicherte muss die schwere Verletzung innerhalb von 6 Monaten ab dem Unfalltag mit einem ärztlichen Attest nachweisen.
Stirbt die versicherte Person innerhalb von 2 Monaten ab dem Unfalltag, wird keine Sofortleistung gezahlt.

(7) Hinweise für den Versicherungsfall

1. Die versicherte Person hat seine Leistungsansprüche eigenverantwortlich wahrzunehmen. insbesondere durch ordnungsgemäße Meldungen und Fristwahrung.
2. Die Obliegenheiten nach einem Unfall gemäß Ziffer 7 Condor AUB 2015 sind zu beachten.
3. Die Unfall-Meldung ist unverzüglich durch die versicherte Person abzusetzen.
4. Todesfälle sind innerhalb 48 Std. an die Condor Allgemeine Versicherungs-AG zu melden.
5. Invalidität: Eine dauerhafte Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Leistungsfähigkeit (Invalidität) als Unfallfolge muss innerhalb von 15 Monaten, vom Unfalltage an gerechnet, eingetreten sein und ärztlich festgestellt und geltend gemacht werden. Ergibt sich bereits früher die Gefahr eines Dauerschadens, so ist der Versicherer unverzüglich in Kenntnis zu setzen.
6. Die Unfall-Meldung hat von der versicherten Person per Online-Unfallanzeige über die Homepage des DMSB www.dmsb.de unter Online-Unfallmeldung zu erfolgen.
7. Alternativ und ausnahmsweise (z.B. bei Nichtverfügbarkeit der Online-Unfallmeldung) kann die Meldung über folgende Kontaktstellen mit Angabe der Versicherungsnummer(n) erfolgen:

   Condor Allgemeine Versicherungs-AG
   Niedersachsenring 13
   Unfall-Schaden-Abteilung (bzw. Unfall-Betrieb)
   30163 Hannover

   E-Mail für Unfallmeldungen: Unfall-Schaden@condor-versicherungen.de
   Condor Schadenhotline: +49 611 1675-0520
   Versicherungsnummer der DMSB Grundversicherung: 407 18 231082832

DMSB-Automobilsport-Prädikate 2023

Stand: 01.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

DMSB-Prädikatsstufen

Level 1: (Internationale) Deutsche Meisterschaft
Level 2: DMSB-Meisterschaft
Level 3: DMSB-Cup
Level 4: DMSB-Pokal

Übersicht

Prädikate

I. Rundstrecken-Prädikate

1.	Internationale Deutsche GT-Meisterschaft	(Level 1)
2.	Deutsche Historische Automobil-Meisterschaft	(Level 1)

II. SimRacing Rundstrecken-Prädikate

1.	*DMSB-SimRacing-Sprint-Championship*	*(Level 1)*
2.	*DMSB-SimRacing-Endurance-Championship*	*(Level 1)*
3.	*DMSB-SimRacing-Cup*	*(Level 3)*
4.	*Dmsj - SimRacing-Junior-Cup*	*(Level 3)*

III. Rallye-Prädikate

1.	Deutsche Rallye-Meisterschaft für Fahrer	(Level 1)
2.	DMSB-Rallye-Cup	(Level 3)
3.	DMSB-Schotter-Rallye-Cup	(Level 3)

IV. Berg-Prädikate

1.	Deutsche Automobil-Berg-Meisterschaft	(Level 1)
2.	DMSB-Automobil-Berg-Cup	(Level 3)

V. Slalom-Prädikate

1.	*Deutsche Rennslalom-Meisterschaft*	(Level 1)
2.	*Deutsche Slalom-Meisterschaft*	(*Level 1*)
3.	*Deutsche Slalom-Team-Meisterschaft*	(*Level 1*)
4.	*DMSB-Slalom-Junior-Cup*	(Level 3)

VI. Offroad-Prädikate

1.	Deutsche Rallycross-Meisterschaft	(Level 1)
2.	DMSB-Rallycross-Meisterschaft	(Level 2)
3.	DMSB-Rallycross-Cup	(Level 3)
4.	DMSB XC Crosscar Pokal	(Level 4)
5.	Deutsche Autocross-Meisterschaft	(Level 1)

VII. Dragster-Prädikate

1.	DMSB-Drag-Racing-Pokal	(Level 4)

VIII. Drift-Prädikate

1.	DMSB-Drift-Cup	(Level 3)

IX. Kart-Prädikate

1.	Deutsche Kart-Meisterschaft (DKM - OK)	(Level 1)
2.	Deutsche Junior-Kart-Meisterschaft (DJKM – OK-Junior)	(Level 1)
3.	Deutsche Schalt-Kart-Meisterschaft (DSKM – KZ2)	(Level 1)
4.	DMSB-Schalt-Kart-Cup (DSKC – KZ2)	(Level 3)

Allgemeine Prädikatsbestimmungen 2023

Stand: 01.12.2022 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Allgemeines:

Im DMSB-Bereich gilt folgende Prädikatsstruktur:
Level 1: (Internationale) Deutsche-Meisterschaft
Level 2: DMSB-Meisterschaft
Level 3: DMSB-Cup
Level 4: DMSB-Pokal

Art. 1 Geltungsbereich und Voraussetzungen

Die Allgemeinen Prädikatsbestimmungen gelten für alle vom DMSB ausgeschriebenen Prädikate, die zusätzlich durch besondere Prädikatsbestimmungen geregelt werden.
Das DMSB-Präsidium ist für die Vergabe der DMSB-Prädikate inkl. der jeweiligen Einstufung (Level 1-4) auf Grundlage des Kriterienkataloges für DMSB-Prädikate im Automobilsport gemäß Anhang 1 zuständig. *Das DMSB-Präsidium ist berechtigt, Prädikate an Promotoren zu delegieren.*

Art. 2 Einschreibung

Ist eine Einschreibung nicht vorgeschrieben, erfolgt die Wertung aufgrund der Teilnahme an den einzelnen Prädikatsläufen sowie gemäß der Besonderen Prädikatsbestimmungen.

Art. 3 Fahrerwertung

(1) Die Prädikate werden für lizenzierte Fahrer/Beifahrer ausgeschrieben. Grundsätzlich benötigen die Fahrer für die Wertung innerhalb der DMSB-Prädikate mindestens die Nationale Lizenz Stufe A des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (siehe betreffende Prädikatsbestimmungen). Für die dmsj Prädikate sind die betreffenden Prädikatsbestimmungen zutreffend.
Für die DMSB-Prädikate im Bereich Slalom, Autocross, Driftsport und Drag Racing sowie im DMSB-Rallye-Cup und DMSB-Schotter-Rallye-Cup sind Teilnehmer mit mindestens der Nationale Lizenz der Stufe B wertungsberechtigt.
(2) Der DMSB behält sich vor, für seine Prädikate zusätzliche Wertungen auszuschreiben.

Art. 4 Fahrzeuge

Eine Teilnahme an den Prädikatsläufen ist nur mit Fahrzeugen gestattet, die den technischen Bestimmungen der FIA, CIK-FIA, des DMSB und/oder etwaigen besonderen technischen Bestimmungen des jeweiligen Prädikats entsprechen.

Art. 5 Prädikatslauf

(1) Die Terminanmeldung für die Prädikatsläufe muss über DMSBnet unter www.dmsbnet.de erfolgen (Fristen siehe DMSB-Homepage). Die Veranstaltungsausschreibung sowie alle weiteren Veranstaltungsunterlagen müssen ebenfalls im DMSBnet zur Verfügung gestellt werden. Weitere Informationen können im DMSB-Handbuch Automobilsport, DMSB-Bestimmungen für die Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport *(Motorsportrechtliche Seriengenehmigung / Motorsportrechtliche Veranstaltungsgenehmigung)*, grüner Teil entnommen werden.
(2) Prädikate bestehen grundsätzlich aus einer bestimmten Anzahl von Prädikatsläufen. Der bei einer Veranstaltung durchgeführte Prädikatslauf kann in einzelne Wettbewerbe mit einer Gesamtwertung unterteilt werden.

(3) Der Veranstalter ist verpflichtet, den zugeteilten Prädikatslauf an dem von ihm angegebenen Veranstaltungsort und dem vom DMSB bestätigten Veranstaltungstermin durchzuführen.
Der DMSB behält sich vor, die Zuteilung des Prädikatslaufs zu widerrufen, falls der Veranstalter eine dieser Pflichten nicht erfüllt. Der Widerruf aus anderen Gründen und die gesetzlichen Bestimmungen bleiben unberührt.
(4) Die Termine für die DMSB-Prädikatsveranstaltungen sind auf der Homepage des DMSB veröffentlicht (www.dmsb.de).
(5) Für Prädikatsveranstaltungen besteht grundsätzlich ein regionaler Terminschutz gegenüber anderen nationalen Veranstaltungen der jeweiligen Disziplin.

Art. 6 Absage, Verlegung

(1) Der DMSB übernimmt keine Gewähr für die Durchführung des einzelnen Prädikatslaufs.
(2) Bei Terminverlegung eines Prädikatslaufs nach Verabschiedung des endgültigen Terminkalenders für das jeweilige Kalenderjahr entfällt grundsätzlich die Meisterschafts- oder Pokalwertung für diesen Wettbewerb.
(3) Wird jedoch wegen besonderer Umstände eine Terminverlegung beantragt, so kann auf Entscheidung des DMSB *bzw. Promoters* das Prädikat für die Veranstaltung erhalten bleiben.
(4) Der DMSB *bzw. Promoter* ist berechtigt, Ersatzveranstaltungen unter Beibehaltung der Prädikate zu benennen.

Art. 7 Abbruch von Wettbewerben

Wenn ein Wettbewerb aus zwingenden Gründen vorzeitig abgebrochen werden muss, erfolgt eine Wertung für das betreffende Prädikat nur dann, wenn zum Zeitpunkt des Abbruchs:
- bei Rundstrecken- und Kartrennen mindestens 75 % der vorgesehenen Streckenlänge vom führenden Fahrzeug zurückgelegt wurde,
- bei Bergrennen, Slalom- und Driftsportveranstaltungen mindestens 1 Wertungslauf absolviert und/oder gewertet wird,
- bei Rallyes mindestens 75 % der Gesamtlänge der vorgesehenen Wertungsprüfungen absolviert und gewertet wurden.

Abweichungen hiervon können in den jeweiligen Besonderen Prädikatsbestimmungen geregelt werden.

Art. 8 Widerruf der ausgeschriebenen Prädikate

(1) Der DMSB behält sich vor, die ausgeschriebenen Meistertitel, Cups und Pokale bei Vorliegen besonderer Gründe nicht zu vergeben und einzelne Prädikatsläufe nicht zu werten.
(2) Eine Titelvergabe entfällt, wenn nicht mehr als die Hälfte der vorgesehenen Prädikatsläufe zur Wertung herangezogen werden können.

Art. 9 Anzahl der gewerteten Ergebnisse

(1) Für die von dem DMSB ausgeschriebenen Meisterschaften, Cups und Pokale werden grundsätzlich alle Ergebnisse der Prädikatsläufe gewertet.
(2) Abweichungen hiervon sind in den Besonderen Prädikatsbestimmungen geregelt (z.B. Streichergebnisse).
(3) Wird ein Teilnehmer bei einem Prädikatslauf disqualifiziert, so kann dieser Lauf nicht als Streichergebnis gewertet werden.
(4) Eine Nichtteilnahme an einem Prädikatslauf kann als Streichergebnis herangezogen werden.
(5) Wird ein Prädikatslauf abgesagt und kein Ersatzlauf nominiert, kann nach der Entscheidung des DMSB *bzw. Promoters* der abgesagte Prädikatslauf als Streichergebnis herangezogen werden, sofern in den Besonderen Prädikatsbestimmungen keine abweichenden Regelungen getroffen sind.

Art. 10 Punktezuteilung

(1) Die Auswertung der Ergebnislisten und die Punktezuteilung erfolgt durch den DMSB *bzw. Promoter* nach den Allgemeinen und Besonderen Prädikatsbestimmungen. Der DMSB *bzw. Promoter* kann in Fällen eines offensichtlichen Irrtums auch nach Veröffentlichung die Punktezuteilung nachträglich ändern.
(2) Sollte ein Veranstalter ein Ergebnis erstellen, das nicht mit den Allgemeinen und/oder Besonderen Prädikatsbestimmungen der DMSB-Prädikate übereinstimmt, behält sich der DMSB *bzw. Promoter* vor, die Ergebnisliste entsprechend zu ändern und die Punktezuteilung nach den DMSB-Bestimmungen vorzunehmen. Gegen die Entscheidung ist kein Rechtmittel möglich.
(3) Erfolgt die Punktezuteilung klassenweise, müssen mindestens drei oder fünf (ist in den Besonderen Prädikatsbestimmungen angegeben) Fahrzeuge in der Klasse gestartet sein, damit Punkte zugeteilt werden können.
Klassen unter drei/fünf gestarteten Fahrzeugen werden mit der/den nächsthöheren Klasse(n), zusammengelegt. Ist eine Klassenzusammenlegung nicht möglich, entfällt grundsätzlich die Punktezuteilung für diese Klasse.
(4) Bei Zeitgleichheit mehrerer Fahrer (ex aequo) in einem Prädikatslauf erhalten diese die für ihre Platzierung vorgesehenen Punkte. Die nachfolgenden Fahrer erhalten die Punkte für ihre tatsächlich erreichte Platzierung.
(5) Abweichungen hiervon sind in den Besonderen Prädikatsbestimmungen geregelt.

Art. 11 Punktegleichheit, Vergabe des Titels

Besteht bei der Endauswertung der einzelnen DMSB-Prädikate Punktgleichheit zwischen mehreren Fahrern, entscheidet nach Abzug der Streichergebnisse die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und der weiteren Plätze aller für das Prädikat durchgeführten Läufe über die Vergabe des Titels. Wenn dann immer noch Gleichstand besteht, entscheidet der Vergleich der Wertungspunkte und somit die erste bessere Platzierung im letzten, vorletzten, drittletzten usw. Lauf. Bei der DMSB-Slalom-Meisterschaft wird diesbezüglich nur die Region herangezogen, in der sich der Fahrer für die Finalläufe qualifiziert hat. In den Kart- und Rallycross-Prädikaten kann darüber hinaus die größere Anzahl der ersten, zweiten und der weiteren Plätze in allen Qualifikationsrennen bzw. Heats herangezogen werden.

Art. 12 Ablehnung von Nennungen

(1) Gültige Nennungen für DMSB-Prädikatsveranstaltungen dürfen nur mit Genehmigung des DMSB *bzw. Promoters* abgelehnt werden.
(2) Gültige Nennungen für DMSB-Prädikatsveranstaltungen dürfen dann nicht abgelehnt werden, wenn der betreffende Fahrer mindestens 30 % der Punkte des im Prädikat führenden Fahrers erreicht hat.

Art. 13 Anwesenheit bei der Siegerehrung/ Meisterehrung

Bei allen Läufen zu den Deutschen Meisterschaften, DMSB-Meisterschaften, Cups und Pokalen sind die jeweils 3 Erstplatzierten verpflichtet, an der Siegerehrung, die spätestens 24 Stunden nach Eintreffen des letzten Fahrzeuges im Ziel stattfindet, teilzunehmen. Die Verletzung dieser Pflicht kann mit einer Geldbuße in Höhe von EUR 600,- geahndet werden.
Die zu einer *durch den DMSB bzw. Promoter einberufenen* Meisterfeier/Ehrung eingeladenen Platzierten sind verpflichtet an der Meisterfeier/Ehrung am Saisonende teilzunehmen. Die Verletzung dieser Pflicht kann durch den DMSB geahndet werden.

Art. 14 Auslegung der Bestimmungen

(1) Die Auslegung der Allgemeinen und Besonderen Prädikatsbestimmungen ist dem DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit vorbehalten.
(2) Der DMSB kann zur Wahrung der Chancengleichheit, aus Sicherheitsgründen oder bei Erkennen von Lücken in den Allgemeinen und Besonderen Prädikatsbestimmungen diese, auch während der laufenden Saison, ändern (Bulletin).

Art. 15 Sportwarte

(1) Der DMSB *bzw. Promoter* behält sich das Recht vor, Sportwarte für Serien/Veranstaltungen mit DMSB-Prädikat zu benennen.
(2) Die Serienausschreiber bzw. Veranstalter müssen die vom DMSB *bzw. Promoter* benannten Sportwarte in der Einsatzplanung (Veranstaltungs-Ausschreibung) berücksichtigen und die entstandenen Kosten gemäß DMSB-Reisekostenordnung dem Sportwart vergüten, sofern keine andere Vereinbarung getroffen wurde.
(3) Es wird empfohlen, für alle Serien/Veranstaltungen mit DMSB-Prädikat Sportwarte mit ausreichend Erfahrung in der jeweiligen Disziplin einzusetzen.
(4) Der DMSB behält sich das Recht vor, DMSB-Delegierte (Observer) für Prädikatsveranstaltungen zu benennen und zu entsenden. Der Veranstalter muss den DMSB-Delegierten freien Zugang zum Veranstaltungsgelände und allen Bereichen gewähren.
(5) Der Veranstalter muss grundsätzlich mindestens einen (1) Sportwart-Anwärter einsetzen.

Art. 16 Fernseh- und Rundfunkrechte

Das Recht, über DMSB ausgeschriebene Prädikate, Film- und Fernsehausstrahlungen auf Bild- und Tonträgern – gleich welcher Art – vollständig oder in Ausschnitten aufzunehmen oder aufzuzeichnen, über sie zu berichten und Aufnahmen und Aufzeichnungen zeitlich, räumlich und inhaltlich unbeschränkt zu nutzen und entsprechende Verträge zu schließen, steht dem DMSB zu, dies gilt nicht für diejenigen Serien, denen gemäß § 2 Ziff. 3 d der Satzung des DMSB ein Prädikat des DMSB erteilt wird.

Art. 17 DMSB-Ausweis

Allen Inhabern eines DMSB-Ausweises, die dem Veranstalter vorab durch die DMSB-Geschäftsstelle namentlich mitgeteilt wurden, ist der kostenlose Zutritt zu allen öffentlich zugänglichen Bereichen inklusive – sofern vorhanden – dem Fahrerlager der Veranstaltung zu gewähren.

Anhang 1 – Kriterienkatalog für DMSB-Prädikate im Automobilsport

Für DMSB Prädikate gelten die aktuellen Allgemeinen Prädikatsbestimmungen Automobilsport sowie der folgende Kriterienkatalog für DMSB Prädikate Automobilsport.

Anträge für eine Übertragung und folglich Ausrichtung von DMSB Prädikaten können von den DMSB Mitgliedsorganisationen sowie von Promotoren eingereicht werden. Sollten sich mehrere DMSB Trägervereine, DMSB Mitglieder oder/und Promotoren um eine Ausrichtung bewerben, so werden vorrangig DMSB Trägervereine bei der Vergabe bei Nachweis vergleichbarer Kriterien berücksichtigt.

Anträge sind in schriftlicher Form unter Beifügung des Konzepts zur Ausrichtung des DMSB Prädikats und dem Nachweis der Erfüllung des aktuell gültigen Kriterienkatalogs bis zum 30. 09. des Vorjahres an den hauptamtlichen Vorstand des DMSB einzureichen, welcher diese über die Sportkommission an das Präsidium zur Entscheidung vorlegt. Die Erteilung eines DMSB Prädikats wird vertraglich geregelt.

		Kriterien[1)]						
Level	Prädikate	Mindest-anzahl VA/Jahr	Mindest-anzahl Fzg. / Ø pro Klasse	Mindestanzahl Zuschauer / Ø pro VA[2)]	TV-Übertragung/ Livestream[3)]	Unterbau vorhanden	Mindest-Anwartschaft in Jahre (Bestehen der Serie im jeweiligen Level)	Mindest-lizenzstufe
1	(Internationale) Deutsche Meisterschaft	5	10	1000	obligatorisch	Ja	3	Nat. Lizenz Stufe A [4)]
2	DMSB-Meisterschaft	3	10	300	---	Ja	2	Nat. Lizenz Stufe A [5)]
3	DMSB-Cup	2	8	---	---	Ja	1	Nat. Lizenz Stufe A oder B
4	DMSB-Pokal	2	6	---	---	Ja	1	Nat. Lizenz Stufe B

[1)] Diese Kriterien gelten grundsätzlich für alle Disziplinen. Das DMSB-Präsidium kann auf begründeten Antrag Abweichungen hiervon beschließen.
[2)] Falls Kriterium nicht erfüllt: alternativ TV/Livestream/Print Medien sowie Mindestzuschauerzahl: 500
[3)] Falls Kriterium nicht erfüllt: alternativ Mindestzuschauerzahl: 2000
[4)] Ausnahme Deutsche Autocross Meisterschaft und Deutsche *Renn*-Slalom-Meisterschaft (min. Nationale Lizenz Stufe B)
[5)] Ausnahme: *Deutsche* Slalom-Meisterschaft und *Deutsche* Slalom-Team-Meisterschaft (min. Nationale Lizenz Stufe B)

DMSB-Kart-Prädikate 2023

Stand: 15.11.2022 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der DMSB schreibt die DMSB-Kart-Prädikate DKM, DJKM, DSKM (Status: International) nach Level 1 bzw. den DSKC (Status: International) nach Level 3 der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen zu nachstehenden Bedingungen aus:

Prädikat	Kurzbezeichnung	CIK-FIA-/DMSB-Klasse
Deutsche Kart-Meisterschaft	DKM	OK
Deutsche Junioren-Kart-Meisterschaft	DJKM	OK-Junior
Deutsche Schalt-Kart-Meisterschaft	DSKM	KZ2
DMSB-Schalt-Kart-Cup	DSKC	KZ2

Präambel

Die DMSB-Kart-Prädikate werden nach dem DKM-Reglement, diesen Prädikatsbestimmungen, dem Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen, den Sportlichen und Technischen Bestimmungen der CIK-FIA, dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Kart-Reglement, den DMSB-Lizenzbestimmungen, der Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO), den Beschlüssen und Bestimmungen des DMSB, den Umweltrichtlinien des DMSB, den Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA, der Veranstaltungsausschreibung, dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB und den sonstigen Bestimmungen der FIA, CIK-FIA und des DMSB durchgeführt. Für die DMSB-Kart-Prädikate gelten zusätzlich die allgemeinen Prädikatsbestimmungen des DMSB.

Der DMSB behält sich vor, das betreffende Prädikat (DKM, DJKM, DSKM, DSKC) bei weniger als 18 eingeschriebenen Teilnehmern nicht durchzuführen.

1. Teilnahme an den DMSB-Kart-Prädikaten

1.1 Zugelassene Teilnehmer

Grundsätzlich sind an den DMSB-Kart-Prädikaten eingeschriebene Bewerber mit ihren Fahrern teilnahmeberechtigt. Gastfahrer können mit Genehmigung des DKM-Koordinators zugelassen werden.

Die Zahl der eingeschriebenen Fahrer ist grundsätzlich auf maximal 54 in jeder Klasse begrenzt.

Die Fahrer der DMSB-Kart-Prädikate müssen im Besitz einer gültigen Kart-Lizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein und folgende Lizenzstufe besitzen:

DJKM: Internationale Lizenz Stufe G (ITG)
DKM: Internationale Lizenz Stufe F / E (ITF / ITE) oder höher
DSKM / DSKC: Internationale Lizenz Stufe E (ITE) oder höher

Weitere Zulassungsvoraussetzungen können dem DKM -Reglement entnommen werden.

2. Einschreibung / Nennung

Die Einschreibe-/Nennunterlagen sind auf der DKM-Homepage (www.kart-dm.de) veröffentlicht.

3. Veranstaltungen

Die Veranstaltungen werden auf der DKM-Homepage (www.kart-dm.de) veröffentlicht.

4. Meisterschafts- und Cup-Wertung DKM, DJKM, DSKM, DSKC

Die Punktevergabe ist im DKM-Reglement geregelt.

5. Titel

Der Fahrer, der die höchste Punktzahl erreicht hat, erhält den Titel:

In der DKM:

"Deutscher Kart-Meister 2023“

In der DJKM:

"Deutscher Junioren-Kart-Meister 2023“

In der DSKM:

"Deutscher Schalt-Kart-Meister 2023“

Im DSKC:

“Sieger DMSB-Schalt-Kart-Cup 2023“

Internationales Sportgesetz der FIA (ISG)

Deutsche Übersetzung – Herausgegeben vom DMSB – Deutscher Motor Sport Bund
(Stand: 19. Dezember 2022)

Alle urheberrechtlichen Verwertungsrechte dieser Übersetzung liegen beim DMSB. Auch auszugsweiser Nachdruck, Fotokopie oder Speicherung auf Datenträgern ist nur mit schriftlicher Genehmigung des DMSB gestattet.

Inhaltsübersicht

Artikel 1 Allgemeine Grundsätze
Artikel 2 Wettbewerbe – Allgemeine Bestimmungen
Artikel 3 Wettbewerbe – Organisatorische Einzelheiten
Artikel 4 Touristische Zielfahrt
Artikel 5 Parade
Artikel 6 Demonstration
Artikel 7 Strecken und Rundstrecken
Artikel 8 Starts und Läufe
Artikel 9 Bewerber und Fahrer
Artikel 10 Automobile
Artikel 11 Sportwarte
Artikel 12 Zuwiderhandlungen und Verstöße sowie Strafen
Artikel 13 Proteste
Artikel 14 Revisionsrecht
Artikel 15 Berufungen
Artikel 16 Vorschriften für Startnummern und Werbung an Automobilen
Artikel 17 Kommerzielle Fragen in Zusammenhang mit Motorsport
Artikel 18 Verfahren hinsichtlich der Stabilität der FIA-Entscheidungen
Artikel 19 Anwendung des Sportgesetzes
Artikel 20 Definitionen

Zur Auslegung des vorliegenden Internationalen Sportgesetzes finden Begriffe in Zusammenhang mit natürlichen Personen Anwendung für beide Geschlechter.

ARTIKEL 1 ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

ARTIKEL 1.1 INTERNATIONALE REGELUNG DES SPORTS

1.1.1
Die FIA ist die alleinige internationale Sport-Autorität, die zur Erstellung und Durchsetzung der Sportgesetze berechtigt ist, welche auf den Grundprinzipien Sicherheit und sportliche Fairness beruhen und der Förderung und Kontrolle automobilistischer Wettbewerbe dienen und die Internationale Meisterschaften der FIA ausschreiben darf.

1.1.2
Die FIA bildet das letztinstanzliche internationale Berufungsgericht für die Schlichtung von Streitigkeiten, die sich aus der Anwendung dieser Sportgesetze ergeben können. Die Fédération Internationale Motocycliste übt dieselben Befugnisse für Fahrzeuge mit 1, 2 oder 3 Rädern aus.

1.1.3
Soweit gesetzlich zulässig ist weder die FIA noch einer ihrer Amtsträger, Beauftragten, Angestellten, Direktoren oder Offiziellen gegenüber irgendeiner anderen Partei für irgendwelche Ansprüche, Kosten, Schäden oder Verlust haftbar, die entstehen aus irgendeiner Handlung, Entscheidung oder Unterlassung seitens der FIA und/oder seiner Amtsträger, Beauftragten, Angestellten, Direktoren oder Offiziellen in Zusammenhang mit ihren Pflichten, absichtliches Fehlverhalten oder Betrug ausgeschlossen.

ARTIKEL 1.2 INTERNATIONALES SPORTGESETZ

1.2.1
Die FIA hat das vorliegende Internationale Sportgesetz (das Sportgesetz), das alle Anhänge hierzu mit einschließt, erstellt, um die zuvor angeführten Befugnisse in einer fairen und gerechten Form auszuüben.

1.2.2
Sinn und Zweck des vorliegenden Sportgesetzes ist es, den Motorsport sowie dessen Durchführung zu regeln, zu fördern und zu erleichtern.

1.2.3
Es wird niemals angewendet, um einen Wettbewerb oder die Teilnahme eines Bewerbers zu verhindern oder zu erschweren, es sei denn, die FIA hält dies zur Sicherstellung einer sicheren, fairen und ordnungsgemäßen Durchführung von Motorsport für erforderlich.

ARTIKEL 1.3 KENNTNIS UND BEACHTUNG DER REGLEMENTS

1.3.1
Jede Person oder Gruppe von Personen, die einen Wettbewerb organisiert oder daran teilnimmt, ist verpflichtet:

1.3.1.a
die Statuten und Gesetze der FIA sowie die Nationalen Reglements zu kennen;

1.3.1.b
die Verpflichtung zu übernehmen, sich diesen Gesetzen sowie den Entscheidungen der ASN und den Folgen, die daraus entstehen könnten, ohne Vorbehalt zu unterwerfen.

1.3.2
Bei Nichtbeachtung dieser Bestimmungen kann jede Person oder Gruppe von Personen, die einen Wettbewerb organisiert oder daran teilnimmt, das Nutzungsrecht der Lizenz, die ihr ausgestellt wurde, verlieren und jeder Hersteller kann zeitweilig oder endgültig aus den FIA-Meisterschaften ausgeschlossen werden. Die FIA und/oder der ASN erläutern die Gründe für eine solche Entscheidung.

1.3.3
Wenn die Nichtübereinstimmung eines Automobils mit dem gültigen technischen Reglement festgestellt wird, kann das Fehlen eines Wettbewerbsvorteils niemals als Verteidigung angesehen werden.

ARTIKEL 1.4 NATIONALE REGELUNG DES AUTOMOBILSPORTS

1.4.1
Nur ein ASN wird von der FIA als alleiniger Träger der internationalen Sporthoheit anerkannt, welcher berechtigt ist, das Sportgesetz zur Anwendung zu bringen und den Automobilsport in allen unter der Autorität seines eigenen Landes liegenden Gebieten zu überwachen.

1.4.2
Jeder ASN ist an das Sportgesetz gebunden.

ARTIKEL 1.5 AUSÜBUNG DER SPORTHOHEIT IN DEN TERRITORIEN

Nicht autonome Territorien eines Staates unterliegen der Sporthoheit, die von dem ASN ausgeübt wird, welcher den entsprechenden Staat bei der FIA vertritt.

ARTIKEL 1.6 DELEGATION DER SPORTLICHEN VOLLMACHTEN

Jeder ASN kann die sportlichen Vollmachten, die ihm durch das Sportgesetz zugeteilt sind, einem oder mehreren anderen Clubs seines Landes ganz oder teilweise zu delegieren, jedoch nur mit vorheriger Zustimmung der FIA.

ARTIKEL 1.7 WIDERRUF DER DELEGATION

Ein ASN kann diese Delegation widerrufen, wenn er die FIA über den Widerruf in Kenntnis setzt.

ARTIKEL 1.8 NATIONALE WETTBEWERBSBESTIMMUNGEN

Jeder ASN kann Nationale Wettbewerbsbestimmungen aufstellen, welche der FIA zur Verfügung gestellt werden müssen.

ARTIKEL 2 WETTBEWERBE – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 2.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

2.1.1 Allgemeine Anwendung des Sportgesetzes
2.1.1.a Alle Wettbewerbe, die in einem in der FIA vertretenen Land durchgeführt werden, unterliegen dem Sportgesetz.

2.1.1.b
Die geschlossenen Wettbewerbe werden jedoch durch das Nationale Sportreglement geregelt. In Ländern, in denen es kein Nationales Sportreglement gibt, gelten die Bestimmungen des Sportgesetzes.

2.1.2 Organisation von Wettbewerben
In jedem Land kann ein Wettbewerb veranstaltet werden:

2.1.2.a
von dem ASN,

2.1.2.b
von einem Automobilclub oder in Ausnahmefällen von einer anderen qualifizierten Sportorganisation, vorausgesetzt, dass dieser Club oder diese Sportorganisation die erforderliche Veranstaltungsgenehmigung besitzt.

2.1.3 Offizielle Dokumente

2.1.3.a
Jeder Wettbewerb, mit Ausnahme von Rekordversuchen, sofern in den besonderen FIA-Bestimmungen nicht anders aufgeführt, bedingt die Erstellung offizieller Dokumente, unter welchen eine Ausschreibung, ein Nennformular und ein offizielles Programm unbedingt notwendig sind. Weiterhin muss für jedes Freie Training und Qualifikationstraining, für jeden Lauf (ausgenommen, wenn die in den anzuwendenden Wettbewerbsbestimmungen eine bestimmte Wertung anstelle der endgültigen Wertung vorgeschrieben ist) und für jedes Rennen eine vorläufige und eine endgültige Wertung erstellt werden.

2.1.3.b
Jede in einem dieser offiziellen Dokumente enthaltene Bestimmung, die im Widerspruch zu dem Sportgesetz steht, ist unwirksam.

2.1.4
Vermerk, der auf allen – einen Wettbewerb betreffenden – Dokumenten anzubringen ist

2.1.4.a
Alle Ausschreibungen, offizielle Programme und Nennungsformulare, welche sich auf einen Wettbewerb beziehen, müssen an deutlich sichtbarer Stelle den Vermerk tragen „Organisiert in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz der FIA einschließlich Anhängen und dem Sportreglement des DMSB.

2.1.4.b
In den Ländern, in denen ein Nationales Sportreglement nicht besteht, wird der Vermerk gekürzt in: „Organisiert in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz der FIA einschließlich Anhängen".

2.1.5 Nicht anerkannte Wettbewerbe

2.1.5.a
Jeder Wettbewerb oder geplante Wettbewerb, der nicht nach den Bestimmungen des Sportgesetzes und des Nationalen Reglements des zuständigen ASN organisiert ist, gilt als nicht anerkannt.

2.1.5.b
Wenn ein derartiger Wettbewerb Teil einer Veranstaltung ist, für welche bereits eine Genehmigung erteilt wurde, wird diese Genehmigung null und nichtig.

2.1.5.c
Ein solcher Wettbewerb kann keinesfalls für die Qualifikation eines Bewerbers herangezogen werden zur Teilnahme an einer Meisterschaft, einem Cup, einer Trophäe, einer Challenge oder Serie, der/die ordnungsgemäß im Sportkalender eines ASN oder im Internationalen Sportkalender eingetragen ist.

2.1.6 Verlegung oder Absage eines Wettbewerbes

2.1.6.a
Ein Wettbewerb kann nur aus Gründen höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen verlegt oder abgesagt werden, oder wenn entsprechende Bestimmungen für die Verlegung oder Absage in den gültigen Bestimmungen vorgesehen waren.

2.1.6.b
Im Falle einer Verlegung um mehr als 24 Stunden müssen die Nenngelder zurückerstattet werden.

2.1.7 Start und Ende eines Wettbewerbs

2.1.7.a
Ein Wettbewerb gilt zu der für den Beginn der Papierabnahme und/oder der Technischen Abnahme vorgesehene Uhrzeit als begonnen.

2.1.7.b
Ein Wettbewerb endet mit Ablauf einer der nachfolgenden Fristen, je nachdem, welche zuletzt abläuft:

2.1.7.b.i.
Protest- oder Berufungsfrist oder Ende einer Anhörung;

2.1.7.b.ii
Ende der technischen Nachuntersuchungen, die in Übereinstimmung mit dem Sportgesetz durchgeführt werden.

2.1.8
Wettbewerbe, die Teil einer internationalen, nicht von der FIA anerkannten/m/r Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie sind oder als solche vorgesehen sind, dürfen nicht im Internationalen Sportkalender eingetragen werden. 55

2.1.9
Alle Automobile, die an einem nationalen oder internationalen Wettbewerb, offen für die Formeln und Kategorien oder Gruppen der FIA, wie sie im Sportgesetz definiert sind, teilnehmen, müssen in jeder Hinsicht mit allen technischen Bestimmungen der FIA und den von der FIA vorgenommenen offiziellen Klarstellungen und Auslegungen dieser Bestimmungen übereinstimmen. Ein ASN kann die technischen Bestimmungen der FIA nicht ohne die ausdrückliche, schriftliche Genehmigung der FIA ändern.

ARTIKEL 2.2 INTERNATIONALER WETTBEWERB

2.2.1 Internationaler Geschwindigkeits-Wettbewerb
Zur Beantragung eines internationalen Status muss ein Geschwindigkeits-Wettbewerb mindestens alle nachfolgend aufgeführten Bedingungen erfüllen:

2.2.1.a
für Internationale Wettbewerbe auf Rundstrecken muss die Rundstrecke eine von der FIA ausgestellte Genehmigung der Stufe haben, wie sie für die zulässigen Automobile erforderlich ist und alle permanenten Rundstrecken müssten im Besitz eines von der FIA ausgestellten Umwelt-Akkreditierungszertifikats der entsprechenden Stufe oder einer von der FIA als gleichwertig anerkannten Zertifizierung sein (siehe Anhang O).

2.2.1.b
für internationale Rallyes und Cross-Country-Rallyes müssen alle Bestimmungen der nachfolgenden entsprechenden Artikel Anwendung finden;

2.2.1.c
die zur Teilnahme zulässigen Bewerber und Fahrer müssen alle im Besitz einer entsprechenden internationalen Lizenz sein;

2.2.1.d
der Wettbewerb, ausgenommen Rekordversuche, muss im Internationalen Sportkalender eingetragen sein.

2.2.2 Internationaler Wettbewerb mit begrenzter Geschwindigkeit
Um einen internationalen Status zu beanspruchen, muss ein Wettbewerb mit begrenzter Geschwindigkeit alle nachfolgenden Bedingungen erfüllen:

2.2.2.a
die Strecke (Rundstrecke oder Straße) des Wettbewerbs muss vom veranstaltenden ASN genehmigt werden, falls vorgesehen;

2.2.2.b
die zur Teilnahme zugelassenen Bewerber und Fahrer müssen eine entsprechende internationale Lizenz oder eine entsprechende nationale Lizenz besitzen;

2.2.2.c
Fahrer, die zur Teilnahme an einem auf öffentlichen, für den normalen Verkehr freigegebenen Straßen ausgetragenen Wettbewerb zugelassen sind, müssen zusätzlich eine für das Land, in dem der Wettbewerb stattfindet, gültige Fahrerlaubnis besitzen;

2.2.2.d
die Durchschnittsgeschwindigkeit des Wettbewerbs beträgt höchstens 50 km/h und/oder der Wettbewerb wird auf öffentlichen, für den normalen Verkehr freigegebenen Straßen in Übereinstimmung mit Artikel 3.4.2 durchgeführt;

2.2.2.e
der Wettbewerb muss im internationalen Sportkalender eingetragen sein.

2.2.3
Die Eintragung in den Internationalen Sportkalender liegt im Ermessen der FIA und muss vom ASN des Landes beantragt werden, in welchem der Wettbewerb stattfindet. Ablehnungen werden von der FIA begründet.

2.2.4
Es dürfen ausschließlich Internationale Wettbewerbe Teil einer/s Internationalen Meisterschaft, Cups, Challenge, Trophäe oder Serie sein.

2.2.5
Ein Internationaler Wettbewerb, der zu einer Internationalen Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie zählt, die/der den Namen der FIA trägt, unterliegt der sportlichen Aufsicht der FIA.

2.2.6
Für alle anderen Internationalen Wettbewerbe sind die ASNs dafür verantwortlich, dass die internationalen Bestimmungen gemäß Sportgesetz zusammen mit den ASN-Bestimmungen sowie den für den Wettbewerb anzuwendenden Bestimmungen in ihrem jeweiligen Land Anwendung finden.

2.2.7
Kein Fahrer, Bewerber oder anderer Lizenzinhaber darf an einem Internationalen Wettbewerb oder an einer/m Internationalen Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie teilnehmen, die nicht im Internationalen Sportkalender eingetragen oder nicht durch die FIA oder ihre ASN geregelt ist.

2.2.8
Ein Internationaler Wettbewerb kann den Zusatz „reserviert“ tragen, wenn die Bewerber oder Fahrer zum Zwecke der Zulassung besonderen Bedingungen entsprechen müssen. Wettbewerbe, zu denen besondere Einladungen ergehen, zählen zu den „reservierten“ Wettbewerben.

Unter gewissen Umständen kann die FIA genehmigen, dass International reservierte Wettbewerbe, die aufgrund ihrer Besonderheit nicht dem Anhang O des Sportgesetzes entsprechen, von einem ASN in den Internationalen Sportkalender dennoch eingetragen werden.

ARTIKEL 2.3 NATIONALER WETTBEWERB

2.3.1
Ein Nationaler Wettbewerb wird unter die alleinige sportliche Aufsicht eines ASN gestellt, der seine Sporthoheit in Bezug auf Reglements und Organisation (einschließlich in Anwendung der der Nationalen Wettbewerbsbestimmungen) unter Beachtung der allgemeinen Bedingungen zur Anwendung des Sportgesetzes ausübt.

2.3.2
Mit Ausnahme der nachstehenden Bestimmungen ist ein Nationaler Wettbewerb ausschließlich offen für Bewerber und Fahrer, die im Besitz einer von dem ASN ausgestellten Lizenz sind, in dessen Land der Wettbewerb stattfindet.

2.3.3
Ein Nationaler Wettbewerb kann nicht zu einer Internationalen Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie zählen. Er kann auch nicht in Betracht gezogen werden zur Erstellung einer Gesamtwertung nach verschiedenen Internationalen Wettbewerben.

2.3.4
Es liegt im Ermessen des genehmigenden ASN, für einen Nationalen Wettbewerb die Teilnahme von Lizenzinhabern eines anderen ASN zu genehmigen.

2.3.5
Jeder Nationale Wettbewerb muss im Nationalen Kalender des genehmigenden ASN aufgeführt sein.

2.3.6
Für ausländische Lizenznehmer offene Nationale Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie

2.3.6.a.i
Wenn ein Nationaler Wettbewerb Teil einer/s Nationalen Meisterschaft, Cups, Trophäe, Challenge oder Serie ist, so können Bewerber und Fahrer mit einer ausländischen Lizenz nach alleinigem Ermessen des entsprechenden ASN in der Wertung der/s entsprechenden Meisterschaft, Cups, Trophäe, Challenge oder Serie punktberechtigt sein. Die Punkteverteilung in der Rangfolge der/s betreffenden Meisterschaft, Cups, Trophäe, Challenge oder Serie kann die teilnehmenden Bewerber und Fahrer mit einer ausländischen Lizenzberücksichtigen.

2.3.6.a.ii
Bei Nationalen Wettbewerben als Teil einer Meisterschaft zu einer FIA-Zone gemäß Richtlinien der FIA-Zonen finden die Artikel 7.2 und 7.3 des Anhang Z Anwendung.

2.3.6.a.iv
Für Wettbewerbe, die zu den von der FIA anerkannten F4 Meisterschaften zählen, findet vorgenannter Artikel 2.3.6.a.i Anwendung.

2.3.6.b
Der ASN, der den Wettbewerb mit zulässiger Teilnahme von Lizenzinhabern anderer ASN genehmigt, muss der Informationspflicht gegenüber der FIA sowie den Bewerbern und Fahrern in mindestens den folgenden Punkten nachkommen, die in allen offiziellen Dokumenten aufgeführt sein müssen (insbesondere auf dem Nennungsformular):

2.3.6.b.i
eindeutige Information darüber, ob die Rundstrecke eine aktuell gültige internationale Genehmigung der FIA oder eine nationale Genehmigung des entsprechenden ASN besitzt, gemäß der zum Wettbewerb zulässigen Automobilkategorien;

2.3.6.b.ii
Informationen zu den Automobilkategorien, die zum Wettbewerb in Übereinstimmung mit der Rundstrecken-Genehmigung zulässig sind;

2.3.b.iii
Informationen zu der für die Teilnahme an dem Wettbewerb erforderlichen Stufe der Fahrerlizenz.

2.3.7
Bewerber und Fahrer, die an einem im Ausland veranstalteten Nationalen Wettbewerb teilnehmen wollen, können dies nur mit vorheriger Genehmigung ihres eigenen ASN tun.

2.3.7.a
Diese Genehmigung kann jede Form aufweisen, die der betreffende ASN für angebracht erachtet.

2.3.7.b
Die Annahme der Nennung eines ausländischen Bewerbers und/oder eines Fahrers, der nicht im Besitz der zuvor erteilten Genehmigung seitens des ASN ist, der ihnen die Lizenz ausgestellt hat, durch einen Veranstalter, stellt einen Verstoß dar, der, wenn er zur Kenntnis gebracht wird, durch eine Geldstrafe oder eine andere Strafe im Ermessen des ASN, der den betreffenden nationalen Wettbewerb genehmigt hat, geahndet wird.

2.3.7.c
Es wird daran erinnert, dass die ASN Auslandsstartgenehmigungen an ihre Lizenznehmer nur für solche Wettbewerbe erteilen können, die ordnungsgemäß im Nationalen Sportkalender eines ASN eingetragen sind.

2.3.8
Ein Nationaler Wettbewerb kann den Zusatz „reserviert“ tragen, wenn die Bewerber oder Fahrer zum Zwecke der Zulassung besonderen Bedingungen entsprechen müssen. Wettbewerbe, zu denen besondere Einladungen ergehen, zählen zu den „reservierten“ Wettbewerben.

2.3.9
Ein geschlossener Wettbewerb muss von dem ASN genehmigt sein, der in Ausnahmefällen diese Genehmigung mehreren Clubs erteilen kann, welche gemeinsam die Organisation dieses Wettbewerbs durchführen.

ARTIKEL 2.4 MEISTERSCHAFT, CUP, TROPHÄE, CHALLENGE UND SERIE

2.4.1 Internationale Meisterschaften

2.4.1.a
Allein die FIA ist berechtigt, eine Internationale Meisterschaft zu genehmigen.

2.4.1.b
Internationale Meisterschaften können nur von der FIA oder von einer anderen Organisation mit schriftlicher Genehmigung der FIA organisiert werden. In diesem Falle besitzt die Sporthoheit, die die Meisterschaft organisiert, die gleichen Rechte und Pflichten wie der Veranstalter eines Wettbewerbs.

2.4.1.c
Internationale Meisterschaften, welche den Namen FIA tragen, sind Eigentum der FIA. Sie dürfen das Wort „Welt“ (oder irgendein anderes Wort mit einer ähnlichen Bedeutung oder das in irgendeiner Sprache davon abgeleitet ist) im Titel nur beinhalten, wenn die anzuwendenden Bestimmungen mindestens mit den Vorschriften des Artikels 2.4.3 des Sportgesetzes übereinstimmen. Außerdem muss die Voraussetzung erfüllt werden, dass über die gesamte Saison gesehen im Durchschnitt mindestens vier Automobilhersteller teilnehmen.

2.4.2 Internationaler Cup, Trophäe, Challenge und Serie

2.4.2.a
Ein internationaler Cup, eine Trophäe, eine Challenge oder Serie können aus verschiedenen, dem gleichen Reglement unterliegenden Internationalen Wettbewerben oder aus einem einzelnen Internationalen Wettbewerb bestehen.

2.4.2.b
Ein internationaler Cup, Trophäe, Challenge oder Serie darf nur aus Internationalen Wettbewerben bestehen.
2.4.2.c
Kein internationaler Cup, Trophäe, Challenge oder Serie darf organisiert werden, es sei denn, der den Cup, die Trophäe, die Challenge oder die Serie vorschlagende ASN hat zuvor die schriftliche Genehmigung der FIA erhalten. Die schriftliche Genehmigung der FIA wird insbesondere folgende Punkte betreffen:

2.4.2.c.i
Genehmigung des Sportlichen und Technischen Reglements, insbesondere in Bezug auf Sicherheit;

2.4.2.c.ii
Genehmigung des Kalenders der Serie;

2.4.2.c.iii
Vorherige Genehmigung, einschließlich der vorgeschlagenen Daten, von allen ASNs der Gebiete, auf dem/denen eine oder mehrere zu dem Cup, der Trophäe, der Challenge oder der Serie zählenden Wettbewerbe organisiert wird/werden;

2.4.2.c.iv
Bestätigung, dass im Falle eines Rundstreckenrennens die jeweilig ausgeschriebenen Automobilkategorien durch das Streckenabnahmeprotokoll zugelassen sind, und dass bei Wettbewerben alle FIA-Bestimmungen bezüglich Sicherheit und medizinischer Hilfsdienste beachtet sind;

2.4.2.c.v
Bestätigung, ob der Titel des Cups, der Trophäe, der Challenge oder der Serie mit ihrer geographischen Ausdehnung und mit ihren technischen und sportlichen Kriterien übereinstimmen.

2.4.2.d
Internationale Cups, Trophäen, Challenges oder Serien, welche den Namen FIA tragen, sind Eigentum der FIA. Sie dürfen nur von der FIA selbst oder von einer anderen Organisation, jedoch nur mit schriftlicher Genehmigung der FIA, organisiert werden. In diesem Fall hat der Ausrichter eines Cups, Trophäe, Challenge oder Serie die gleichen Rechte und Pflichten wie der Ausrichter eines Wettbewerbs.

2.4.3 Verwendung des Wortes „Welt“
2.4.3.a
Internationale Cups, Trophäen, Challenges oder Serien, welche den Name der FIA beinhalten, und deren Wettbewerbe dürfen das Wort „Welt“ (das, zum Verständnis des vorliegenden Artikels, jeden Begriff mit einer ähnlichen Bedeutung beinhaltet oder in irgendeiner Sprache von dem Wort „Welt“ abgeleitet ist) in ihrem Titel nur unter der Voraussetzung verwenden, dass die nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt sind. Außerdem muss die Voraussetzung erfüllt werden, dass über die gesamte Saison gesehen im Durchschnitt mindestens vier Automobilhersteller teilnehmen.

2.4.3.b
Die anderen Cups, Trophäen, Challenges oder Serien, welche nicht den Name der FIA beinhalten, und deren Wettbewerbe dürfen das Wort „Welt“ (das, zum Verständnis des vorliegenden Artikels, jeden Begriff mit einer ähnlichen Bedeutung beinhaltet oder in irgendeiner Sprache von dem Wort „Welt“ abgeleitet ist) in ihrem Titel nicht ohne Genehmigung der FIA verwenden. Im Allgemeinen wird die FIA diese Genehmigung erteilen, vorausgesetzt, die nachfolgenden Voraussetzungen sind erfüllt und die FIA ist der Meinung, dass dies im Interesse des Sports liegt. Die FIA kann ihre Genehmigung zurückziehen, wenn diese Voraussetzungen nicht erfüllt werden.
2.4.3.b.i
Der Cup-, Trophäen-, Challenge- oder Serienkalender muss Wettbewerbe beinhalten, die im Verlauf einer Saison auf mindestens drei Kontinenten stattfinden.

2.4.3.b.ii
Wenn ein Cup, Trophäe, Challenge oder Serie aus lediglich einem Wettbewerb besteht, so müssen die Läufe, Wettbewerbe oder andere Serien, die der Qualifikation der Fahrer zur Teilnahme an diesem einzigen Wettbewerb dienen, auf mindestens drei Kontinenten stattfinden und ordnungsgemäß im Internationalen Sportkalender eingetragen sein.

2.4.3.b.iii
Der Veranstalter muss damit einverstanden sein und anerkennen, dass zusätzlich zu allen im Sportgesetz oder anderswo beschriebenen Rechten oder Befugnissen die FIA sich das Recht vorbehält, bei jedem Wettbewerb des Cups, Trophäe, Challenge oder Serie, die den Titel „Welt“ verwendet oder dessen Verwendung beantragt hat, Überprüfungen durchzuführen, um sicherzustellen, dass die Grundsätze des Sportgesetzes und der anzuwendenden Bestimmungen vollständig beachtet werden. Der Veranstalter muss solche Überprüfungen unterstützen, indem er der FIA zu diesem Zwecke Zugang auf der gesamten Rundstrecke und zu allen entsprechenden Dokumenten gewährt.

2.4.3.b.iv
Der Veranstalter des entsprechenden Cups, Trophäe, Challenge oder Serie muss für jeden Wettbewerb mindestens einen Sportkommissar aus der von der FIA veröffentlichten und regelmäßig aktualisierten Liste benennen, der dann als Vorsitzender des Gremiums handelt und der die FIA, den genehmigenden ASN sowie den ASN des Landes, in welchem der Wettbewerb stattfindet, über jeden schwerwiegenden Verstoß des Sportgesetzes oder andere Unregelmäßigkeiten während des Wettbewerbs informiert.

2.4.3.c
Die FIA kann ausnahmsweise eine Ausnahmegenehmigung für eine/n Cup, Trophäe, Challenge oder Serie gewähren, wenn eine langfristige Verwendung des Wortes „Welt“ nachgewiesen werden kann.

2.4.4 Nationale Meisterschaften
2.4.4.a
Nationale Meisterschaften können nur von den betreffenden ASNs genehmigt werden.

2.4.4.b
Nationale Meisterschaften können nur von dem ASN oder von einer anderen Organisation mit schriftlicher Genehmigung dieses ASN organisiert werden.

2.4.4.c
Es darf kein Wettbewerb und keine Nationale Meisterschaft außerhalb des ASN-Territoriums durchgeführt werden. Ausnahmen:

2.4.4.c.i Ein ASN darf höchstens einen Wettbewerb einer nationalen Meisterschaft organisieren, der außerhalb seines nationalen Territoriums ausgetragen wird, vorausgesetzt, dieser findet in einem Land statt, das eine gemeinsame Grenze und/oder eine angemessene geographische Verbindung (wie vom FIA World Motor Sport Council genehmigt) mit dem Land hat, das die nationale Meisterschaft organisiert.

2.4.4.c.ii Ein nicht zu einer Zone gehörender ASN darf Wettbewerbe einer nationalen Meisterschaft außerhalb des nationalen Territoriums veranstalten, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt werden:

- sie werden in Ländern ausgetragen, die eine gemeinsame Grenze und/oder (eine angemessene geographische Verbindung) (wie vom FIA World Motor Sport Council genehmigt) mit dem Land haben, das die Nationale Meisterschaft organisiert;
- die betreffende nationale Meisterschaft besteht ausschließlich aus Wettbewerben, die (i) Fahrzeugen mit den folgenden Leistungsklassen vorbehalten sind:
  - mehr als 3 kg/PS für Wettbewerbe auf Rundstrecken,
  - mehr als 5 kg/PS für Wettbewerbe auf abgesperrten Straßen,

oder (ii) vergleichbare Fahrzeuge gemäß Entscheidung des FIA World Motor Sport Council.

2.4.4.d
Zusätzlich kann die FIA nach eigenem Ermessen die Durchführung einer Nationalen, ausschließlich aus geschlossenen Wettbewerben bestehenden Meisterschaft mit mehr als einem Wettbewerb außerhalb des Landes des ASN, dem der Club angehört, genehmigen.

2.4.5 Nationaler Cup, Trophäe, Challenge oder Serie
2.4.5.a
Nur der entsprechende ASN kann eine/n nationale/n Cup, Trophäe, Challenge oder Serie genehmigen.

2.4.5.b
Ein/e nationale/r Cup, Trophäe, Challenge oder Serie können aus verschiedenen, dem gleichen Reglement unterliegenden Wettbewerbe oder aus einem einzelnen Wettbewerb bestehen.

ARTIKEL 2.5 PARC-FERMÉ

2.5.1
Im Parc Fermé dürfen sich nur die entsprechend beauftragten Sportwarte aufhalten. Jeder Eingriff, Überprüfung, Vorbereitung oder Instandsetzung am Automobil ist nur mit Erlaubnis der vorgenannten Sportwarte oder in Anwendung der gültigen Bestimmungen gestattet.

2.5.2
Bei allen Veranstaltungen, bei denen eine Technische Abnahme vorgesehen ist, ist ein Parc Fermé vorgeschrieben.

2.5.3
Der Ort, an welchem sich der(die) Parc Fermé(s) befindet, muss in den für den Wettbewerb gültigen Bestimmungen bekannt gegeben werden.

2.5.4
Für Wettbewerbe auf einer geschlossenen Strecke muss der Parc Fermé in der Nähe der Ziellinie (oder der möglichen Startlinie) gelegen sein.

2.5.5
Nach Beendigung des betreffenden Wettbewerbs unterliegt die Strecke zwischen Ziellinie und Eingang Parc Fermé den Parc Fermé-Bestimmungen.

2.5.6
Der Parc Fermé soll genügend Platz bieten und gut gesichert sein, um zu vermeiden, dass nichtberechtigte Personen Zugang erhalten, wenn sich Automobile im Parc Fermé befinden.

2.5.7
Die Kontrolle wird von durch den Veranstalter bestimmten Sportwarten durchgeführt, die auch für die Funktion des Parc Fermé verantwortlich sind, und die alleine berechtigt sind, den Bewerbern Anweisungen zu erteilen.

2.5.8
Bei Rallyes und Cross-Country-Rallyes werden die Kontrollzonen und die Regrouping-Bereiche als Parc Fermé behandelt. In diesen Kontrollzonen sind jegliche Arbeiten am Automobil und jegliche fremde Hilfe untersagt, sofern in den gültigen Bestimmungen nicht anders aufgeführt.

ARTIKEL 2.6 LIZENZEN

2.6.1 Allgemeines

2.6.1.a
Es wird vorausgesetzt, dass der Lizenznehmer das Sportgesetz kennt und seine Bestimmungen beachtet.

2.6.1.b
Vom Grundsatz her sind alle Antragsteller, die gemäß Sportgesetz sowie den gültigen Sportlichen und Technischen Bestimmungen die Bedingungen für die Ausstellung einer Lizenz erfüllen, in jedem Fall berechtigt, eine solche Lizenz zu erhalten.

2.6.1.c
Niemand darf an einem Wettbewerb teilnehmen, wenn er nicht Inhaber einer von seinem Heimat-ASN ausgestellten Lizenz oder von einem anderen ASN in Übereinstimmung mit Art. 9.3.2 ausgestellten Lizenz ist.

2.6.1.d
Eine internationale Lizenz muss jährlich ab dem 1. Januar eines jeden Jahres erneuert werden, sofern im Anhang L nicht anders aufgeführt.

2.6.1.e
Jeder ASN muss die Lizenzen entsprechend den Bestimmungen der FIA ausgeben.

2.6.1.f
Die Lizenz kann unter einem Pseudonym ausgestellt werden, es dürfen jedoch keinesfalls zwei Pseudonyme verwendet werden.

2.6.1.g
Für die Ausstellung oder Erneuerung einer Lizenz kann eine Gebühr berechnet werden.

2.6.1.h
Jeder ASN muss sich bei seiner Zulassung zur FIA verpflichten, die so ausgegebenen Lizenzen anzuerkennen und zu registrieren.

2.6.2 Super-Lizenz

2.6.2.a
Jeder Kandidat für eine Super-Lizenz muss das hierfür vorgesehene Antragsformular ausfüllen und unterschreiben. Sie muss alljährlich erneuert werden.

2.6.2.b
Die FIA hat das Recht, die Ausstellung der Lizenz abzulehnen, insbesondere im Falle eines Verstoßes gegen Artikel 12.2 durch den Antragsteller, wobei die Gründe für die Ablehnung angegeben werden.

2.6.2.c
Die Super-Lizenz verbleibt im Eigentum der FIA, die sie an jeden Inhaber übergibt.

2.6.2.d
Sofern aufgrund einer Bestrafung die Suspendierung oder der Entzug der Super-Lizenz verfügt wird, bleibt der Inhaber für die Dauer einer solchen Suspendierung oder eines solchen Entzugs für die Teilnahme an FIA-Prädikatsläufen gesperrt.

2.6.2.e
Ein offiziell von einer nationalen Polizeibehörde festgestellter Verkehrsverstoß stellt ein Vergehen gegen das Sportgesetz dar, wenn dieser Verstoß schwerwiegend war, andere hierdurch gefährdet wurden oder das Ansehen des Motorsports oder die von der FIA vertretenen Werte schädigt.

2.6.2.f
Der Inhaber einer Super-Lizenz, der einen solchen Verkehrsverstoß begangen hat, kann:

2.6.2.f.i
von der FIA verwarnt werden,
2.6.2.f.ii
verpflichtet werden, eine Arbeit zu leisten, die im Allgemeininteresse liegt, oder seine Super-Lizenz kann vorübergehend oder endgültig durch das Internationale Sportgericht eingezogen werden.

2.6.3 EU Professioneller Bewerber oder Fahrer
2.6.3.a
EU Professionelle Bewerber oder Fahrer dürfen an Zonen-Wettbewerben teilnehmen, die in EU-Ländern (oder gemäß FIA-Beschluss gleichgestellten Ländern) in Übereinstimmung mit Artikel 7.3 des Anhang Z stattfinden.

2.6.3.b
Solche Nationalen Lizenzen tragen die Flagge der EU.

2.6.3.c
Jeder ASN der EU oder eines durch FIA-Beschluss gleichgestellten Landes garantiert, dass diese Bestimmungen in den Versicherungsbedingungen berücksichtigt sind.

2.6.3.d
Solch ein EU professioneller Bewerber oder Fahrer ist sowohl der Rechtsprechung des ASN des Landes, in welchem er an einem Wettbewerb teilnimmt, als auch der Rechtsprechung des lizenzausstellenden ASN unterworfen.

2.6.3.e
Jeder vorgenommene Entzug einer solchen Lizenz wird im offiziellen Automobilsport-Bulletin der FIA und/oder auf der Website der FIA **www.fia.com** veröffentlicht.

2.6.4
Registrierungszertifikat für das Personal von Bewerbern, die für eine FIA-Weltmeisterschaft genannt sind

2.6.4.a
In der FIA Formel Eins Weltmeisterschaft müssen sich alle Personen, welche alle oder Teile der folgenden Aufgaben im Namen eines Bewerbers ausüben, ordnungsgemäß bei der FIA registrieren:

2.6.4.a.i
Hauptgeschäftsführer: die Person, die für die wichtigsten Entscheidungen des Bewerbers zuständig ist;

2.6.4.a.ii
Verantwortlicher für die Finanzen: die Person, die dafür verantwortlich ist, dass der Bewerber die für die Weltmeisterschaft geltenden finanziellen Bestimmungen einhält;

2.6.4.a.iii
Team-Direktor (Team Principal): Die Person, die für die wichtigsten Entscheidungen für den Bewerber zuständig ist;

2.6.4.a.iv
Sport-Direktor (Sporting Director): Die Person, die dafür verantwortlich ist, dass der Bewerber die Wettbewerbsbestimmungen der Weltmeisterschaft einhält;

2.6.4.a.v
Technischer-Direktor (Technical Director): Die Person, die dafür verantwortlich ist, dass der Bewerber die Technischen Bestimmungen der Weltmeisterschaft einhält;

2.6.4.a.vi
Team-Manager: Die Person, welche die Verantwortung des Bewerbers für die Abläufe bei den Wettbewerben trägt;

2.6.4.a.vii
Renn-Ingenieur (Race Engineer) oder entsprechende Person (zwei je Bewerber): Die Person, die für die Automobile des Bewerbers verantwortlich ist.

2.6.4.a.viii
In den anzuwendenden Bestimmungen kann vorgesehen werden, dass zusätzliche Mitglieder des Bewerberpersonals, die andere als die oben genannten Funktionen ausüben, ordnungsgemäß bei der FIA registriert werden müssen.

2.6.4.b.i
Für alle anderen FIA Weltmeisterschaften muss jede Person, die im Namen eines Bewerbers alle oder Teile der in vorstehenden Artikeln 2.6.4.a.i bis 2.6.4.a.vi genannten Funktionen ausüben, ordnungsgemäß bei der FIA registriert werden.

2.6.4.b.ii
Die FIA Sportkommissionen, die mit diesen anderen FIA Weltmeisterschaften beauftragt sind, können die Anzahl der Funktionen an die Besonderheiten der entsprechenden Meisterschaft anpassen.

2.6.4.c
Ein ordnungsgemäß registriertes Mitglied des Bewerber-Personals wird als Teilnehmer angesehen.

2.6.4.d
Zusammen mit dem Antrag auf Einschreibung bei einer FIA-Weltmeisterschaft muss der Bewerber der FIA die Liste seiner Personalmitglieder einreichen, die als Bewerber-Personal registriert werden sollen, indem das speziell zu diesem Zweck erstellte Formular unterschrieben wird.

2.6.4.e
Jedes ordnungsgemäß registrierte Mitglied des Bewerber-Personals erhält über den Bewerber eine Registrierungsbestätigung der FIA, ein Dokument, das von der FIA erstellt und ausgegeben wird und im Besitz der FIA verbleibt.

2.6.4.f
Die Registrierung muss jährlich ab dem 1. Januar in jedem Jahr erneuert werden.

2.6.4.g
Die FIA hat das Recht, die Registrierung für jede Person zu versagen oder zu annullieren, wenn diese einen Verstoß gegen Art. 12.2 begangen hat, wobei die Gründe für eine solche Entscheidung angegeben werden müssen.

2.6.4.h
Die FIA hat das Recht, jedem ordnungsgemäß registrierten Mitglied des Bewerber-Personals bei Wettbewerben, die Teil einer FIA-Weltmeisterschaft sind, vorläufig oder endgültig das Recht auf Zugang zu den reservierten Bereichen zu verweigern.

2.6.4.i
Falls sich aufgrund einer Änderung in der Organisation des Bewerbers die Liste der Mitglieder seines Personals, die bei der FIA registriert sein müssen, ebenfalls ändert, so muss der Bewerber die FIA hierüber innerhalb von 7 Tagen ab der Änderung informieren und innerhalb dieser gleichen Frist eine aktualisierte Liste einreichen, unter gleichzeitiger Zurücksendung der Registrierungs-Zertifikate für die Personen, die ihre entsprechende Rolle nicht mehr ausüben.

2.6.5 Registrierungszertifikat für das Personal von Herstellern, die für die Lieferung von Formel-1-Triebwerken und Formel-E-Fahrzeugen an Bewerber, die an der FIA-Weltmeisterschaft teilnehmen, registriert sind

2.6.5.a
In der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft können die gültigen Bestimmungen festlegen, dass die Mitarbeiter von Herstellern, die für die Lieferung von Formel-1-Triebwerken an Bewerber registriert sind, ordnungsgemäß bei der FIA registriert sein müssen.

2.6.5.b
In der FIA-Formel-E-Weltmeisterschaft können die gültigen Bestimmungen festlegen, dass die Mitarbeiter von Herstellern, die für die Lieferung von Formel-E-Fahrzeugen an Bewerber registriert sind, ordnungsgemäß bei der FIA registriert sein müssen.

2.6.5.c
Jeder ordnungsgemäß registrierte Mitarbeiter eines Herstellers wird als Teilnehmer angesehen.

2.6.5.d
Bei der Registrierung für die Lieferung von Formel-1-Triebwerken oder Formel-E-Autos an Bewerber, die an den FIA-Weltmeisterschaften teilnehmen, müssen diese Hersteller der FIA die Liste der zu registrierenden Mitarbeiter durch Unterzeichnung des speziell zu diesem Zweck erstellten Formulars melden.

2.6.5.e
Jeder ordnungsgemäß registrierte Mitarbeiter eines der oben genannten Hersteller erhält über diesen Hersteller ein Registrierungszertifikat von der FIA, ein Dokument, das von der FIA entworfen und ausgestellt wird und das Eigentum der FIA bleibt.

2.6.5.f
Die Registrierung ist für die Dauer des Zeitraums gültig wie in den FIA-Registrierungsverfahren für Triebwerkshersteller in der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft und Fahrzeughersteller in der FIA-Formel-E-Weltmeisterschaft festgelegt.

2.6.5.g
Die FIA hat das Recht, die Registrierung einer Person, die einen Verstoß gegen Artikel 12.2 begangen hat, zu verweigern oder zu widerrufen. Eine solche Entscheidung ist zu begründen.

2.6.5.h
Die FIA hat das Recht, jedem ordnungsgemäß registrierten Mitarbeiter eines der oben genannten Hersteller das Recht auf Zugang zu den reservierten Bereichen bei Wettbewerben im Rahmen einer FIA-Weltmeisterschaft vorübergehend oder endgültig zu verweigern.

2.6.5.i
Führt eine Änderung in der Organisation eines der oben genannten Hersteller zu einer Änderung der Liste der bei der FIA zu registrierenden Mitarbeiter, so muss dieser Hersteller die FIA innerhalb von 7 Tagen nach dieser Änderung darüber informieren und innerhalb derselben Frist eine aktualisierte Liste vorlegen, wobei er die Registrierungszertifikate der Personen, die ihre Funktion nicht mehr ausüben, an die FIA zurückgibt. 65

ARTIKEL 2.7 BESONDERE BESTIMMUNGEN

Im Zusammenhang mit FIA Meisterschaften, Cups, Challenges oder Trophäen finden die nachfolgenden Artikel 2.7.1 bis 2.7.3 Anwendung, sofern dies in den anzuwendenden FIA-Bestimmungen nicht anders geregelt ist.

2.7.1 Zulässige Automobile bei internationalen Rallyes

2.7.1.a
Die Leistung der Automobile ist für alle Internationalen Rallyes auf ein entsprechendes Leistungsgewicht von mindestens 3,4 kg/PS (4,6 kg/kw) beschränkt mit Ausnahme der Läufe zur FIA Rallye-Weltmeisterschaft. Die FIA hat zu jeder Zeit und unter allen Umständen alle Maßnahmen zu ergreifen, um diese Leistungsbegrenzung durchzusetzen.

2.7.1.b
Nur die folgenden Automobile dürfen an Internationalen Rallyes teilnehmen:

2.7.1.b.i
Tourenwagen der Gruppe A ohne die Evolutionen, die im Homologationsnachtrag für den Rallyesport ausgeschlossen sind;

2.7.1.b.ii
Produktionswagen (Gruppen N, R, Rally und RGT).

2.7.1.c
Automobile der Gruppen A, N, R und RGT dürfen unter den nachfolgend aufgeführten Bedingungen noch für eine weitere Dauer von acht Jahren nach Ablauf der Homologation an Internationalen Rallyes, ausgenommen Läufe zur Rallye-Weltmeisterschaft, teilnehmen, jedoch ohne die Evolutionen, die im Homologationsnachtrag für den Rallyesport ausgeschlossen sind:

2.7.1.c.i
die FIA-Homologationsblätter müssen bei der Dokumentenabnahme und der Technischen Abnahme vorgelegt werden;

2.7.1.c.ii
die Automobile entsprechen den Technischen Bestimmungen (Anhang J), wie sie zum Zeitpunkt des Ablaufs ihrer Homologation gültig waren, und befinden sich in einem tadellosen Zustand für eine Teilnahme. Die Entscheidung darüber liegt bei den Technischen Kommissaren.

2.7.1.d
Die Maße der für diese Automobile verwendeten Turbo-Restriktoren sowie die Mindestgewichte müssen den gegenwärtig gültigen Bestimmungen entsprechen.

2.7.2 Cross-Country-Rallyes und Baja Cross-Country-Rallyes

Nur die Cross-Country-Automobile (Gruppe T), wie im Technischen Reglement der FIA definiert, sind zugelassen; alle anderen Automobile sind nicht zugelassen.

2.7.3 Marathon Cross-Country-Rallyes

2.7.3.a
Alle Marathon Cross-Country-Rallyes müssen im Internationalen Sportkalender eingetragen sein.

2.7.3.b
Es kann pro Jahr und Kontinent nur eine Marathon-Rallye organisiert werden, es sei denn, die FIA erteilt eine Sondergenehmigung.

2.7.3.c
Der Wettbewerb darf nicht über mehr als einundzwanzig Tage laufen (einschließlich der Technischen Abnahme und Super Special Stage).

2.7.3.d
Es werden nur Cross-Country-Rallye-Automobile zugelassen (Gruppe T), wie sie laut Technischem Reglement der FIA definiert sind, andere Automobile sind nicht zugelassen.

2.7.4 Rekordversuche
2.7.4.a
Rekordinhaber

2.7.4.a.i
Wenn es sich um einen im Verlauf eines Einzelversuchs aufgestellten Rekord handelt, so ist Inhaber dieses Rekords derjenige, der die Genehmigung zur Durchführung des Rekordversuches formal beantragt und erhalten hat.

2.7.4.a.ii
Bei einem im Verlauf einer Veranstaltung aufgestellten Rekord ist der Inhaber dieses Rekords der Bewerber, d. h. derjenige, unter dessen Namen das Automobil, mit dem diese Höchstleistung aufgestellt worden ist, genannt wurde.

2.7.4.b
Gerichtsbarkeit

2.7.4.b.i
Jeder ASN entscheidet über die Anerkennungsgesuche von Rekorden, die in seinem Gebiet aufgestellt wurden.

2.7.4.b.ii
Die FIA entscheidet über die Anerkennungsgesuche von Rekorden oder Weltrekorden; diese Gesuche müssen ihr durch die beteiligten ASN vorgelegt werden.

2.7.4.c
Zu Rekordversuchen zugelassene Automobile
Die Rekorde können nur mit einem Automobil aufgestellt werden.

2.7.4.d
Anerkannte Rekorde

2.7.4.d.i
Die einzig anerkannten Rekorde sind die nationalen, die Weltrekorde, absolute Weltrekorde und der Weltrekord für Höchstgeschwindigkeit.

2.7.4.d.ii
Ein und derselbe Rekord kann in mehreren der vorstehenden Kategorien anerkannt werden.

2.7.4.e
Auf die eigene Klasse beschränkte Automobil-Rekorde
Ein Automobil, das einen Weltrekord in seiner Klasse aufgestellt oder gebrochen hat, kann den entsprechenden absoluten Weltrekord, nicht aber den gleichen Rekord in der oder den höheren Klassen brechen.

2.7.4.f
Anerkannte Zeiten und Entfernungen
Bei nationalen Rekorden und Weltrekorden werden nur die Zeiten und Entfernungen anerkannt, die in Anhang D aufgeführt sind.

2.7.4.g
Im Verlauf eines Rennens aufgestellte Rekorde
Ein im Verlauf eines Rennens aufgestellter Rekord in Bezug auf Zeit oder Entfernung wird nicht anerkannt. Ein Rundenrekord kann ausschließlich während eines Rennens aufgestellt werden.

2.7.4.h
Rekordversuche
Die Bedingungen, unter welchen Rekordversuche durchgeführt werden können sind in Anhang D im Einzelnen aufgeführt.

2.7.4.i
Bedingungen zur Anerkennung von Weltrekorden

2.7.4.i.i
Ein Weltrekord wird nur dann anerkannt, wenn der Versuch in einem in der FIA vertretenen Land oder ausnahmsweise mit der Veranstaltungsgenehmigung der FIA in einem in der FIA nicht vertretenen Land aufgestellt worden ist.

2.7.4.i.ii
In allen Fällen wird ein Weltrekord nur dann anerkannt, wenn der Rekordversuch auf einer von der FIA genehmigten Strecke stattgefunden hat.

2.7.4.j
Eintragung der Rekorde
2.7.4.j.i
Jeder ASN führt ein Verzeichnis der in seinem Land aufgestellten oder gebrochenen Rekorde und kann auf Verlangen Bescheinigungen über nationalen Rekorde ausstellen.

2.7.4.j.ii
Die FIA führt ein Verzeichnis der Weltrekorde und stellt auf Verlangen Rekordbescheinigungen aus.

2.7.4.k
Veröffentlichung der Rekorde

2.7.4.k.i
Bis zur Anerkennung darf von den Betreffenden keine Reklame gemacht werden, die nicht in deutlich lesbarer Schrift den Vermerk enthält „unter Vorbehalt der Anerkennung“.

2.7.4.k.ii
Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift zieht automatisch die Ablehnung der Anerkennung nach sich und kann zu zusätzlichen durch den beteiligten ASN auszusprechenden Strafen führen.

2.7.4.l
Gebühren für Rekordversuche

2.7.4.l.i
Der zuständige ASN kann für seine Aufsicht und die Administration nationaler Rekordversuche eine Gebühr festlegen. Eine solche Gebühr wird jährlich durch den ASN festgelegt und ist an diesen zu bezahlen.

2.7.4.l.ii
Die FIA kann für ihre Aufsicht und die Administration von Weltrekordversuchen eine Gebühr festlegen. Eine solche Gebühr wird jährlich durch die FIA festgelegt und ist an diese zu bezahlen.

ARTIKEL 3 WETTBEWERBE – ORGANISATORISCHE EINZELHEITEN

ARTIKEL 3.1 ERFORDERLICHE VERANSTALTUNGSGENEHMIGUNG

Ein Wettbewerb muss eine vom ASN des betreffenden Landes ausgestellte oder, im Falle eines Landes, das nicht in der FIA vertreten ist, ein von der FIA ausgestellte Veranstaltungsgenehmigung haben.

ARTIKEL 3.2 ANTRAG FÜR EINE VERANSTALTUNGSGENEHMIGUNG

3.2.1
Jeder Antrag für eine Veranstaltungsgenehmigung muss gemäß anzuwendender Fristen an den zuständigen ASN gerichtet werden und die folgenden Angaben enthalten:
Einen Entwurf der Ausschreibung für jeden einzelnen Wettbewerb der Veranstaltung, Rekordversuche ausgenommen.

3.2.2
Falls der ASN bereits im Voraus eine Gebühr für die Erteilung der Veranstaltungsgenehmigung festgesetzt hat, muss dem Antrag die Gebühr beigefügt sein; die Gebühr wird für den Fall der Nichterteilung der Veranstaltungsgenehmigung erstattet.

ARTIKEL 3.3 ERTEILUNG DER VERANSTALTUNGSGENEHMIGUNG

3.3.1
In jedem Land mit einem ASN hat dieser ASN das Recht Veranstaltungsgenehmigungen in einer von ihm beschlossenen Form auszustellen.

3.3.2
Jeder Veranstalter, der eine Veranstaltungsgenehmigung beantragt, ist berechtigt, diese Erlaubnis erteilt zu bekommen, wenn er die Kriterien des Sportgesetzes sowie der gültigen sportlichen und technischen Bestimmungen der FIA und gegebenenfalls des entsprechenden ASN erfüllt.

ARTIKEL 3.4 EINHALTUNG DER GESETZE UND BESTIMMUNGEN

3.4.1
Für jeden Wettbewerb (auf der Straße, auf einer Rundstrecke oder in einem anderen reservierten Bereich) wird die Veranstaltungsgenehmigung seitens des ASN nur unter der Voraussetzung erteilt, dass das Organisationskomitee die erforderlichen Genehmigungen der zuständigen Verwaltungsbehörden eingeholt hat oder sich verpflichtet, diese einzuholen.

3.4.2
Die im öffentlichen Straßenverkehr durchgeführten Wettbewerbsteile müssen in Übereinstimmung mit den Verkehrsregeln des Landes, in welchem die Veranstaltung stattfindet, abgewickelt werden.

3.4.3
Die auf einem Speedway durchgeführten Wettbewerbe unterliegen allen Bestimmungen des Sportgesetzes; es können aber zusätzlich dafür besondere Bestimmungen Anwendung finden, welche das Fahren von Rennwagen auf diesem Speedway betreffen und speziell zu diesem Zweck erlassen worden sind.

3.4.4
Veröffentlichung der Ausschreibungen: Die Ausschreibungen zu den Wettbewerben der verschiedenen FIA-Meisterschaften müssen in Übereinstimmung mit den gültigen Wettbewerbsbestimmungen der FIA-Meisterschaft dem Sekretariat der FIA vorliegen.

ARTIKEL 3.5

ANGABEN, DIE DIE AUSSCHREIBUNG ENTHALTEN MUSS (KEINE ANWENDUNG FÜR DIE FIA FORMEL EINS MEISTERSCHAFT)

3.5.1
Die Bezeichnung der oder des Veranstalter(s).

3.5.2
Name, Art und Beschreibung der oder des geplanten Wettbewerbe(s).

3.5.3
Einen Vermerk, dass die Veranstaltung den Bestimmungen Sportgesetzes und für den Fall, dass ein solches vorhanden ist, den Bestimmungen des Nationalen Sportreglements unterliegt.

3.5.4
Die Zusammensetzung des Organisationskomitees unter Angabe der dem Organisationskomitee zugehörigen Personen und dessen Anschrift.

3.5.5
Ort und Datum der Veranstaltung.

3.5.6
Eine ausführliche Beschreibung der geplanten Wettbewerbe (Länge und Fahrtrichtung der Strecke, Kategorien und Klassen der zugelassenen Automobile, Kraftstoff, gegebenenfalls Begrenzung der Nennungen und/oder der Anzahl der zum Start zugelassenen Automobile (gemäß Anhang O) usw.).

3.5.7
Alle die Nennungen betreffenden zweckdienlichen Angaben: Adresse für die Zusendung, Datum und Uhrzeit des Nennbeginns und des Nennschlusses, gegebenenfalls die Höhe der Nenngelder.

3.5.8
Alle zweckdienlichen Angaben über die Versicherung.

3.5.9
Datum, Uhrzeit und Art des Starts, gegebenenfalls mit Angabe des Handicaps.

3.5.10
Erinnerung an die Bestimmungen des Sportgesetzes insbesondere im Hinblick auf die erforderlichen Lizenzen, die Flaggenzeichen (vgl. Anhang H).

3.5.11
Die Art, wie die Wertung erfolgt.

3.5.12
Ort und Zeitpunkt für die Veröffentlichung der vorläufigen und endgültigen Ergebnisse. Sollte es dem Veranstalter nicht möglich sein, die Ergebnisse wie angegeben zu veröffentlichen, so muss er zu der vorgesehenen Zeit und an dem vorgesehenen Ort genaue Details zu den geplanten Maßnahmen in Bezug auf die Ergebnisse bekanntgeben.

3.5.13
Eine ausführliche Aufstellung der Preise.

3.5.14
Erinnerung an die Bestimmungen des Sportgesetzes im Hinblick auf Proteste.

3.5.15
Die Namen der Sportkommissare und anderer Offizieller.

3.5.16
Der Ort der Offiziellen Aushangtafel oder der elektronischen Aushangtafel.

3.5.17
Eine Bestimmung zur eventuellen Verlegung oder Absage eines Wettbewerbs.

ARTIKEL 3.6 ÄNDERUNGEN IN DEN AUSSCHREIBUNGEN

Mit Beginn der Nennungseinreichung kann in den Ausschreibungen keine Änderung mehr vorgenommen werden, es sei denn, es liegt die einstimmige Zustimmung aller bereits genannten Bewerber vor oder aufgrund einer entsprechenden Entscheidung der Sportkommissare. Vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch den ASN und/oder die FIA, können Änderungen, die auf den

sicheren und ordnungsgemäßen Ablauf der Veranstaltung begrenzt sind, bis zum Start des betreffenden Wettbewerbs (gemäß Definition des Artikels 2.1.7.a des Sportgesetzes) durch den Veranstalter vorgenommen werden.

ARTIKEL 3.7 ANGABEN, DIE IM OFFIZIELLEN PROGRAMM ERSCHEINEN MÜSSEN

3.7.1
Ein Vermerk, dass die Veranstaltung den Bestimmungen des Sportgesetzes und für den Fall, dass ein solches vorhanden ist, dem Nationalen Sportreglement unterliegt.

3.7.2
Ort und Datum der Veranstaltung.

3.7.3
Kurze Beschreibung und Zeitplan der geplanten Wettbewerbe.

3.7.4
Name der Bewerber und Fahrer sowie die Startnummern, welche die Automobile tragen.

3.7.5
Das Handicap, falls es ein solches geben wird.

3.7.6
Eine genaue Liste der Preise.

3.7.7
Die Namen der Sportkommissare und der anderen Offiziellen.

ARTIKEL 3.8 NENNUNGEN

3.8.1
Die Nennung verpflichtet den Bewerber an dem Wettbewerb, für den er seine Nennung abgegeben hat, teilzunehmen, ausgenommen im Falle ordnungsgemäß festgestellter höherer Gewalt.

3.8.2
Sie verpflichtet außerdem den Veranstalter, dem Bewerber gegenüber alle der Nennung zugrunde liegenden Bedingungen zu erfüllen, der Bewerber muss alle Bemühungen zur Teilnahme an dem betreffenden Wettbewerb auf sich nehmen.

ARTIKEL 3.9 ANNAHME VON NENNUNGEN

3.9.1
Wenn der ASN der Ausstellung einer Genehmigung für eine Veranstaltung erteilt hat, kann das Organisationskomitee Nennungen entgegennehmen.

3.9.2
Form der Nennungen
Die endgültigen Nennungen müssen in der von dem Organisationskomitee geforderten Form schriftlich eingereicht werden; sie müssen Namen und Anschriften der Bewerber und gegebenenfalls der genannten Fahrer sowie deren Lizenznummern enthalten. Jedoch können die Ausschreibungen noch eine Frist für die Benennung der Fahrer festsetzen.

3.9.3
Bezahlung der Nenngelder
Wenn in der Ausschreibung ein Nenngeld festgesetzt wird, so muss der Nennung der Gegenwert dieser Gebühr beigefügt sein, andernfalls ist die Nennung ungültig.

3.9.4
ASN-Genehmigungen zur Teilnahme an Internationalen Wettbewerben im Ausland:

3.9.4.a
Die Bewerber und die Fahrer, die an einem im Ausland veranstalteten Internationalen Wettbewerb teilnehmen wollen, können dies nur mit vorheriger Genehmigung ihres zuständigen ASN tun.

3.9.4.b
Diese Genehmigung kann jede Form aufweisen, die der betreffende ASN für angebracht erachtet.

3.9.4.c
Die Annahme der Nennung eines ausländischen Bewerbers oder eines Fahrers, der nicht im Besitz der zuvor erteilten Genehmigung seitens des ASN ist, der ihnen die Lizenz ausgestellt hat, durch einen Veranstalter stellt einen Verstoß dar, der, zur Kenntnis der FIA gebracht, durch eine Strafe geahndet wird, deren Höhe in das Ermessen der FIA gestellt ist.

3.9.4.d
Es wird daran erinnert, dass die ASN Auslandsstartgenehmigungen an ihre Lizenznehmer nur für Wettbewerbe erteilen können, die im Internationalen Sport-Kalender eingetragen sind.

ARTIKEL 3.10 EINHALTUNG DER NENNUNGEN

3.10.1
Jeder eine Nennung betreffende Streitfall zwischen einem Bewerber und dem Veranstalter wird von dem ASN entschieden, der das Organisationskomitee genehmigt hat.

3.10.2
Wenn der Streitfall nicht vor dem Termin des in Frage stehenden Wettbewerbs gelöst werden kann, so werden die Bewerber, welche genannt haben, oder Fahrer, welche die Verpflichtung in dem betreffenden Wettbewerb zu starten, übernommen haben, dann aber nicht daran teilnehmen bzw. starten, sofort international suspendiert (vorläufiger Lizenzentzug), falls sie nicht eine Kaution stellen, deren Höhe in jedem Land jeweils von dem zuständigen ASN festgesetzt wird.

3.10.3
Die Zahlung dieser Kaution bedingt nicht, dass der Bewerber oder Fahrer einen Wettbewerb durch einen anderen ersetzen kann.

ARTIKEL 3.11 NENNSCHLUSS

3.11.1
Datum und Uhrzeit des Nennschlusses müssen unbedingt in der Ausschreibung angegeben werden.

3.11.2
Bei Internationalen Wettbewerben muss der Nennschluss mindestens sieben Tage vor dem für die Veranstaltung festgesetzten Termin liegen.
Bei anderen Wettbewerben kann diese Frist nach Ermessen des entsprechenden ASN oder der FIA herabgesetzt werden.

ARTIKEL 3.12 NENNUNGEN DURCH ELEKTRONISCHE MITTEL

3.12.1
Die Nennungen können durch jegliches elektronisches Kommunikationsmittel abgegeben werden, wenn dieses vor dem für den Nennschluss festgesetzten Zeitpunkt aufgegeben und das eventuelle Nenngeld gleichzeitig bezahlt wird.

3.12.2
Maßgebend ist die auf dem Kommunikationsmittel (z.B. E-Mail, usw.) verzeichnete Aufgabezeit für das Datum der Abgabe der Nennung.

ARTIKEL 3.13 NENNUNGEN MIT FALSCHEN ANGABEN

3.13.1
Jede Nennung, die eine falsche Angabe enthält, muss als null und nichtig angesehen werden.

3.13.2
Die Abgabe einer solchen Nennung wird als Verstoß gegen das Sportgesetz angesehen. Zudem kann das Nenngeld einbehalten werden.

ARTIKEL 3.14 ZURÜCKWEISUNG DER NENNUNG

3.14.1
Falls das Organisationskomitee eine Nennung für einen Internationalen Wettbewerb zurückweist, muss er dies dem Betroffenen bis spätestens 2 Tage nach Nennschluss und spätestens fünf Tage vor Beginn des Wettbewerbs, unter Angabe der Gründe für die Ablehnung, mitteilen.

3.14.2
Für die anderen Wettbewerbe kann das Nationale Sportreglement hinsichtlich der Anzeige der Zurückweisung einer Nennung andere Fristen festsetzen.

ARTIKEL 3.15 BEDINGTE NENNUNGEN

3.15.1
Die Ausschreibung kann vorsehen, dass Nennungen unter gewissen, genau bestimmten Vorbehalten angenommen werden: z. B. wenn die Zahl der Startenden begrenzt ist unter dem Vorbehalt, dass einer der anderen genannten Bewerber ausfällt.

3.15.2
Eine bedingte Nennung muss dem Betreffenden spätestens einen Tag nach Nennschluss brieflich oder durch ein anderes Kommunikationsmittel mitgeteilt werden, aber der bedingt genannte Bewerber unterliegt nicht den Bestimmungen in Zusammenhang mit dem Ersatz eines Wettbewerbs durch einen anderen.

ARTIKEL 3.16 VERÖFFENTLICHUNG VON NENNUNGEN

3.16.1
Eine Nennung darf erst dann veröffentlicht werden, wenn der Veranstalter das ordnungsgemäß ausgefüllte Nennformular zusammen mit dem eventuellen Nenngeld erhalten haben.

3.16.2
Die bedingt genannten Bewerber müssen bei der Veröffentlichung der Nennung als solche bezeichnet werden.

ARTIKEL 3.17 AUSWAHL DER ZULÄSSIGEN TEILNEHMER

3.17.1
Sollte in den gültigen Bestimmungen eine Beschränkung der Anzahl der Nennungen und/oder der zum Start zugelassenen Automobile vorgesehen sein, so sollte das Verfahren für die Auswahl der Nennungen in den gültigen Bestimmungen beschrieben sein.

3.17.2
Falls dies nicht der Fall ist, so erfolgt die Auswahl per Losverfahren oder gemäß Entscheidung des ASN.

ARTIKEL 3.18 BESTIMMUNG DER ERSATZFAHRER

Sind Nennungen gemäß den festgesetzten Bedingungen wie im Artikel 3.17 des Sportgesetzes zur Auswahl der Bewerber aufgeführt ausgeschieden, können sie durch das Organisationskomitee als Ersatzfahrer zugelassen werden.

ARTIKEL 3.19 NENNUNG EINES AUTOMOBILS

3.19.1
Ein und dasselbe Automobil darf in einem Wettbewerb nur einmal genannt werden.

3.19.2
Unter außergewöhnlichen Umständen kann ein ASN innerhalb seines Gebietes eine Nennung für ein und dasselbe Automobil zweimal für denselben Wettbewerb zulassen unter der Voraussetzung, dass es nicht mehr als einmal von demselben Fahrer gefahren wird.

ARTIKEL 3.20 OFFIZIELLE LISTE DER NENNUNGEN

Das Organisationskomitee muss dem ASN wenigstens 48 Stunden vor Beginn des Wettbewerbes die offizielle Liste der für den Wettbewerb angenommenen Nennungen zustellen und diese allen Bewerbern verfügbar machen, es sein denn der Nennschluss liegt nach dieser Frist. In diesem Fall muss die Liste jedem Bewerber vor dem Start des Wettbewerbs zur Verfügung gestellt werden.

ARTIKEL 3.21 RESERVIERTE BEREICHE

Um Zugang zu reservierten Bereichen zu erhalten, muss jede Person eine besondere Genehmigung oder einen Ausweis besitzen.

ARTIKEL 4 TOURISTISCHE ZIELFAHRT

ARTIKEL 4.1 STRECKENFÜHRUNG

Die Fahrtstrecke bzw. Fahrtstrecken einer Touristischen Zielfahrt kann/können vorgeschrieben sein, jedoch nur mit einfachen Durchfahrtskontrollen und ohne dass den Teilnehmern während der Fahrt eine Durchschnittsgeschwindigkeit vorgeschrieben wird.

ARTIKEL 4.2 ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

4.2.1
Eine oder mehrere zusätzliche Motorsportaktivitäten, ausgenommen Geschwindigkeits-prüfungen, können Teil einer Touristischen Zielfahrt sein. Diese zusätzlichen Motorsportaktivitäten dürfen aber nur am Zielort stattfinden.

4.2.2
Bei diesen Touristischen Zielfahrten dürfen keine Geldpreise verliehen werden.

4.2.3
Eine Touristische Zielfahrt ist – selbst wenn die Teilnehmer verschiedenen Nationen angehören – von der Eintragungspflicht im Internationalen Sportkalender befreit. Sie darf jedoch in keinem Land ohne die Genehmigung des betreffenden ASN, welcher die Ausschreibung dafür zu genehmigen hat, durchgeführt werden.

4.2.4
Die Ausschreibung muss hinsichtlich der organisatorischen Einzelheiten in demselben Geiste abgefasst sein, wie er im Sportgesetz für die eigentlichen Wettbewerbe Gültigkeit hat.

4.2.5
Wenn die Strecke (oder die Strecken) einer Touristischen Zielfahrt nur das Gebiet eines ASN berührt/ berühren, so benötigen die Teilnehmer an dieser Touristischen Zielfahrt keine Lizenz.

4.2.6
Ist dies nicht der Fall, so unterliegt die Durchführung der Touristischen Zielfahrt den für Internationale Strecken festgelegten Bestimmungen und die Teilnehmer müssen die erforderlichen Lizenzen besitzen.

ARTIKEL 5 PARADE

ARTIKEL 5.1 BEDINGUNGEN

Die folgenden Bedingungen müssen beachtet werden:

5.1.1
ein offizielles Fahrzeug führt die Parade an, ein anderes beendet sie;
5.1.2
diese zwei offiziellen Fahrzeuge sind mit erfahrenen Fahrern besetzt, die der Kontrolle des Rennleiters unterliegen;

5.1.3
Überholen ist strengstens verboten;

5.1.4
Zeitnahme ist verboten;

5.1.5
jede Parade innerhalb einer Veranstaltung muss in der Ausschreibung erwähnt und die teilnehmenden Automobile müssen im offiziellen Programm aufgeführt sein.

ARTIKEL 5.2 GENEHMIGUNG

Paraden dürfen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des ASN des veranstaltenden Landes durchgeführt werden.

ARTIKEL 6 DEMONSTRATION

ARTIKEL 6.1 BEDINGUNGEN

Die folgenden Bedingungen müssen beachtet werden:

6.1.1
Demonstrationen müssen zu jeder Zeit von einem Rennleiter überwacht werden;

6.1.2
eine Demonstration mit mehr als 5 Fahrzeugen werden unter Aufsicht des Rennleiters durch ein vorausfahrendes Safety-Fahrzeug mit einem erfahrenen Fahrer jederzeit kontrolliert;

6.1.3
alle Streckenposten müssen auf ihren Plätzen sein (im Rahmen der Veranstaltung) und die Rettungsdienste sowie die Signalgebung sind vorgeschrieben;

6.1.4
Vorkehrungen zur Sicherheit der Zuschauer müssen getroffen werden;

6.1.5
die Fahrer müssen entsprechende Sicherheitsbekleidung tragen (FIA-genehmigte Bekleidung und Helme sind nachdrücklich empfohlen). Die Veranstalter können den Mindeststandard der Bekleidung festlegen;

6.1.6
die Automobile müssen bei technischen Kontrollen den Sicherheitsbestimmungen genügen;

6.1.7
eine detaillierte Liste der Teilnehmer muss nach der Technischen Abnahme veröffentlicht werden;

6.1.8
Mitfahrer sind nicht zugelassen, es sei denn, die Automobile waren ursprünglich für den Transport von Mitfahrern unter den gleichen Sicherheitsbedingungen wie für den Fahrer ausgelegt und ausgerüstet und vorausgesetzt, sie tragen entsprechende Sicherheitskleidung (die von der FIA genehmigte Bekleidung und Helme werden streng empfohlen). Die Veranstalter können einen Mindeststandard für die Bekleidung vorschreiben;

6.1.9
Überholen ist strengstens verboten, es sei denn, es wird von den Streckenposten durch Zeigen der blauen Flaggen angeordnet;

6.1.10
Zeitnahme ist verboten;

6.1.11
jede Demonstration im Rahmen einer Veranstaltung muss in der Veranstaltungsaus-schreibung erwähnt sein und die teilnehmenden Fahrzeuge müssen im offiziellen Programm aufgeführt sein.

ARTIKEL 6.2 GENEHMIGUNG

Demonstrationen dürfen ohne ausdrückliche Genehmigung des ASN des Veranstalter-Landes nicht organisiert werden.

ARTIKEL 7 STRECKEN UND RUNDSTRECKEN

ARTIKEL 7.1 INTERNATIONALE STRECKEN

7.1.1
Wenn die Strecke eines Wettbewerbes durch das Gebiet verschiedener Staaten führt, muss der ASN des Veranstalters dieses Wettbewerbes vor Beantragung zur Eintragung in den Internationalen Sportkalender die vorherige Zustimmung aller ASN, deren Gebiete durchfahren werden, und im Falle von Ländern, die nicht in der FIA vertreten sind, der FIA einholen.

7.1.2
Die ASN der zu durchfahrenden Länder üben die Sportaufsicht über den Wettbewerb auf der ganzen Strecke innerhalb der Grenzen ihres jeweiligen Landes aus. Die endgültige Bestätigung der Ergebnisse des Wettbewerbs wird jedoch von dem ASN des Veranstalters ausgesprochen.

ARTIKEL 7.2 GENEHMIGUNG VON STRECKEN

Die Strecke eines Wettbewerbes muss vom ASN genehmigt sein. Dem Antrag auf Genehmigung ist eine ausführliche Streckenskizze beizufügen, auf der die zu fahrenden Entfernungen genau angegeben sind.

ARTIKEL 7.3 MESSUNG DER ENTFERNUNGEN

Bei Wettbewerben, die keine Rekordversuche sind, sind die Entfernungen bis zu 10 km längs der mittleren Streckenlinie durch einen Fachgeometer direkt zu messen. Die Entfernungen über 10 km werden anhand der amtlichen Kilometersteine oder mittels einer amtlichen Karte im Maßstab von mind. 1: 250.000 bestimmt.

ARTIKEL 7.4 INTERNATIONALE LIZENZEN FÜR RUNDSTRECKEN ODER STRECKEN

7.4.1
Sofern ein Rennen oder ein Rekordversuch geplant ist, muss der zuständige ASN einen entsprechenden Antrag an die FIA auf Ausstellung einer internationalen Lizenz für eine permanente oder zeitweilige Rundstrecke oder Strecke richten.

7.4.2
Die FIA kann für Automobilrennen eine Rundstreckenlizenz oder für Rekordversuche eine Streckenlizenz ausstellen und sie benennt einen Inspektor um sicherzustellen, dass die Rundstrecke oder die Strecke den erforderlichen Standards entspricht.

7.4.3
Die FIA kann nach Anhören des zuständigen ASN und des Inspektors die Ausstellung einer Lizenz ablehnen oder sie entziehen, sie muss jedoch die Gründe für eine solche Entziehung oder eine solche Ablehnung angeben.

7.4.4
Angaben, die in der Lizenz für Rundstrecken oder Strecken enthalten sein müssen
7.4.4.a
In der von der FIA ausgestellten Lizenz muss die Länge der Rundstrecke oder Strecke eingetragen und im Falle einer Rundstrecke ferner die Stufe angegeben sein, welche die Kategorien der Rennfahrzeuge bezeichnet, für welche die Lizenz Gültigkeit hat (siehe Anhang O).

7.4.4.b
Es muss weiterhin angegeben sein, ob die Strecke oder Rundstrecke für die Aufstellung von Rekorden und Weltrekorden zugelassen ist.

ARTIKEL 7.5 NATIONALE LIZENZ FÜR EINE RUNDSTRECKE ODER EINE STRECKE

Ein ASN kann unter den im Sportgesetz in den Artikeln 7.5.1 und 7.5.2 aufgeführten Bedingungen gleichermaßen eine nationale Lizenz für eine Rundstrecke oder eine Strecke ausstellen.

7.5.1
In der von einem ASN ausgestellten Lizenz muss die Länge der Strecke oder Rundstrecke eingetragen und ferner angegeben sein, ob diese für die Aufstellung von nationalen Rekorden zugelassen ist.

7.5.2
Die Lizenz muss ferner die Besonderen Bestimmungen für die jeweilige Strecke oder Rundstrecke enthalten; die Fahrer müssen diese Bestimmungen kennen und beachten.

ARTIKEL 7.6

BEDINGUNGEN, DENEN PERMANENTE ODER NICHTPERMANENTE STRECKEN UND RUNDSTRECKEN GENÜGEN MÜSSEN

Die Bedingungen, welchen permanente oder nichtpermanente Strecken und Rundstrecken genügen müssen, werden in bestimmten Zeitabständen von der FIA festgesetzt.

ARTIKEL 7.7 AUSHANG DER RUNDSTRECKENLIZENZ

Die Rundstreckenlizenz muss während ihrer Gültigkeit an einem gut sichtbaren Platz der Rundstrecke ausgehängt werden.

ARTIKEL 8 STARTS UND LÄUFE

ARTIKEL 8.1 START

8.1.1
Es gibt zwei Startarten:

8.1.1.a
den rollenden Start und

8.1.1.b
den stehenden Start

8.1.2
Jedes Automobil gilt, unabhängig von der Startart, im Augenblick des Starts als gestartet. Dieses Zeichen darf in keinem Falle wiederholt werden.

8.1.3
Bei allen Wettbewerben, mit Ausnahme der Rekordversuche, muss in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen oder in der Ausschreibung die Art des Starts angegeben werden.

8.1.4
Falls eine Zeitnahme erfolgt, beginnt diese beim Start.

ARTIKEL 8.2 STARTLINIE

8.2.1
Bei allen Wettbewerben mit fliegendem Start ist dies die Linie, bei deren Durchfahren die Zeitnahme für das bzw. die Automobil(e) beginnt.

8.2.2
Bei Wettbewerben mit stehendem Start, bei denen es eine Startaufstellung gibt, ist die Startlinie die Vorderlinie der Startposition eines jeden Fahrzeugs.

8.2.3
Bei Wettbewerben mit stehendem Start, bei denen es keine Startaufstellung gibt, ist die Startlinie die Linie, die sich auf die Position jedes Fahrzeugs (und ggf. jedes Fahrers) wie vor dem Start festgelegt bezieht.

8.2.4
Die gültigen Wettbewerbsbestimmungen oder die Ausschreibung muss die jeweiligen Positionen aller Automobile vor dem Start angeben, ebenso die Art und Weise, wie diese Aufstellung ermittelt wird.

ARTIKEL 8.3 ROLLENDER START

8.3.1
Man spricht von einem rollenden Start, wenn das Automobil in dem Augenblick, in dem die Zeitnahme beginnt, schon in Bewegung ist.

8.3.2
Sofern nicht anders in den Wettbewerbsbestimmungen oder der Veranstaltungsaus-schreibung geregelt, werden die Automobile durch ein offizielles Fahrzeug von der Startaufstellung weggeführt, wobei die Startreihenfolge beibehalten werden muss. Dies kann entweder in einer Reihe oder Seite an Seite erfolgen, je nachdem wie in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen oder der Ausschreibung aufgeführt; dort muss auch das zu beachtende Verfahren beschrieben sein, wenn ein Automobil nicht von seiner zugeordneten Position starten kann.

8.3.3
Wenn das offizielle Fahrzeug die Strecke verlässt, fährt das Feld unter Beibehaltung der Reihenfolge hinter dem führenden Automobil weiter. Das Startzeichen wird erteilt. Sofern in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen oder der Ausschreibung nicht anders aufgeführt, gilt das Rennen jedoch erst als gestartet, wenn die Automobile die Startlinie überqueren und die Zeitnahme beginnt, wenn das führende Automobil diese Startlinie überquert hat.

ARTIKEL 8.4 STEHENDER START

8.4.1
Man spricht von einem stehenden Start, wenn das Automobil im Augenblick des Erteilens des Startzeichens still steht.

8.4.2
Bei einem Rekordversuch mit stehendem Start wird das Automobil derart aufgestellt, dass der Teil, welcher beim Überqueren der Startlinie das Zeitnahmeinstrument in Betrieb setzen soll, sich höchstens 10 cm hinter dieser Linie befindet. Der Motor des Automobils wird vor dem Start angelassen.

8.4.3
Bei allen anderen Wettbewerben mit stehendem Start muss in der Ausschreibung angegeben sein, ob der Motor des Automobils vor dem Startzeichen angelassen werden muss oder nicht.

8.4.4
Bei einzeln oder in einer Reihe nebeneinander stehenden Automobilen gilt das Folgende

8.4.4.a
Wenn die Zeiten mit automatischen Zeitnahme-Systemen gemessen werden, muss das Automobil bzw. müssen die Automobile vor dem Start so aufgestellt sein, wie es weiter oben für einen Rekordversuch mit stehendem Start angegeben ist.

8.4.4.b
Wenn die Zeiten mit der Stoppuhr oder mit nicht automatisch auslösbaren Zeitnahme-Systemen gemessen werden, so muss das Automobil bzw. müssen die Automobile vor dem Start so aufgestellt sein, dass der den Boden berührende Teil der Vorderräder auf der Startlinie steht.

8.4.5
Für Automobile, die von einer Startaufstellung aus starten

8.4.5.a
Ohne Rücksicht darauf, welche Startpositionen mit Bezug auf die Startlinie in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen oder der Ausschreibung zugewiesen wurde, beginnt die Zeitnahme in dem Augenblick, in welchem das Startzeichen gegeben wird.

8.4.5.b
Bei einem Rundstreckenrennen erfolgt aber, sofern es in den vorstehend aufgeführten Bestimmungen nicht ausdrücklich anders geregelt ist, nach der ersten Runde die Zeitnahme für jedes einzelne Automobil mit Durchfahren der Kontrolllinie. Weiterhin gilt folgendes:

Befindet sich die Kontrolllinie vor der Startlinie oder dem Ende der Boxengasse, so hat jedes Fahrzeug eine Runde beendet, wenn es die Kontrolllinie zum ersten Mal überquert, oder

Befindet sich die Kontrolllinie nach der Startlinie oder dem Ende der Boxengasse, so hat jedes Fahrzeug eine Runde beendet, wenn es die Kontrolllinie zum zweiten Mal überquert.

8.4.6
Nach Veröffentlichung der endgültigen Startaufstellung müssen die Plätze der am Start verhinderten Fahrer frei bleiben. Die übrigen Automobile müssen die ihnen ursprünglich zugeteilten Startplätze einnehmen.

ARTIKEL 8.5 STARTER

Bei jedem Internationalen Geschwindigkeitswettbewerb muss der Starter unbedingt der Rennleiter oder der Renndirektor sein, sofern nicht der eine oder der andere einen anderen Offiziellen mit dieser Aufgabe beauftragt.

ARTIKEL 8.6 FEHLSTART

8.6.1
Man spricht von einem Fehlstart, wenn ein Automobil sich nicht in der Startposition wie nachfolgend aufgeführt befindet:

8.6.1.a
Auf einer Rundstrecke:
Im Falle eines stehenden Starts,

- Das Fahrzeug muss in der ihm zugewiesenen Startbox stehen, wobei sich zum Zeitpunkt des Startsignals kein Teil der Kontaktfläche der Vorderreifen außerhalb der Linien (vorne und seitlich) befinden darf.

Im Falle eines rollenden Starts,

- Das Fahrzeug darf nicht zu früh oder ungleichmäßig beschleunigen und muss die ihm zugewiesene Startposition beibehalten, während es innerhalb seiner Linie von Startboxen fährt, bis das Startsignal gegeben wird.

8.6.1.b
In Disziplinen mit stehendem Start, bei denen die Automobile von einer durch die Offiziellen bestimmten Position starten:
Das Fahrzeug muss genau an der von dem Offiziellen vorgegebenen Position anhalten und darf anschließend nicht vorwärts, rückwärts oder außerhalb dieser Position bewegt werden, bis das Startsignal gegeben wird.

8.6.1.c
Diese Vorschriften können in den jeweiligen Wettbewerbsbestimmungen, in der Veranstaltungsausschreibung, durch den Renndirektor (falls ernannt) oder den Rennleiter abgeändert werden.

8.6.2
Jeder Fehlstart ist ein Verstoß gegen die vorliegenden Vorschriften.

ARTIKEL 8.7 LÄUFE

8.7.1
Ein Wettbewerb kann aus mehreren Läufen bestehen, bei welchen das Zusammenlegen der Gruppen vom Organisationskomitee festgelegt und im offiziellen Programm veröffentlicht werden muss.

8.7.2
Die Zusammensetzung der Läufe kann erforderlichenfalls geändert werden, aber nur von den Sportkommissaren.

ARTIKEL 8.8 TOTE RENNEN

Im Falle eines toten Rennens, d. h. bei vollständig gleicher Platzierung (ex aequo) müssen sich die betreffenden Bewerber den ihrem Platz im Gesamtklassement zufallenden Preis und den oder die folgenden vorgesehenen Preise teilen. Die Sportkommissare können aber, wenn alle betreffenden Bewerber und Fahrer zustimmen, einen neuen Wettbewerb für die in Frage kommenden Fahrer allein durchführen und die Bedingungen für diesen neuen Wettbewerb festsetzen. In keinem Fall darf aber der ursprüngliche Wettbewerb wiederholt werden.

ARTIKEL 9 BEWERBER UND FAHRER

ARTIKEL 9.1 REGISTRIERUNG DER BEWERBER UND FAHRER

9.1.1
Wer die Eigenschaft als Bewerber oder Fahrer erwerben will, muss einen entsprechenden Lizenzantrag an den ASN des Landes richten, dessen Nationalität er besitzt, sofern in Artikel 9.3 nicht anders aufgeführt.

9.1.2
Wenn auf dem Nennformular kein Bewerber angegeben ist, hat der erste Fahrer auch die Eigenschaft eines Bewerbers und muss daher mit beiden entsprechenden Lizenzen versehen sein.

ARTIKEL 9.2 AUSSTELLUNG EINER LIZENZ

9.2.1
Eine Bestätigung der Registrierung wird von dem betreffenden ASN gemäß einem von der FIA genehmigten Vordruck ausgestellt; dieser Vordruck muss den Namen des ASN tragen und heißt „Bewerberlizenz“, „Fahrerlizenz“ oder „Lizenz für Teilnehmer mit Behinderungen“ gemäß Anhang L.

9.2.2
Es sind drei Arten von internationalen FIA-Lizenzen vorgesehen, und zwar:

9.2.2.a
Bewerberlizenz;

9.2.2.b
Fahrerlizenz;

9.2.2.c
Lizenz für Teilnehmer mit Behinderungen.

9.2.3
Jeder ASN hat das Recht, internationale Lizenzen auszustellen.

9.2.4
Ein ASN kann auch nationale Lizenzen seiner Wahl erteilen. Er kann dazu die internationalen Lizenzen verwenden, indem er sie mit einer Aufschrift überdruckt, welche ihre Gültigkeit auf das betreffende Land oder auf bestimmte Wettbewerbsarten beschränkt.

ARTIKEL 9.3 RECHT ZUR AUSSTELLUNG VON LIZENZEN

9.3.1
Jeder ASN hat das Recht, Lizenzen an seine Staatsangehörigen auszustellen.

9.3.2
Jeder ASN hat das Recht, Lizenzen an die Staatsangehörigen der in der FIA vertretenen Länder, unter den folgenden vorgeschriebenen Bedingungen:

9.3.2.a
dass ihr Heimat-ASN mit der Ausstellung einverstanden ist, welche in besonderen Fällen und nur einmal jährlich erfolgen kann;

9.3.2.b
dass sie bei ihrem Heimat-ASN (das Land, das den Personalausweis ausgestellt hat) eine Bestätigung über den permanenten Wohnsitz in dem anderen Land nachweisen können (alle Personen, die zum Zeitpunkt der Beantragung unter 18 Jahre alt sind, müssen eine Bestätigung vorlegen, dass sie sich zum Zwecke einer Vollzeitausbildung in dem anderen Land aufhalten);

9.3.2.c
dass der Heimat-ASN die ausgestellte Lizenz zurückerhalten hat.

9.3.2.d
Die oben genannten Bedingungen gelten nicht für internationale Lizenzen, die von einem ASN des Landes, in dem ein Wettbewerb mit begrenzter Geschwindigkeit stattfindet, für eine streng limitierte Teilnahme an diesem Wettbewerb mit begrenzter Geschwindigkeit ausgestellt wurden.

9.3.3
Ein von seinem Heimat-ASN zur Beantragung einer Lizenz bei einem anderen ASN ermächtigter Bewerber oder Fahrer darf nicht Inhaber einer für das laufende Jahr gültigen Lizenz seines Heimat-ASN sein.

9.3.4
Wenn indessen in besonderen Ausnahmefällen ein Lizenzinhaber im Laufe eines Jahres eine Änderung der Nationalität der Lizenz anstrebt, kann einem solchen Begehren nur mit Einverständnis seines Heimat-ASN und nach Einzug seiner ursprünglichen Lizenz durch seinen Heimat-ASN stattgegeben werden.

9.3.5
In gleicher Weise kann ein ASN nach vorheriger Genehmigung der FIA Lizenzen an einen Ausländer ausstellen, der einem noch nicht in der FIA vertretenen Land angehört. Der ASN hat die FIA von jeder Ablehnung eines solchen Gesuches von seiner Seite in Kenntnis zu setzen.

9.3.6
In Ausnahmefällen können eingetragene Schüler einer vom ASN anerkannten Rennfahrerschule an bis zu zwei Nationalen Wettbewerben, die von dieser Rennfahrerschule organisiert sein müssen, teilnehmen, wenn das Einverständnis des Heimat-ASN und des Gast-ASN vorliegen. In diesem Fall muss die original Lizenz beim Gast-ASN hinterlegt werden. Der Gast-ASN erteilt dann für diese/n Wettbewerb/e eine entsprechende gültige Lizenz, die nach Beendigung des Wettbewerbs wieder gegen die original Lizenz umgetauscht wird.

ARTIKEL 9.4 STAATSANGEHÖRIGKEIT EINES BEWERBERS ODER FAHRERS

9.4.1
Hinsichtlich der Anwendung des Sportgesetzes nimmt jeder Bewerber oder Fahrer, der seine Lizenzen von einem ASN erhalten hat, für die Geltungsdauer dieser Lizenzen die Staatsangehörigkeit dieses ASN an.
9.4.2
Alle Fahrer, die an irgendeinem FIA-Weltmeisterschaftswettbewerb teilnehmen, behalten unabhängig von der Nationalität ihrer Lizenz die Nationalität ihres Personalausweises in allen offiziellen Dokumenten, Veröffentlichungen und Siegerehrungen.

ARTIKEL 9.5 VERWEIGERUNG DER LIZENZ

9.5.1
Ein ASN oder die FIA können die Ausstellung einer Lizenz verweigern, wenn der Antragsteller die für die beantragte Lizenz erforderlichen nationalen oder internationalen Voraussetzungen nicht erfüllt.

9.5.2
Die Gründe für eine solche Verweigerung müssen angegeben werden.

ARTIKEL 9.6 GÜLTIGKEITSDAUER EINER LIZENZ

Die Lizenzen sind bis zum 31. Dezember eines jeden Jahres gültig, es sei denn:
- der ASN trifft eine andere Entscheidung für nationale Lizenzen, oder
- für Internationale Lizenzen im Falle einer anderslautenden Bestimmung gemäß Anhang L.

ARTIKEL 9.7 AUSSTELLUNGSGEBÜHR FÜR LIZENZEN

9.7.1
Für die Ausstellung einer Jahreslizenz kann vom ASN eine Gebühr erhoben werden, welche alljährlich von dem ASN festgesetzt werden muss.

9.7.2
Die FIA muss durch den ASN über die für internationale Lizenzen erhobenen Gebühren informiert werden.

ARTIKEL 9.8 GÜLTIGKEIT DER LIZENZEN

9.8.1
Eine durch den ASN ausgestellte Bewerber- oder Fahrerlizenz ist in allen in der FIA vertretenen Ländern gültig und berechtigt den Inhaber zur Nennung oder zum Fahren in allen Wettbewerben, die unter Aufsicht des ASN, der die Lizenz ausgestellt hat, veranstaltet werden, ebenso auch in allen Wettbewerben, die im Internationalen Sportkalender eingetragen sind, unter den im Sportgesetz vorgesehenen Vorbehalten in Bezug auf die Zustimmung des ASN.

9.8.2
Der Lizenzinhaber muss bei reservierten Wettbewerben die besonderen Bedingungen, die in den Wettbewerbsbestimmungen oder in der Ausschreibung festgelegt sind, beachten.

ARTIKEL 9.9 VORZEIGEN DER LIZENZ

Bewerber und Fahrer müssen bei einer Veranstaltung auf Ersuchen des hierzu befugten Sportwartes der Veranstaltung ihre Lizenzen vorzeigen.

ARTIKEL 9.10 NENNUNGEN BEI NICHT ANERKANNTEN WETTBEWERBEN

9.10.1
Wer zu einem verbotenen Wettbewerb nennt, mitfährt, irgendeine offizielle Funktion ausübt oder sonst irgendwie daran teilnimmt, kann von dem ASN, der die Lizenz ausgestellt hat, suspendiert werden. Gegen jeden Lizenzinhaber, der an einem nicht anerkannten Wettbewerb teilnimmt, kann eine im Sportgesetz festgelegte Strafe ausgesprochen werden.

9.10.2
Wenn die nicht anerkannte Veranstaltung im Gebiet eines anderen ASN als demjenigen, der die Lizenz erteilt hat, stattfindet oder stattgefunden hat, müssen sich im Falle einer Suspendierung die beiden ASN über die Dauer der Suspendierung abstimmen. Erzielen sie keine Einigung, trifft die FIA eine Entscheidung.

9.10.3.a
Es sind nur diejenigen Nationalen Wettbewerbe offiziell anerkannt, die im Kalender des entsprechenden ASN eingetragen sind.

9.10.3.b
Mit Ausnahme von Rekordversuchen sind nur diejenigen Internationalen Wettbewerbe offiziell anerkannt, die im Internationalen Sportkalender auf der Internetseite www.fia.com veröffentlicht sind.

ARTIKEL 9.11 ÄRZTLICHES ATTEST

Sofern im Anhang L nicht anders aufgeführt, muss jeder Fahrer, der an Internationalen Wettbewerben teilnehmen will, auf Verlangen eine medizinische Eignungsbescheinigung vorlegen, die den Bestimmungen des Anhang L entspricht.

ARTIKEL 9.12 PSEUDONYM

9.12.1
Die Verwendung eines Pseudonyms muss in einem besonderen an den ASN, welcher die Lizenz erteilt, gerichteten Gesuch beantragt werden.

9.12.2
Die Lizenz wird in diesem Fall – das zugelassene Pseudonym enthaltend – ausgestellt.

9.12.3
Solange ein Lizenzinhaber unter einem Pseudonym geführt wird, darf er an keinem Wettbewerb unter einem anderen Namen teilnehmen.

9.12.4
Der Wechsel eines Pseudonyms ist denselben Formalitäten unterworfen wie dessen Erlangung.

9.12.5
Wer zum Führen eines Pseudonyms berechtigt ist, kann seinen Namen nur nach einer neuerlichen Entscheidung des ASN wieder annehmen, der ihm daraufhin eine neue Lizenz ausstellt.

ARTIKEL 9.13 AUSTAUSCH EINES GENANNTEN FAHRERS

9.13.1
Der Austausch eines genannten Fahrers vor Nennschluss ist erlaubt, sofern dies nicht durch irgendwelche anzuwendenden Bestimmungen verboten ist.

9.13.2
Der Austausch eines genannten Fahrers nach Nennschluss ist nur erlaubt mit der Genehmigung des Organisationskomitees und nur, falls dies nicht den Wechsel des Bewerbers nach sich zieht.

ARTIKEL 9.14 STARTNUMMERN

Während eines Wettbewerbes muss jedes Automobil an gut sichtbarer Stelle eine oder mehrere Ziffern oder sonstige Kennzeichen gemäß gültiger Vorschriften des Sportgesetzes tragen, sofern dies in den anzuwendenden Bestimmungen nicht anders geregelt ist.

ARTIKEL 9.15 VERANTWORTUNG DES BEWERBERS

9.15.1
Der Bewerber ist für die Handlungen und Unterlassungen einer jeden Person, die in seinem Namen an einem Wettbewerb oder einer Meisterschaft teilnimmt oder in deren Zusammenhang Dienste verrichtet, insbesondere einschließlich seiner direkten oder indirekten Mitarbeiter, seiner Fahrer, Mechaniker, Berater, Dienstleister oder Mitfahrer sowie aller Personen, denen der Bewerber den Zugang zu den reservierten Bereichen erlaubt hat, verantwortlich.

9.15.2
Im Übrigen ist jede dieser Personen ebenso für jede Verletzung des Sportgesetzes, gegebenenfalls der FIA-Bestimmungen oder des Nationalen Reglements des betreffenden ASN verantwortlich.

9.15.3
Auf Verlangen der FIA muss der Bewerber der FIA eine vollständige Liste der Personen zur Verfügung stellen, die in seinem Namen an einem Wettbewerb oder einer Meisterschaft teilnehmen oder in deren Zusammenhang Dienste verrichten.

ARTIKEL 9.16 VERBOT, EINEN WETTBEWERB DURCH EINEN ANDEREN ZU ERSETZEN

9.16.1
Jeder Bewerber, der seine Nennung abgegeben hat oder jeder Fahrer, der sich verpflichtet hat, in einem Internationalen oder Nationalen Wettbewerb zu fahren, der aber nicht an diesem, sondern an einem anderen, am gleichen Tag an einem anderen Ort stattfindenden Wettbewerb teilnimmt, wird suspendiert (vorläufiger Lizenzentzug), und zwar vom Augenblick des Beginns dieses letzteren Wettbewerbes an, für eine vom betreffenden ASN zu bestimmende Dauer.

9.16.2
Wenn die beiden Wettbewerbe in verschiedenen Ländern stattfinden, muss zwischen den beiden in Frage kommenden ASN eine Einigung über die anzusprechende Bestrafung herbeigeführt werden. Wenn die beiden ASN sich nicht einigen können, wird die Frage der FIA vorgelegt; deren Entscheidung ist dann endgültig.

ARTIKEL 9.17 EINSCHRÄNKUNGEN FÜR DEN FIA-PRÄSIDENTEN UND DEN STELLVERTRETENDEN PRÄSIDENTEN FÜR SPORT NACH ENDE DER AMTSZEIT

Ein Bewerber, der an einer FIA-Meisterschaft teilnimmt, darf die Dienste eines ehemaligen FIA-Präsidenten oder eines ehemaligen stellvertretenden FIA-Präsidenten für Sport (sei es als Angestellter, unabhängiger Auftragnehmer, Berater oder auf andere Weise) frühestens nach Ablauf von sechs Monaten nach Beendigung des Amtes des Präsidenten bzw. des stellvertretenden Präsidenten für Sport in Anspruch nehmen, und in jedem Fall darf der vorgenannte Bewerber, und dies ohne zeitliche Begrenzung, keine vertraulichen Informationen erlangen, daraus Nutzen ziehen oder sie verwenden, die ein ehemaliger Präsident der FIA oder ein ehemaliger Delegierter des FIA Präsidenten für Sport während seiner Amtszeit erhalten hat.

ARTIKEL 10 AUTOMOBILE

ARTIKEL 10.1 EINTEILUNG DER AUTOMOBILE

Automobile können sowohl für Rekordversuche als auch für andere Wettbewerbe nach Typ und/oder Motor-Hubraum, unabhängig vom Typ, eingeteilt werden. Rekordversuche und Wettbewerbe können auf solche Automobile beschränkt werden, wie sie in den gültigen Bestimmungen oder Rekordeinteilungen vorgesehen sind.

ARTIKEL 10.2 GEFÄHRLICHE KONSTRUKTIONEN

Ein Automobil, dessen Konstruktion besondere Gefahren aufzuweisen scheint, kann durch die Sportkommissare disqualifiziert werden.

ARTIKEL 10.3 HOMOLOGATION VON AUTOMOBILEN

10.3.1
Für Automobile kann eine Homologation in Übereinstimmung mit den gültigen Technischen oder Sportlichen Bestimmungen beantragt werden.

10.3.2
Nach Abschluss und Genehmigung durch die FIA oder den betreffenden ASN bildet das Homologationsblatt in Übereinstimmung mit den Bestimmungen die Grundlage für die Technische Abnahme des Automobils.

10.3.3
Die Automobile müssen mit ihren entsprechenden Homologationsunterlagen übereinstimmen, ausgenommen im Falle von Automobilen mit Anpassungen für Fahrer mit Körperbehinderung, die im Besitz einer von der FIA ausgestellten Bestätigung der Anpassungen sind. In diesem Fall sind Änderungen am Automobil in Übereinstimmung mit den Anpassungen wie in der Bestätigung aufgeführt zulässig.

10.3.4
Ein Irrtum oder eine Unterlassung durch die juristische Person, welche die Homologation eingereicht hat, hebt die Nicht-Übereinstimmung mit diesen Bestimmungen nicht auf.

ARTIKEL 10.4

DISQUALIFIKATION, SUSPENDIERUNG ODER AUSSCHLUSS EINES BESTIMMTEN FAHRZEUGS

10.4.1
Ein ASN oder die FIA können ein bestimmtes Automobil disqualifizieren, suspendieren oder aus einem oder mehreren Wettbewerben ausschließen, wenn das Sportgesetz oder das Nationale Sportreglement entweder durch den Bewerber, den Fahrer oder den Konstrukteur des Fahrzeuges bzw. durch seinen rechtmäßigen Stellvertreter verletzt worden ist.

10.4.2
Ein ASN kann ein bestimmtes Fahrzeug suspendieren oder ausschließen, wenn das Sportgesetz oder das Nationale Sportreglement verletzt worden sind, entweder durch den Bewerber, den Fahrer oder seinen rechtmäßigen Stellvertreter.
10.4.3
Diese Suspendierung, falls sie international ist, oder dieser Ausschluss, muss durch den ASN der FIA gemeldet werden, die sie allen anderen ASN mitteilt. Diese Letzteren haben dem betreffenden Automobil während der Dauer der Strafe die Zulassung zu jedem unter ihrer Aufsicht stattfindenden Wettbewerb zu versagen.

10.4.4
Falls die Entscheidung von einem ASN gegen ein Automobil getroffen wurde, das einem anderen ASN untersteht, so kann bei der FIA als letzter Instanz dagegen Berufung eingelegt werden.

ARTIKEL 10.5 SUSPENDIERUNG ODER AUSSCHLUSS EINER AUTOMOBILMARKE

10.5.1
Ein ASN kann auf seinem eigenen Gebiet eine Automobilmarke suspendieren, wenn das Sportgesetz oder das Nationale Sportreglement von dem Konstrukteur dieser Automobile oder seinem rechtmäßigen Stellvertreter verletzt worden sind.

10.5.2
Wenn der ASN diese Strafe international gültig machen oder die betreffende Marke ausschließen will, so muss er ein dahingehendes Gesuch an den Präsidenten der FIA richten, der den Fall vor das Internationale Sportgericht bringen kann.

10.5.3
Falls das Internationale Sportgericht die internationale Ausdehnung der Strafe genehmigt, wird seine Entscheidung sofort über die FIA allen ASN bekanntgegeben. Diese Letzteren dürfen ein Automobil der bestraften Marke während der Dauer der Strafe zu keinem unter ihrer Aufsicht durchgeführten Wettbewerb zulassen.

10.5.4
Gegen diese Entscheidung des Internationalen Sportgerichts kann nach den Bestimmungen des Sportgesetzes von der bestraften Automobilmarke über den ASN, dem sie untersteht, oder vom ASN, der die internationale Ausdehnung der Strafe beantragt hat, beim Internationalen Berufungsgericht Berufung eingelegt werden. 86

10.5.5
Falls der für die bestrafte Automobilmarke zuständige ASN selbst die internationale Ausdehnung der Strafe beantragt hat, darf dieser sich nicht weigern, die Berufung der bestraften Automobilmarke an die FIA weiterzugeben.

ARTIKEL 10.6 WERBUNG AN AUTOMOBILEN

10.6.1
Die Werbung an Automobilen ist unter Berücksichtigung der im Sportgesetz aufgeführten Bestimmungen freigestellt.

10.6.2
Bewerber, die an internationalen Wettbewerben teilnehmen, dürfen keine Werbung an ihren Fahrzeugen anbringen, welche politischer oder religiöser Natur ist oder den Interessen der FIA schadet.

10.6.3.a
Die ASN sind gehalten, Sonderbestimmungen für Wettbewerbe unter ihrer Kontrolle zu erlassen.

10.6.3.b
In jedem Fall müssen diese Sonderbestimmungen in der Ausschreibung des Wettbewerbs erwähnt werden, ebenso wie alle übrigen in dem Land des Wettbewerbs existierenden gesetzlichen oder administrativen Bedingungen.

ARTIKEL 10.7 UNLAUTERE WERBUNG

10.7.1
Der Bewerber oder die Firma, welche aus Anlass eines Wettbewerbes Werbung mit den erzielten Ergebnissen betreibt, muss die allgemeinen und besonderen Bedingungen der beworbenen Leistung, ferner die Art des Wettbewerbes, die Kategorien, Klasse usw. des Automobils sowie den erzielten Platz oder das erreichte Ergebnis angeben.

10.7.2
Jedes absichtliche Auslassen oder Hinzufügen, das seiner Natur nach geeignet ist, einen Zweifel in der öffentlichen Meinung hervorzurufen, kann Anlass zu Bestrafungen der für die Werbung verantwortlichen Person sein.

10.7.3
Jede Werbung vor Beendigung des letzten Wettbewerbs einer Meisterschaft, eines Cups, einer Trophäe, Challenge oder Serie der FIA in Zusammenhang mit den Ergebnissen dieser Meisterschaft, des Cups, der Trophäe, Challenge oder Serie muss die Worte beinhalten: „vorbehaltlich der offiziellen Veröffentlichung der Ergebnisse durch die FIA“.

10.7.4
Diese Bestimmungen sind auch für den Gewinn eines Wettbewerbs zu einer Meisterschaft, eines Cups, einer Trophäe, Challenge oder Serie der FIA anzuwenden.

10.7.5
Das besondere FIA-Logo der jeweiligen Meisterschaft, des Cups, der Trophäe, Challenge oder Serie der FIA muss in dieser Werbung enthalten sein.

10.7.6
Jeder Verstoß gegen diese Bestimmung kann zu einer Strafe führen, die von der FIA gegen einen Bewerber, einen Automobilhersteller, Fahrer, ASN oder Firma ausgesprochen werden kann, welcher für die Veröffentlichung der Werbung verantwortlich ist.

10.7.7
Jeder Einspruch oder jede Anfechtung hinsichtlich der Bezeichnung eines Automobils, dessen Bestandteile von verschiedenen Konstrukteuren geliefert sind, wird durch den ASN entschieden, falls

diese Konstrukteure ihren Sitz im Lande des ASN haben, beziehungsweise durch die FIA, falls sie ihren Sitz in verschiedenen Ländern haben.

ARTIKEL 11 SPORTWARTE

ARTIKEL 11.1 LISTE DER SPORTWARTE

11.1.1
Die folgenden Personen heißen „Sportwarte“ und können Helfer haben:

11.1.1.a
die Sportkommissar;

11.1.1.b
der Renndirektor;

11.1.1.c
der Renn-/Rallyeleiter;

11.1.1.d
Veranstaltungssekretär;

11.1.1.e
die Zeitnehmer;
11.1.1.f
die Technische Kommissare;

11.1.1.g
der Medizinische Einsatzleiter (Definition der Pflichten in den gültigen Wettbewerbs-bestimmungen);
11.1.1.h
der Sicherheitsbeauftragte (Definition der Pflichten in den gültigen Wettbewerbs-bestimmungen);

11.1.1.i
die Streckenposten;

11.1.1.j
die Flaggenposten;

11.1.1.k
die Zielrichter;

11.1.1.l
die Sachrichter;

11.1.1.m
die Starter;
11.1.1.n
der Umweltbeauftragte (Definition der Pflichten in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen).

11.1.2
Die nachfolgenden Sportwarte können für Wettbewerbe einer FIA-Meisterschaft benannt werden, wobei ihre Pflichten in den entsprechenden Wettbewerbsbestimmungen beschrieben sind:

11.1.2.a
Delegierter Bereich Sport;

11.1.2.b
Delegierter Sicherheit;

11.1.2.c
Delegierter Medizinische Versorgung;

11.1.2.d
Delegierter Technik;

11.1.2.e
Delegierter Presse.

ARTIKEL 11.2 ÜBERWACHUNGSRECHT

Abgesehen von den vorstehend aufgelisteten Sportwarten kann jeder ASN entsprechend qualifizierten Personen das Recht erteilen, ihre Landsleute bei allen in einem beliebigen Land nach dem Sportgesetz durchgeführten Wettbewerben zu überwachen und gegebenenfalls die Interessen ihrer Landsleute gegenüber den Veranstaltern von Wettbewerben zu vertreten.

ARTIKEL 11.3 AUFBAU DER ORGANISATION SPORTWARTE

11.3.1
Bei Internationalen Wettbewerben muss ein Kollegium von mindestens drei Sportkommissaren sowie ein Renn-/Rallyeleiter vorhanden sein. Wenn Wettbewerbe ganz oder teilweise durch Zeit entschieden werden, sind ebenfalls ein oder mehrere Zeitnehmer einzusetzen.

11.3.2
Die Sportkommissare handeln als ein Kollegium unter der Leitung eines Vorsitzenden, welcher ausdrücklich in der Ausschreibung oder in den gültigen Bestimmungen als solcher benannt ist.

11.3.3
Der Vorsitzende des Kollegiums der Sportkommissare ist im Einzelnen verantwortlich für Planung und Ablauf der Sitzungen. Er ist ebenfalls verantwortlich für das Erstellen von Tagesordnungen und für die Protokolle der Sitzungen.

11.3.4
Im Falle von Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

11.3.5
Sofern nicht anders bestimmt sind die Sportkommissare für die gesamte Dauer des Wettbewerbs wie im Sportgesetz aufgeführt in Dienst.

11.3.6
Der Renn-/Rallyeleiter muss während der gesamten Veranstaltung in engem Kontakt mit den Sportkommissaren stehen, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

11.3.7
Für einen Weltrekordversuch ist lediglich ein einzelner, vom ASN benannter Sportkommissar erforderlich. Dieser Sportkommissar erfüllt die gleiche Rolle wie der Vorsitzende des Sportkommissarskollegiums.

11.3.8
Für einen absoluten Weltrekordversuch oder einen allgemeinen Weltrekordversuch wird von der FIA ein Kollegium von zwei Sportkommissaren benannt. Einer dieser Sportkommissare kann vom ASN benannt werden. Der Vorsitzende des Kollegiums wird von der FIA benannt. Im Falle einer Meinungsverschiedenheit zwischen den Sportkommissaren liegt die endgültige Entscheidung beim Vorsitzenden der Sportkommissare.

ARTIKEL 11.4 ERNENNUNG DER SPORTWARTE

11.4.1
Wenigstens einer der Sportkommissare wird durch den ASN ernannt, der die Veranstaltung durchführt bzw. die Veranstaltungsgenehmigung dafür erteilt.

11.4.2
Die anderen Sportkommissare werden vorbehaltlich der Genehmigung durch den betreffenden ASN vom Veranstalter ernannt.

ARTIKEL 11.5 INTERESSENKONFLIKT

In Übereinstimmung mit Artikel 2.2 des Ethikkodex der FIA darf kein Offizieller, insbesondere einschließlich der Sportkommissare, der Renndirektoren, der Renn-/Rallyeleiter, der Technischen Kommissare, der Veranstaltungssekretäre, der Obleute der Zeitnahme und gegebenenfalls der Technischen Delegierten, finanzielle oder persönliche Interessen haben oder zu haben scheinen, die von Erfüllung ihrer Aufgaben auf integre, unabhängige und gewissenhafte Art ablenken könnten.

ARTIKEL 11.6 VERBOTENE FUNKTIONEN

11.6.1
Kein Sportwart darf bei einer Veranstaltung eine andere Funktion ausüben als die, für die er bestimmt worden ist.

11.6.2
Sie dürfen weder als Bewerber noch als Fahrer an irgendeinem Wettbewerb im Rahmen einer Veranstaltung teilnehmen, bei der sie als Sportwart tätig sind, außer bei nationalen Wettbewerben, sofern durch den Heimat-ASN erlaubt.

ARTIKEL 11.7 VERGÜTUNG DER SPORTWARTE

11.7.1
Die Sportkommissare müssen ehrenamtlich tätig sein, eine besondere Entscheidung der FIA oder des ASN ausgenommen.

11.7.2
Die anderen Sportwarte erhalten nach einem von ihrem ASN aufgestellten Tarif für ihre Dienste eine Vergütung.

ARTIKEL 11.8 PFLICHTEN DER SPORTKOMMISSARE

11.8.1
Die Sportkommissare sind in keiner Weise für die Organisation der Veranstaltung verantwortlich und dürfen keine diese Veranstaltung betreffende organisatorische Tätigkeit ausüben.

11.8.2
Sie sind daher in Ausübung ihrer Funktionen niemand anderem gegenüber verantwortlich als dem ASN und der FIA, unter deren Bestimmungen sie tätig sind.

11.8.3
Ausnahmsweise und nur für den Fall, dass eine Veranstaltung unmittelbar durch einen ASN organisiert wird, können die Sportkommissare einer solchen Veranstaltung ihre Funktion mit denen der Veranstalter gemeinsam ausüben.

11.8.4
Mit Ausnahme von Veranstaltungen einer FIA-Meisterschaft müssen die Sportkommissare sobald wie möglich nach Beendigung der Veranstaltung einen Schlussbericht an den ASN unterzeichnen und

abschicken, der die Ergebnisse jedes Wettbewerbes sowie Einzelheiten über eingelegte Proteste oder ausgesprochene Disqualifikationen enthält, welchem sie zugleich ihre Meinung bezüglich einer eventuell zu treffenden Entscheidung für eine Suspendierung oder einen Ausschluss beifügen.

11.8.5
Bei einer Veranstaltung, welche mehrere Wettbewerbe umfasst, können für jeden einzelnen Wettbewerb unterschiedliche Sportkommissare ernannt werden.

11.8.6
Im Falle eines Konflikts zwischen Entscheidungen, die durch verschiedene, für die gleiche Veranstaltung benannte Sportkommissare getroffen werden, gilt die folgende Reihenfolge:
1) Wettbewerb einer FIA-Meisterschaft
2) Wettbewerb eines Cups, einer Trophäe, einer Challenge oder Serie der FIA
3) Wettbewerb einer Internationalen Serie
4) Wettbewerb einer Nationalen Meisterschaft
5) Wettbewerb eines nationalen Cups, Trophäe, Challenge oder Serie.

ARTIKEL 11.9 BEFUGNISSE DER SPORTKOMMISSARE

11.9.1
Die Sportkommissare haben die unumschränkte Vollmacht, im Rahmen der Veranstaltung, für welche sie benannt wurden, die Beachtung des Sportgesetzes, gegebenenfalls der Bestimmungen der FIA, der Nationalen Reglements, der Bestimmungen der Ausschreibung und der offiziellen Programme durchzusetzen, vorbehaltlich der Anwendung der Bestimmungen der Artikel 11.9.3.w und 14.1.

11.9.2.a
Sie können jede Angelegenheit klären, die sich bei der Veranstaltung ergeben könnte, vorbehaltlich des Rechtes auf Berufung gemäß den Bestimmungen des Sportgesetzes.

11.9.2.b
Sie können auch über einen mutmaßlichen Verstoß gegen die Bestimmungen entscheiden, der außerhalb des Rahmens einer Veranstaltung begangen wurde, vorausgesetzt, dass die Veranstaltung, für welche sie benannt wurden, der Entdeckung dieses mutmaßlichen Verstoßes unmittelbar folgt.

11.9.3
Im Rahmen ihrer Pflichten können sie insbesondere:

11.9.3.a
über die Anwendung einer Strafe im Falle eines Verstoßes gegen die Bestimmungen entscheiden;

11.9.3.b
die Ausschreibung abändern;

11.9.3.c
die Zusammensetzung oder die Anzahl der Läufe abändern;

11.9.3.d
im Falle von ex aequo einen neuen Start ansetzen;
11.9.3.e
die von den Sachrichtern vorgeschlagenen Berichtigungen genehmigen oder ablehnen, wobei die Entscheidung der Sportkommissare gegenüber den Sachrichterentscheidungen Vorrang haben;

11.9.3.f
Strafen verhängen;

11.9.3.g
darüber entscheiden, eine Strafe in Übereinstimmung mit Art. 12.2.3 auszusetzen;

11.9.3.h
die Entfernung und/oder den Verweis einer Person aus allen oder einem Teil der reservierten Bereiche einer Veranstaltung anordnen und/oder einer Person den weiteren Zugang zu diesen Bereichen verweigern;

11.9.3.i
Disqualifikationen aussprechen;

11.9.3.j
Änderungen in der Wertung vornehmen;

11.9.3.k
einem Fahrer bzw. einem Automobil, der/das, wie sie annehmen oder wie es ihnen vom Renn-/Rallyeleiter gemeldet wurde, möglicherweise eine Gefahr darstellt, die Teilnahme an dem Wettbewerb versagen;

11.9.3.l
gegen einen Bewerber oder Fahrer, der nach ihrer Ansicht oder auf Grund einer Meldung des Renn-/Rallyeleiters bzw. des Organisationskomitees zur Teilnahme nicht befugt ist oder den sie unkorrekten Verhaltens oder einer betrügerischen Handlung für schuldig befinden, eine Strafe aussprechen;

11.9.3.m
für den Fall, dass der Bewerber oder Fahrer sich weigert, der Anordnung eines verantwortlichen Sportwartes Folge zu leisten, verlangen, dass der Betreffende die reservierten Bereiche verlässt;

11.9.3.n
in Fällen höherer Gewalt oder aus zwingenden Gründen der Sicherheit einen Wettbewerb zeitlich verschieben;

11.9.3.o
Änderungen des offiziellen Programms durchführen, wenn diese von dem Renn-/Rallyeleiter bzw. dem Veranstalter beantragt werden, um eine größere Sicherheit zu gewährleisten;

11.9.3.p
mit Ausnahme des Vorsitzenden der Sportkommissare im Rahmen einer FIA-Weltmeisterschaft von einem entfernten Standort aus arbeiten, soweit sie durch höhere Gewalt daran gehindert sind;

11.9.3.q
falls erforderlich im Falle der Abwesenheit eines oder mehrerer Sportkommissare einen oder mehrere Vertreter ernennen, insbesondere, wenn die Anwesenheit von drei Sportkommissare unabdingbar ist. In Ausnahmefällen kann der/die Vertreter von einem entfernten Standort aus arbeiten, jedoch muss im Rahmen einer FIA-Meisterschaft, eines FIA-Cups, einer FIA-Challenge, einer FIA-Trophäe oder einer FIA-Serie mindestens einer der von der FIA benannten internationalen Sportkommissare persönlich anwesend sein;

11.9.3.r
die Entscheidung zum vorübergehenden oder endgültigen Abbruch eines Rennens oder eines Teils davon treffen;

11.9.3.s
die Wertungen und Ergebnisse endgültig bestätigen;

11.9.3.t
die Anordnung für technische Untersuchungen erteilen;

11.9.3.u
auf Aufforderung der FIA (oder des ASN) oder auf eigene Initiative die Durchführung einer Alkoholkontrolle anordnen, die Anzahl der zu kontrollierenden Fahrer und Sportwarte bestimmen und die Fahrer und Sportwarte auswählen, die sich einer solchen Alkoholkontrolle in Übereinstimmung mit 92
den anzuwendenden Bestimmungen unterziehen müssen;

11.9.3.v
bei Meisterschaften, Cups, Trophäen, Challenges und Serien, bei welchen ein Renndirektor im Einsatz ist, in Angelegenheiten, die ihnen eventuell vom Renndirektor vorgelegt werden, die oben aufgeführten Strafen aussprechen;

11.9.3.w
in Fällen, in denen aus welchen Gründen auch immer eine Entscheidung nach der Veranstaltung getroffen werden muss, können die Sportkommissare ihre Befugnisse an das nachfolgende Kollegium der Sportkommissare einer der nachfolgenden Veranstaltungen in der gleichen Meisterschaft, dem gleichen Cup, der gleichen Trophäe, Challenge oder Serie delegieren, oder alternativ an ein zur diesem Zweck zusammengetretenes Kollegium der Sportkommissare, das durch die Behörde ausgesucht wird, die auch für die Auswahl des ursprünglichen Kollegiums verantwortlich war. Wenn ein nationaler Sportkommissar Mitglied des Kollegiums der Sportkommissare ist, kann der ASN, welcher den ursprünglichen Sportkommissar benannt hat, einen Sportkommissar zu~~r~~ einer der nachfolgenden Veranstaltungen entsenden oder er kann dessen Befugnis an den nationalen Sportkommissar des Kollegiums einer der nachfolgenden Veranstaltungen übertragen;

11.9.3.x
die Sportkommissare können jede geeignete Videoanlage oder jedes geeignete elektronische System als Entscheidungshilfe verwenden.

11.9.4
Alle Wertungen und Ergebnisse ebenso alle von den Offiziellen getroffenen Entscheidungen werden an der Offiziellen Aushangtafel veröffentlicht, zusammen mit der Zeit der Veröffentlichung, oder auf der elektronischen Aushangtafel (soweit vorhanden). Bei Veröffentlichung sowohl auf der Offiziellen als auch auf der elektronischen Aushangtafel hat die Zeit der Veröffentlichung auf der Offiziellen Aushangtafel Vorrang.

11.9.5
Nach der Verkündung der Entscheidung der Sportkommissare an die Parteien können die Sportkommissare, die diese Entscheidung verfassen, auf eigene Initiative oder auf Antrag einer der Parteien jeden in der Begründung und/oder im verfügenden Teil ihrer Entscheidung enthaltenen Schreibfehler berichtigen, ohne jedoch deren Bedeutung zu ändern oder zu modifizieren. Die Frist für die Mitteilung der Berufungsabsicht beginnt jedoch mit dem Datum der Verkündung der ursprünglichen Entscheidung und nicht der berichtigten Entscheidung im Sinne dieser Bestimmung.

11.9.6.a
Alle Angelegenheiten in Zusammenhang mit den Anti-Doping Bestimmungen der FIA fallen in die alleinige Zuständigkeit des Anti-Doping Disziplinarkomitees der FIA (FIA Anti-Doping Disciplinary Committee).

11.9.6.b
Alle Angelegenheiten in Zusammenhang mit den Formel Eins Finanziellen Bestimmungen der FIA (FIA Formula One Financial Regulations), den Formel Eins Finanziellen Bestimmungen der FIA für Triebwerke, den Formel-E Finanziellen Bestimmungen der FIA und den Formel-E Finanziellen Bestimmungen der FIA für Hersteller fallen in die alleinige Zuständigkeit der FIA-Administration für die Kostenobergrenzen (FIA Cost Cap Administration) und des FIA-Gremiums für Entscheidungen in Zusammenhang mit den Kostenobergrenzen (FIA Cost Cap Adjudication).

ARTIKEL 11.10

PFLICHTEN DES RENNDIREKTORS (ANWENDUNG NUR FÜR RUNDSTRECKENRENNEN)

11.10.1
Für die gesamte Dauer jeder Meisterschaft, jeden Cups, jeder Trophäe, Challenge oder Serie kann ein Renndirektor benannt werden.

11.10.2
Der Rennleiter muss in permanenter Abstimmung mit dem Renndirektor arbeiten.

11.10.3
In den nachfolgenden Angelegenheiten hat der Renndirektor übergeordnete Autorität und der Rennleiter darf diesbezügliche Anweisungen nur mit seiner ausdrücklichen Genehmigung erteilen:

11.10.3.a
die Überwachung des Trainings und des Rennens, die Einhaltung des Zeitplans und, sofern er es für erforderlich hält, die Unterbreitung eines Vorschlags an die Sportkommissare zur Änderung des Zeitplans in Übereinstimmung mit dem Sportgesetz oder den Wettbewerbsbestimmungen;

11.10.3.b
das Anhalten eines Fahrzeugs in Übereinstimmung mit dem Sportgesetz oder den Wettbewerbsbestimmungen;

11.10.3.c
der Abbruch des Trainings oder Unterbrechung des Rennens in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen, sofern er eine Fortführung als zu gefährlich erachtet, und die Sicherstellung, dass das korrekte Restartverfahren erfolgt;

11.10.3.d
der Startablauf;

11.10.3.e
der Einsatz des Safety Cars.

11.10.4
Falls seine Pflichten und Verantwortlichkeiten von den vorstehend aufgeführten abweichen müssen, so werden diese in den jeweiligen Wettbewerbsbestimmungen aufgeführt.

ARTIKEL 11.11 PFLICHTEN DES RENN-/RALLYELEITERS

11.11.1
Der Renn-/Rallyeleiter kann gleichzeitig Sekretär der Veranstaltung sein und sich durch Stellvertreter unterstützen lassen.

11.11.2
Wenn eine Veranstaltung mehrere Wettbewerbe umfasst, kann für jeden einzelnen ein unterschiedlicher Renn-/Rallyeleiter bestimmt werden.

11.11.3
Der Renn-/Rallyeleiter ist für die Durchführung der Veranstaltung in Übereinstimmung mit den gültigen Bestimmungen verantwortlich.

11.11.4
Insbesondere muss er, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit dem Renndirektor:

11.11.4.a
in Zusammenarbeit mit den zivilen und militärischen Dienststellen, die insbesondere zur Überwachung einer Veranstaltung verpflichtet sind und die unmittelbarer für die öffentliche Sicherheit verantwortlich sind, die Ordnung sicherzustellen;
11.11.4.b
sich vergewissern, dass alle Sportwarte auf ihren Posten sind;

11.11.4.c
sich vergewissern, dass alle Sportwarte im Besitz aller für die Ausübung ihrer Tätigkeit notwendigen Anweisungen sind;

11.11.4.d
die Bewerber und ihre Fahrzeuge überwachen und verhindern, dass ein disqualifizierter, suspendierter oder ausgeschlossener Bewerber oder Fahrer an Wettbewerben, für die er nicht mehr zugelassen ist, teilnimmt;

11.11.4.e
sich überzeugen, dass jedes Automobil und gegebenenfalls jeder Bewerber die dem offiziellen Programm entsprechenden Startnummern tragen;

11.11.4.f
sich überzeugen, dass das Automobil von dem gemeldeten Fahrer gefahren wird und die Automobile nach Kategorien und Klassen ordnen;

11.11.4.g
die Fahrzeuge bis zur Startlinie vorrücken lassen, sie in der vorgeschriebenen Ordnung aufstellen und gegebenenfalls das Startzeichen geben;

11.11.4.h
den Sportkommissaren Vorschläge unterbreiten, welche Änderungen des offiziellen Programms sowie Fehler, Verstöße eines Bewerbers gegen die Bestimmungen betreffen;

11.11.4.i
Proteste entgegennehmen und für ihre unverzügliche Weitergabe an die Sportkommissare sorgen, die dann über das weitere Vorgehen entscheiden;

11.11.4.j
die Protokolle der Zeitnehmer, der Technischen Kommissare, der Streckenposten sowie alle notwendigen Auskünfte zur Erstellung des Endergebnisses zusammenfassen;

11.11.4.k
die Daten für den Schlussbericht der Sportkommissare bezüglich des (der) Wettbewerbs(e), für den (die) sie zuständig waren, vorbereiten oder vom Sekretär der Veranstaltung vorbereiten lassen;

11.11.4.l
im Rahmen Internationaler Wettbewerbe den Zugang zu den reservierten Bereichen überwachen, um sicherzustellen, dass keine Person, die nach Ermessen der FIA einen der in Artikel 12.2 genannten Verstöße begangen zu haben scheint, zu diesen reservierten Bereichen Zugang hat.

ARTIKEL 11.12 PFLICHTEN DES SEKRETÄRS DER VERANSTALTUNG

11.12.1
Der Sekretär der Veranstaltung ist für die sachliche Organisation der Veranstaltung und die hierauf bezüglichen Bekanntmachungen sowie für alle Überprüfungen der Dokumente der Bewerber und Fahrer verantwortlich.

11.12.2
Er muss sich vergewissern, dass die verschiedenen Sportwarte mit den Pflichten ihrer Ämter vertraut und mit der nötigen Ausrüstung versehen sind.

11.12.3
Er unterstützt, falls erforderlich, den Rennleiter bei der Vorbereitung der Schlussberichte für die einzelnen Wettbewerbe.

ARTIKEL 11.13 PFLICHTEN DER ZEITNEHMER

Die Hauptpflichten der Zeitnehmer sind:

11.13.1
sich bei Beginn der Veranstaltung beim Renn-/Rallyeleiter zu melden, der ihnen nötigenfalls die erforderlichen Anweisungen gibt;

11.13.2
das Startzeichen zu geben, wenn sie vom Renn-/Rallyeleiter Auftrag hierzu erhalten;

11.13.3
für die Zeitnahme nur die vom ASN zugelassenen Instrumente oder, wenn eine Messung mit 1/1000 Sekunde notwendig ist, nur die von der FIA zugelassenen Instrumente zu verwenden;

11.13.4
die von jedem Automobil zur Zurücklegung der Strecke benötigten Zeiten festzustellen;

11.13.5
in eigener Verantwortung ihre Protokolle aufzustellen und zu unterzeichnen, und sie mit allen notwendigen Unterlagen dem Renn-/Rallyeleiter zu übergeben;

11.13.6
auf Verlangen ihre Zeitnehmerlisten im Original an die Sportkommissare oder den ASN zu senden;

11.13.7
die Zeiten und Ergebnisse nur den Sportkommissaren oder dem Renn-/Rallyeleiter mitzuteilen, falls nicht von Seiten dieser Sportwarte andere Anweisungen ergangen sind.

ARTIKEL 11.14 PFLICHTEN DER TECHNISCHEN KOMMISSARE

11.14.1
Die Technischen Kommissare sind mit jeder Art von Kontrollen der Automobile beauftragt, wobei sie ihre Aufgaben an Assistenten übertragen können.

11.14.2
Sie müssen:

11.14.2.a
entweder vor der Veranstaltung auf Ersuchen des ASN bzw. des Organisationskomitees oder während der Veranstaltung auf Ersuchen des Renn-/Rallyeleiters und/oder der Sportkommissare ihre Kontrollen ausüben, es sei denn, in den anwendbaren Wettbewerbsbestimmungen ist etwas anderes aufgeführt;

11.14.2.b
die vom ASN zugelassenen oder anerkannten Kontrollinstrumente benutzen;

11.14.2.c
sie dürfen die Ergebnisse ihrer Untersuchungen nur dem ASN, dem Organisationskomitee, den Sportkommissaren und dem Renn-/Rallyeleiter – unter Ausschluss jeder anderen Person – mitteilen;

11.14.2.d
sie müssen in eigener Verantwortung ihre Protokolle aufstellen, unterschreiben und sie derjenigen der vorgenannten Stellen einreichen, die den Auftrag gegeben hat, sie auszufertigen.

ARTIKEL 11.15

PFLICHTEN DER STRECKENPOSTEN UND DER FLAGGENPOSTEN (TRACK OR ROAD MARSHALS AND FLAG MARSHALS)

11.15.1
Die Streckenposten beziehen längs der Strecke ihre Posten, die ihnen vom Organisationskomitee angewiesen werden.

11.15.2
Ab Beginn der Veranstaltung untersteht jeder Streckenposten dem Renn-/Rallyeleiter und er muss diesem sofort mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln (Fernsprecher, Signale, Kuriere usw.) Zwischenfälle oder Unfälle melden, die sich in dem seiner Kontrolle unterstehenden Abschnitt ereignen.

11.15.3
Die Flaggenposten sind im Besonderen mit der Signalgebung betraut (vgl. Anhang H). Sie können gleichzeitig Streckenposten sein.

11.15.4
Jeder Streckenposten muss dem Renn-/Rallyeleiter einen Bericht über die von ihm festgestellten Zwischenfälle bzw. Unfälle übermitteln.

ARTIKEL 11.16 PFLICHTEN DER SACHRICHTER

11.16.1
Startrichter
11.16.1.a
Einer oder mehrere Sachrichter können vom Organisationskomitee eingesetzt werden, um den Start zu überwachen.

11.16.1.b
Diese Richter melden dem Renn-/Rallyeleiter sofort die von ihnen festgestellten Fehlstarts.

11.16.2 Zielrichter
Bei Wettbewerben, in denen es darauf ankommt, die Reihenfolge festzustellen, in der die Automobile die Ziellinie durchfahren, wird ein Zielrichter ernannt, der mit dieser Feststellung beauftragt ist. Bei einem Wettbewerb, der vollständig oder teilweise durch Zeit entschieden wird, ist dies der Obmann der Zeitnahme.

11.16.3 Andere Richter
Bei Wettbewerben, in denen es darauf ankommt zu entscheiden, ob ein Automobil eine Linie berührt oder überfahren hat oder nicht, oder bei welchem es gilt, eine andere Tatsache gemäß Bestimmungen der Ausschreibung oder anderer, für den Wettbewerb gültiger Bestimmungen zu entscheiden, werden einer oder mehrere Sachrichter auf Vorschlag des Veranstalters und mit Genehmigung der Sportkommissare ernannt und damit beauftragt, eine oder mehrere dieser Entscheidungen zu treffen.

11.16.4 Richtergehilfen
Für jeden der vorgenannten Richter kann ein Gehilfe ernannt werden, um ihn zu unterstützen oder im Notfall ganz zu ersetzen; falls es zwischen beiden aber zu keiner Übereinstimmung kommt, wird die endgültige Entscheidung von dem eigentlichen Sachrichter getroffen.

11.16.5 Irrtümer
Wenn ein Richter glaubt, einen Irrtum begangen zu haben, so kann er ihn berichtigen, wobei diese Berichtigung von den Sportkommissaren genehmigt werden muss.

11.16.6 Zu beurteilende Tatsachen
Die gültigen Bestimmungen des Wettbewerbes müssen angeben, welche Tatsachen von den Sachrichtern beurteilt werden sollen.

11.16.7
Die Sachrichter müssen benannt und ihre Namen an der Offiziellen oder der elektronischen Aushangtafel veröffentlicht werden.

ARTIKEL 12 ZUWIDERHANDLUNGEN UND VERSTÖSSE SOWIE STRAFEN

ARTIKEL 12.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

12.1.1 Verantwortlichkeit
12.1.1.a
Soweit nichts anderes bestimmt, sind Zuwiderhandlungen oder Verstöße strafbar, einerlei ob sie absichtlich oder fahrlässig begangen wurden. 97

12.1.1.b
Versuche, Zuwiderhandlungen oder Verstöße zu begehen, sind ebenfalls strafbar.

12.1.1.c
Eine Zuwiderhandlung oder ein Verstoß, an der/dem eine natürliche oder eine juristische Person teilnimmt, sei es als Anstifter oder als Mittäter, ist ebenfalls strafbar.

12.1.2 Verjährungsfrist der Verfolgung
12.1.2.a
Die festgesetzte Verjährung für die Verfolgung von Verstößen beträgt fünf Jahre.

12.1.2.b
Die Verjährungsfrist beginnt:

- ab dem Tag, an welchem die Person die Zuwiderhandlung oder den Verstoß begangen hat;
- ab dem Tag der letzten Handlung, im Falle von aufeinander folgenden oder wiederholten Zuwiderhandlungen oder Verstößen;
- ab dem Tag der Beendigung, wenn die Zuwiderhandlung oder der Verstoß fortdauernd ist.

12.1.2.c
In allen Fällen, in denen die Zuwiderhandlung oder der Verstoß jedoch vor den Sportkommissaren oder dem Anklageorgan der FIA verheimlicht wurde, beginnt die Verjährungsfrist an dem Tag, an welchem den Sportkommissaren oder dem Anklageorgan der FIA die Fakten der Zuwiderhandlung oder des Verstoßes bekannt wurden.

12.1.2.d
Die Verjährungsfrist ist unterbrochen durch jede Einleitung einer Verfolgung oder Untersuchung gemäß Kapitel 1 der Rechts- und Disziplinarbestimmungen der FIA.

ARTIKEL 12.2 VERLETZUNG DER REGLEMENTS

12.2.1
Außer den vorstehend sowie nachstehend aufgeführten Fällen wird Folgendes als Verletzung der Reglements angesehen:

12.2.1.a
Jede direkte oder indirekte Bestechung bzw. ein solcher Versuch gegenüber jeder Person, die bei einem Wettbewerb eine offizielle Funktion ausübt oder bei dieser Veranstaltung irgendein Amt innehatte; in gleicher Weise ist der Sportwart bzw. der Angestellte, welcher ein Bestechungsangebot annimmt oder sich daran beteiligt, der Verletzung der Reglements schuldig.

12.2.1.b
Jede Machenschaft, die absichtlich bezweckt, ein nicht qualifiziertes Fahrzeug zu nennen, nennen zu lassen oder starten zu lassen.

12.2.1.c
Jedes betrügerische Vorgehen oder illoyale Verhalten, das der Regelmäßigkeit der Wettbewerbe oder den Interessen des Automobilsports schadet.

12.2.1.d
Jede Verfolgung eines Ziels, das denen der FIA widerspricht oder mit diesen unvereinbar ist.

12.2.1.e
Jede Ablehnung oder Nichterfüllung von Entscheidungen der FIA.

12.2.1.f
Jedes Wort, jede Tat oder Schrift, welche/s der FIA, ihren Organen, ihren Mitgliedern oder Geschäftsführern, und ganz allgemein dem Interesse des Motorsports und den von der FIA verteidigten Werten, moralischen oder materiellen Schaden zugefügt haben.

12.2.1.g
Jede Unterlassung, bei einer Untersuchung mitzuwirken.

12.2.1.h
Jede gefährliche Handlung oder die Unterlassung einer angemessenen Maßnahme, so dass es zu einer gefährlichen Situation kommt.

12.2.1.i
Nichtbeachtung der Anweisungen der zuständigen Offiziellen zum sicheren und ordnungsgemäßen Ablauf der Veranstaltung.

12.2.1.j
Nichtbeachtung der Fahrvorschriften der FIA bei Rundstreckenrennen (Anhang L).

12.2.1.k
Jedes Fehlverhalten gegenüber, ohne jedoch darauf beschränkt zu sein:
- Lizenzinhabern,
- Offiziellen,
- Angestellten oder Mitarbeitern der FIA,
- Mitgliedern des Veranstalter- oder Promotorteams,
- Mitgliedern des Personals der Bewerber,
- Lieferanten von Produkten oder Dienstleistungen für eine (oder Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer von einer) der oben genannten Parteien;
- Offiziellen der Dopingkontrollen oder jeder anderen Person, die an einer Dopingkontrolle gemäß Anhang A beteiligt ist.

12.2.1.l
Jeder Verstoß gegen die Grundsätze der Fairness im Wettbewerb, unsportliches Verhalten oder der Versuch, das Ergebnis eines Wettbewerbs in einer Weise zu beeinflussen, die gegen die sportliche Ethik verstößt.

12.2.1.m
Jede öffentliche Anstiftung zu Gewalt oder Hass.

12.2.1.n Die allgemeine Abgabe und Darstellung von politischen, religiösen und persönlichen Äußerungen oder Kommentaren, die insbesondere gegen den allgemeinen Grundsatz der von der FIA gemäß ihren Statuten vertretenen Neutralität verstoßen, es sei denn, sie wurden zuvor von der FIA für internationale Wettbewerbe bzw. vom ASN bei nationalen Wettbewerben innerhalb seiner Gerichtsbarkeit schriftlich genehmigt.

12.2.1.o Nichteinhaltung der Anweisungen der FIA bezüglich der Benennung und Teilnahme von Personen bei offiziellen Zeremonien im Rahmen eines zu einer FIA-Meisterschaft zählenden Wettbewerbs.

ARTIKEL 12.3 STRAFEN

12.3.1
Alle Verstöße gegen das Sportgesetz, gegen eventuelle FIA-Bestimmungen, gegen die Nationalen Reglements sowie gegen die Ausschreibungen, die von Veranstaltern, Sportwarten, Bewerbern, Fahrern, Teilnehmern, anderen Lizenzinhabern oder allen anderen Personen und Organisationen begangen werden, können zu einer Bestrafung führen.

12.3.2
Strafen können von den Sportkommissaren der Veranstaltung und dem ASN verhängt werden, wie es in den folgenden Artikeln festgelegt ist.

12.3.3
Die Entscheidungen der Sportkommissare sind sofort anwendbar, vorbehaltlich der nachfolgenden Bestimmungen:

12.3.3.a
Wenn ein Bewerber in Berufung geht, wird die Strafe im Sinne einer Vorsichtsmaßnahme ausgesetzt, ausgenommen in den nachfolgenden Fällen und wenn die Berufungsabsicht außerhalb der anzuwendenden Fristen mitgeteilt wird, insbesondere zur Festlegung irgendwelcher Handicapregeln, die für die Teilnahme an einem späteren Wettbewerb wirksam sein könnten. Bewerber und Fahrer dürfen weder an der Preisverleihung noch an der Siegerehrung teilnehmen, auch wenn die Berufung aufschiebende Wirkung hat. Sie dürfen weiterhin in den endgültigen Ergebnissen wie am Ende des Wettbewerbs veröffentlicht an keiner anderen Stelle als der sich aus der Umsetzung der Strafe ergebenden erscheinen. Die Rechte des Bewerbers und des Fahrers werden wiederhergestellt, wenn sie ihre Berufung vor dem Berufungsgericht gewonnen haben, es sei denn, dies ist zeitlich bedingt nicht möglich.

12.3.3.b
Die Entscheidung der Sportkommissare wird sofort anwendbar, auch im Falle einer Berufung, wenn es sich um eine Entscheidung handelt, die einer Berufung gemäß nachstehendem Artikel 12.3.4 nicht zugänglich ist oder wenn sie folgendes betrifft:
- Fälle, in denen die aufschiebende Wirkung zu einem weiteren oder andauernden Sicherheitsproblem führen kann, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Fragen der Sicherheit von Automobilen,
- ein Verstoß gegen den Anhang C,
- ein Verstoß gegen den Anhang S,
- ein Verstoß gegen Artikel 12.2.1.b, 12.2.1.c, 12.2.1.e und 12.2.1.h oder entsprechende nationale Bestimmungen,
- Unregelmäßigkeiten in Zusammenhang mit der Nennung eines Bewerbers zur Teilnahme an einem Wettbewerb,
- Fragen in Zusammenhang mit der Werbung an den Automobilen (vorstehender Artikel 10.6), oder
- wenn im Verlauf des gleichen Wettbewerbs ein weiterer Verstoß erfolgt, der die Disqualifikation des betreffenden Bewerbers rechtfertigt.

12.3.3.c
Die Entscheidung der Sportkommissare, ob die Strafe ausgesetzt wird oder nicht, kann nicht vor dem nationalen Berufungsgericht oder dem internationalen Berufungsgericht angefochten werden.

12.3.4
Bestimmte Strafen sind einer Berufung nicht zugänglich. Dies schließt Entscheidungen zur Anwendung einer Drive-Through Strafe, einer Stop-and-Go Strafe oder andere, in den entsprechenden Wettbewerbsbestimmungen als nicht einer Berufung zugänglich aufgeführte Strafen ein.
12.3.5
Außerdem und unabhängig von den Vorschriften der folgenden Artikel kann das Anklageorgan der FIA auf Vorschlag und nach Berichterstattung des FIA-Beobachters, des gemeinsamen Berichtes der zwei international eingesetzten Sportkommissare oder auf eigene Initiative gemäß Rechts- und Disziplinarbestimmungen der FIA eine Sache vor das Internationale Sportgericht bringen (ausgenommen Angelegenheiten wie in Artikel 11.9.5 beschrieben), um unmittelbar eine oder mehrere Strafe/n verhängen zu lassen, die anstelle der Strafe tritt, die die Sportkommissare der Veranstaltung gegebenenfalls gegen eine der vorgenannten Parteien ausgesprochen haben.

12.3.5.a
Das vor dem Internationalen Sportgericht nachfolgende Verfahren ist in den Rechts- und Disziplinarbestimmungen dargestellt.

12.3.5.b
Wenn das Internationale Sportgericht eine Bestrafung ausspricht, ist eine Berufung vor dem Internationalen Berufungsgericht statthaft und der betroffene ASN kann es nicht ablehnen, sie für die betroffene Partei einzulegen.

ARTIKEL 12.4 STRAFSKALA

100

12.4.1
Die Strafen, die verhängt werden können, sind die folgenden:

12.4.1.a
die Warnung;

12.4.1.b
die Verwarnung;

12.4.1.c
die Geldstrafe;

12.4.1.d
die Verpflichtung zur Leistung einer Arbeit im Allgemeininteresse;

12.4.1.e
die Aberkennung oder Streichung einer/von Rennrunden, Qualifikations-/Trainingsrunde/n des Fahrers;

12.4.1.f
Zurückversetzung von Startposition(en);

12.4.1.g
die Anweisung an einen Fahrer zum Start des Rennens aus der Boxengasse;

12.4.1.h
die Zeitstrafe;

12.4.1.i
Strafrunde(n);

12.4.1.j
Zurückversetzung von Position(en) in der Wertung des Wettbewerbs;

12.4.1.k
die Drive-Through Strafe;

12.4.1.l
die Stop-and-Go Strafe oder Stop-and-Go Strafe mit vorgeschriebener Stoppzeit;

12.4.1.m
die Disqualifikation;

12.4.1.n
die Suspendierung;

12.4.1.o
der Ausschluss.

12.4.2
Die Zeitstrafe wird in Minuten und/oder Sekunden ausgesprochen.

12.4.3
Strafen können bei nachfolgenden Wettbewerben der gleichen Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie angewendet werden.

12.4.4
Jede dieser Strafen kann erst nach sorgfältiger Erwägung der verfügbaren Beweise_verhängt werden; falls es sich um eine der drei letztgenannten Strafen handelt, nur nach Vorladung des Betroffenen, um diesem Gelegenheit zu geben, sich persönlich zu rechtfertigen.

12.4.5
Ferner können die Sportkommissare in Meisterschaften, Cups, Challenges, Trophäen, Serien der FIA folgende Strafen aussprechen: Suspendierung für einen oder mehrere Wettbewerbe, Streichung von Punkten innerhalb der Meisterschaft, Cup, Challenge, Trophäe, Serie.

12.4.5.a
Die Punkte sollen – von außergewöhnlichen Umständen abgesehen – nicht für Fahrer und Bewerber getrennt entzogen werden.

12.4.6
Die in den vorgenannten Artikeln 12.4.1 und 12.4.5 aufgeführten Strafen können gegebenenfalls nebeneinander oder auf Bewährung ausgesprochen werden.

12.4.7
Das Internationale Sportgericht kann auch direkt ein Verbot der Teilnahme oder der Ausübung einer Rolle, sei es direkt oder indirekt, bei Wettbewerben, Veranstaltungen oder Meisterschaften aussprechen, die direkt oder indirekt im Namen der oder durch die FIA organisiert werden oder den Bestimmungen und Entscheidungen der FIA unterliegen.

ARTIKEL 12.5 GELDSTRAFEN

12.5.1
Geldstrafen können über alle Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Personen oder Organisationen wie in Artikel 12.3.1 des Sportgesetzes aufgeführt verhängt werden, die sich den Vorschriften der Gesetze oder den Anordnungen der Sportwarte der Veranstaltung nicht fügen.

12.5.2
Die Geldstrafen können durch jeden ASN und durch die Sportkommissare auferlegt werden.

12.5.3
Die durch die Sportkommissare ausgesprochenen Geldstrafen dürfen eine bestimmte jährlich von der FIA festgesetzte Höhe nicht überschreiten.

ARTIKEL 12.6

HÖCHSTE GELDSTRAFE, DIE VON DEN SPORTKOMMISSAREN VERHÄNGT WERDEN KANN

Bis zum Erscheinen neuerlicher Mitteilungen, die in vorliegenden Bestimmungen oder in einem FIA-Bulletin veröffentlicht werden, beträgt die höchste Geldstrafe 250.000 Euro (zweihundertfünfzigtausend Euro).

ARTIKEL 12.7 HAFTUNG FÜR GELDSTRAFEN

Die Bewerber haften für die ihren Fahrern, Helfern, Mitfahrern usw. auferlegten Geldstrafen.

ARTIKEL 12.8 BEZAHLUNG DER GELDSTRAFEN

12.8.1
Die Geldstrafen müssen innerhalb von 48 Stunden nach der Zustellung der Entscheidung durch eine beliebige Zahlungsform, einschließlich der elektronischen, bezahlt werden.

12.8.2
Jede Verzögerung in der Bezahlung der Geldstrafen kann die Suspendierung wenigstens bis zum Zeitpunkt der Zahlung der Geldstrafe nach sich ziehen.

12.8.3
Geldstrafen, die im Rahmen eines Wettbewerbs auferlegt werden, müssen wie folgt bezahlt werden: 102

Geldstrafe auferlegt während:	Empfänger:
Wettbewerb einer FIA Meisterschaft, Cup, Challenge, Trophy oder Serie	FIA
Wettbewerb einer Internationalen Serie	Heimat-ASN der Internationalen Serie
Wettbewerb über das Gebiet mehrerer Staaten	ASN, der den Wettbewerb in den Internationalen Sportkalender eingetragen hat
Wettbewerb einer Zonenmeisterschaft	ASN, welcher die Zonen-Meisterschaft ausschreibt/veranstaltet
Wettbewerb einer nationalen Meisterschaft	ASN, der die nationale Meisterschaft ausschreibt/veranstaltet
Nationaler Wettbewerb	ASN, der den nationalen Wettbewerb ausschreibt/veranstaltet

ARTIKEL 12.9 DISQUALIFIKATION

12.9.1
Eine Disqualifikation kann durch die Sportkommissare ausgesprochen werden.

12.9.2
Die Disqualifikation aus einem gesamten Wettbewerb hat den Verlust des Nenngeldes zur Folge, welches dem Veranstalter verbleibt.

ARTIKEL 12.10 SUSPENDIERUNG

12.10.1
Zusätzlich zu den Bestimmungen im Sportgesetz und der Rechts- und Disziplinarbestimmungen der FIA kann eine Suspendierung auch durch einen ASN für eine schwere Verfehlung ausgesprochen werden.

12.10.2
Die Suspendierung nimmt dem von ihr Betroffenen vorübergehend das Recht, in irgendeiner Form an einem Wettbewerb teilzunehmen, und zwar, je nachdem, ob die Suspendierung national oder international ist, entweder im Gebiet des ASN, der die Suspendierung verfügt hat, oder in allen anderen der FIA angeschlossenen Ländern.

12.10.3
Mit der Suspendierung ist die Annullierung der vorher abgegebenen Nennungen für den Wettbewerb verbunden, die während der Dauer der Suspendierung stattfinden. Sie hat in gleicher Weise den Verlust der Nenngelder, die für diese Wettbewerbe entrichtet wurden, zur Folge.

ARTIKEL 12.11 VORLÄUFIGE SUSPENDIERUNG

12.11.1
Wenn es zum Schutz der Teilnehmer an einem Wettbewerb, der unter der Federführung der FIA durchgeführt wird, oder aufgrund der Einhaltung der öffentlichen Ordnung oder im Interesse des Motorsports erforderlich ist, kann das Internationale Sportgericht auf Antrag des Präsidenten der FIA eine vorläufige Suspendierung, insbesondere einer jeden von der FIA ausgestellten Erlaubnis, Lizenz oder Genehmigung, im Rahmen eines von der FIA durchgeführten Rennens, eines Wettbewerbs oder eines anderen Wertungslaufs aussprechen. Diese Maßnahme darf eine Frist von drei Monaten, die einmal verlängerungsfähig ist, nicht überschreiten.

12.11.2
Jede vorläufige Suspendierung muss in Übereinstimmung mit der Rechts- und Disziplinarbestimmungen der FIA ausgesprochen werden.

12.11.3
Die Person, deren Erlaubnis, Lizenz oder Genehmigung vorläufig suspendiert wurde, muss von allen Handlungen absehen, welche geeignet sind, die Maßnahme der Suspendierung zu umgehen.

ARTIKEL 12.12 RÜCKGABE DER LIZENZ

12.12.1 Nationale Suspendierung
12.12.1.a
Jeder „national“ suspendierte Bewerber oder Fahrer ist verpflichtet, seine Lizenz dem ASN zurückzugeben; dieser versieht die Lizenz mit einer gut sichtbaren, fettgedruckten Aufschrift: „nicht gültig für … (Name des Landes)“.

12.12.1.b
Nach Ablauf des Zeitraumes, für den die nationale Suspendierung ausgesprochen wurde, wird die so gekennzeichnete Lizenz gegen eine normale Lizenz ausgewechselt.

12.12.2
Internationale Suspendierung
Jeder „international“ suspendierte Bewerber oder Fahrer ist verpflichtet, seine Lizenz seinem ASN zurückzugeben, der ihm dieselbe erst nach Ablauf des Zeitraumes, für den die internationale Suspendierung ausgesprochen wurde, zurückgibt.

12.12.3
In beiden oben genannten Fällen bewirkt jede Verzögerung in der Rückgabe der Lizenz an den ASN automatisch eine entsprechende Verlängerung der Zeit der Suspendierung.

ARTIKEL 12.13 WIRKUNG DER SUSPENDIERUNG

12.13.1
Die durch einen ASN ausgesprochene Suspendierung ist in ihrer Wirkung auf das Gebiet des betreffenden ASN beschränkt.

12.13.2
Wenn der ASN jedoch wünscht, dass diese gegen einen seiner Lizenznehmer (Bewerber, Fahrer, Offizielle, Organisatoren usw.) ausgesprochene Strafe der Suspendierung internationale Gültigkeit erlangen soll, so hat er dies sofort dem Sekretariat der FIA anzuzeigen, das es zur Kenntnis aller anderen ASN bringen wird. Die Suspendierung wird sodann unverzüglich von jedem ASN registriert und die sich daraus ergebenden Auswirkungen werden in Kraft gesetzt.

12.13.3
Die Ausweitung dieser Suspendierung auf alle ASNs wird auf der Website www.fia.com und/oder im Offiziellen Bulletin veröffentlicht.

ARTIKEL 12.14 AUSSCHLUSS

12.14.1
Die in den Rechts- und Disziplinarbestimmungen der FIA aufgeführten Fälle ausgenommen, kann der Ausschluss nur durch einen ASN für ein außergewöhnlich schweres Fehlverhalten ausgesprochen werden.

12.14.2
Der Ausschluss gilt immer international. Er wird allen ASN mitgeteilt und von ihnen gemäß den Bestimmungen für die internationale Suspendierung registriert.

ARTIKEL 12.15 BEKANNTGABE VON STRAFEN AN INTERNATIONALE SPORTVERBÄNDE

12.15.1
Die Suspendierung, sofern sie international anzuwenden ist, und der Ausschluss werden den von der FIA benannten internationalen Sportverbänden mitgeteilt, die sich verpflichtet haben, in gegenseitiger Wirkung die von der FIA ausgesprochenen Strafen anzuerkennen.

12.15.2
Jede Suspendierung oder jeder Ausschluss, die/der der FIA von einem der genannten Sportverbände mitgeteilt wird, wird von ihr in gleicher Weise anerkannt und entsprechend behandelt.

ARTIKEL 12.16

ANGABE VON GRÜNDEN FÜR SUSPENDIERUNGEN ODER EINEN AUSSCHLUSS

Bei Mitteilungen von Suspendierungen oder eines Ausschlusses an die Person, gegen die diese ausgesprochen wird, und an das Sekretariat der FIA sind die ASN verpflichtet, die Gründe für diese Sanktionen bekannt zu geben.

ARTIKEL 12.17 SUSPENDIERUNG ODER AUSSCHLUSS EINES AUTOMOBILS

Die Suspendierung oder der Ausschluss kann sowohl auf ein bestimmtes Automobil als auch auf eine Automobilmarke ausgedehnt werden.

ARTIKEL 12.18 VERWIRKUNG DES ANSPRUCHS

Jeder Bewerber, der bei einem Wettbewerb disqualifiziert, suspendiert oder ausgeschlossen wird, verwirkt jeden Anspruch auf Erhalt eines Preises, der für diesen Wettbewerb ausgeschrieben ist.

ARTIKEL 12.19 ÄNDERUNGEN DER ERGEBNISSE UND DER PREISE

Im Fall einer Disqualifikation, einer Suspendierung oder eines Ausschlusses eines Bewerbers während eines Wettbewerbs haben die Sportkommissare der Veranstaltung die Änderungen bekannt zu geben, welche sich daraus für das Ergebnis und die Preisverteilung ergeben. Sie haben zu entscheiden, ob der auf den Bestraften folgende Fahrer dessen Platz einnehmen soll.

ARTIKEL 12.20 VERÖFFENTLICHUNG DER STRAFEN

12.20.1
Die FIA oder jeder beteiligte ASN hat das Recht, die Strafen unter Angabe des Namens des Bestraften, des betreffenden Automobils oder der betreffenden Automobilmarke zu veröffentlichen bzw. veröffentlichen zu lassen.

12.20.2
Unbeschadet des Rechts auf Berufung gegen eine Entscheidung, dürfen die betroffenen Personen diese Veröffentlichung nicht benutzen, um gerichtlich gegen die FIA, den betreffenden ASN oder gegen irgendeine Person, welche die genannte Veröffentlichung veranlasst hat, vorzugehen.

ARTIKEL 12.21 AUFHEBUNG VON STRAFEN

Der ASN hat das Recht, den noch ausstehenden Teil der Strafe der Suspendierung zu erlassen oder den Ausschluss aufzuheben, und zwar unter den von ihm angegebenen Bedingungen und vorausgesetzt, dass diese Strafen ursprünglich von diesem ASN ausgesprochen wurden.

ARTIKEL 13 PROTESTE

Artikel 13.1 Protestrecht

13.1.1
Das Recht zum Protest haben nur die Bewerber.

13.1.2
Ein durch mehrere Bewerber gemeinsam eingelegter Protest ist nicht zulässig.

13.1.3
Falls ein Bewerber einen Protest gegen mehrere Bewerber beabsichtigt einzulegen, muss er so viele Proteste einreichen, wie Bewerber von dieser Sache betroffen sind.

ARTIKEL 13.2 PROTESTGRUND

13.2.1
Ein Protest kann eingereicht werden gegen:

- die Nennung eines Bewerbers oder Fahrers;
- die Streckenlänge;
- ein Handicap;
- die Zusammensetzung eines Laufs oder Finales;
- einen mutmaßlichen Irrtum oder eine mutmaßliche Unregelmäßigkeit oder einen mutmaßlichen Verstoß gegen die Bestimmungen, unterlaufen im Verlauf eines Wettbewerbs;
- die mutmaßliche Nicht-Übereinstimmung eines Automobils mit den Vorschriften, oder
- die festgelegte Wertung am Ende des Wettbewerbs.

ARTIKEL 13.3 PROTESTFRISTEN

Protest gegen	Protestfrist
13.3.1 die Nennung eines Bewerbers oder Fahrers	Bis spätestens zwei Stunden nach Ende der Technischen Abnahme der Automobile vor der Veranstaltung
13.3.2 die Streckenlänge	
13.3.3 ein Handicap	Bis spätestens eine Stunde vor dem Start des Wettbewerbs oder wie in den anzuwendenden Wettbewerbsbestimmungen oder in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt
13.3.4 die Zusammensetzung eines Laufs oder Finales	Bis spätestens dreißig Minuten nach Veröffentlichung der Zusammensetzung eines Laufs oder Finales, sofern nicht anderslautend aufgeführt in den anzuwendenden Wettbewerbsbestimmungen oder in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt
13.3.5 einen mutmaßlichen Irrtum, eine mutmaßliche Unregelmäßigkeit oder ein mutmaßlicher Verstoß gegen die Bestimmungen, unterlaufen im Verlauf eines Wettbewerbs	Bis spätestens dreißig Minuten nach Aushang der vorläufigen Wertung, es sei denn, die Sportkommissare befinden, dass die Einhaltung der 30-Minuten-Frist unmöglich ist, Im Falle von technischen Problemen in Zusammenhang mit der Aushangtafel (Artikel 11.9.4 des Sportgesetzes), oder sofern in den anzuwendenden Wettbewerbsbestimmungen oder in der Ausschreibung etwas anderes aufgeführt ist.
13.3.6 die mutmaßliche Nicht-Übereinstimmung eines Automobils mit den Vorschriften	
13.3.7 die festgelegte Wertung am Ende des Wettbewerbs	

ARTIKEL 13.4 EINREICHUNG EINES PROTESTS

13.4.1
Jeder Protest muss schriftlich eingereicht werden und folgendes beinhalten
- die entsprechenden Vorschriften,
- der vom Protestführer erhobene Vorwurf, und
- gegebenenfalls gegen wen der Protest gerichtet ist.

Wenn mehrere Bewerber betroffen sind, muss gegen jeden entsprechenden Bewerber ein einzelner Protest eingereicht werden. 106

Wenn mehrere Automobile des gleichen Bewerbers betroffen sind, muss für jedes betreffende Automobil ein separater Protest eingereicht werden.

13.4.2
Jedem Protest muss eine Kaution beigefügt sein, deren Höhe alljährlich vom ASN des Landes, in welchem die Entscheidung getroffen wurde, oder, wenn anwendbar:
- vom Heimat-ASN der Internationalen Serie;
- vom die Nationale Meisterschaft ausrichtenden ASN, falls der Wettbewerb in Übereinstimmung mit Artikel 2.4.4.c oder 2.4.4.e des Sportgesetzes durchgeführt wird; oder
- von der FIA für ihre Meisterschaften, Cups, Trophäen, Challenges oder Serien,

festgesetzt wird und wie in den Wettbewerbsbestimmungen oder der Ausschreibung des Wettbewerbs aufgeführt. Diese Kaution kann nur erstattet werden, wenn der Protest als begründet anerkannt wird, sofern dies nicht aus Gründen der Fairness anders geboten ist.

13.4.3
Im Falle von Protesten gegen die mutmaßliche Nicht-Übereinstimmung von Automobilen mit den Bestimmungen, und falls die Zerlegung und der Wiederzusammenbau von klar definierten Teilen eines Automobils notwendig ist, kann von den Sportkommissaren auf Vorschlag des Technischen Delegierten der FIA (falls benannt) oder des Obmanns der Technischen Kommissare eine zusätzliche Kaution festgelegt werden. Die zusätzliche Kaution muss von dem Protestführer innerhalb von einer Stunde nach Mitteilung durch die Sportkommissare bezahlt werden (oder gegebenenfalls innerhalb des von ihnen festgelegten Zeitrahmens), andernfalls wird der Protest als unzulässig gewertet.

13.4.4
Protestkautionen müssen wie folgt bezahlt werden:

Protest wird eingelegt während eines	**Empfänger**
Wettbewerbs zu einer FIA Meisterschaft, Cup, Challenge, Trophäe oder Serie	FIA
Wettbewerbs einer Internationalen Serie	Der der Internationalen Serie zugehörige ASN
Wettbewerbs über das Gebiet von mehreren Ländern	ASN, über den der Wettbewerb im Internationalen Sportkalender eingetragen wurde
Wettbewerbs einer Zonen-Meisterschaft	ASN, der den Zonen-Wettbewerb organisiert
Wettbewerbs zu einer Nationalen Meisterschaft	ASN, der die Nationale Meisterschaft leitet/ organisiert
Nationalen Wettbewerbs	ASN, der den Nationalen Wettbewerb leitet/ organisiert

ARTIKEL 13.5 ADRESSAT DER PROTESTE

13.5.1
Proteste, die sich auf einen Wettbewerb beziehen, müssen an den Vorsitzenden der Sportkommissare gerichtet werden.

13.5.2
Sie müssen an den Renn-/Rallyeleiter oder seinen Assistenten, falls vorhanden, übergeben werden. Bei Abwesenheit des Renn-/Rallyeleiters oder seines Assistenten sind diese Proteste an den Vorsitzenden der Sportkommissare zu übergeben.

13.5.3
Wenn die Abnahme in einem anderen Land als das des Veranstalters stattfindet, so ist jeder Offizielle des ASN dieses anderen Landes berechtigt, den Protest entgegenzunehmen. Er muss ihn so schnell wie möglich an die Sportkommissare weiterleiten, mit einer Stellungnahme, falls dies für zweckmäßig erachtet wird.

13.5.4
Der Empfang des Protestes muss schriftlich mit dem schriftlichen Vermerk der Empfangszeit bestätigt werden. 107

ARTIKEL 13.6 ANHÖRUNG

13.6.1
Die Anhörung dessen, der den Protest eingelegt hat und jeder von dem Protest betroffenen Parteien, soll so bald als möglich nach der Einreichung des Protestes erfolgen.

13.6.2
Die betroffenen Parteien müssen vorgeladen werden und können in Begleitung von Zeugen erscheinen.

13.6.3
Die Sportkommissare müssen sich überzeugen, dass die betroffenen Parteien die Vorladung persönlich erhalten haben.

13.6.4
Bei Abwesenheit einer betroffenen Partei oder ihrer Zeugen kann das Urteil in Abwesenheit gefällt werden.

13.6.5
Wenn das Urteil nicht unmittelbar nach der Anhörung der Betroffenen verkündet werden kann, müssen sie von Ort und Stunde der Urteilsverkündung in Kenntnis gesetzt werden.

ARTIKEL 13.7 UNZULÄSSIGE PROTESTE

13.7.1
Alle Proteste gegen Entscheidungen der Sachrichter, die sie in Ausübung ihrer Funktionen getroffen haben, sind unzulässig.

13.7.2
Die Entscheidungen dieser Richter sind endgültig, sofern diese nicht durch die Sportkommissare aufgehoben werden; sie stellen allerdings nicht für sich allein die Wertung dar, denn sie sind unabhängig von den Bedingungen, unter welchen die Bewerber die Strecke zurückgelegt haben.

13.7.3
Ein einzelner Protest, der gegen mehr als einen Bewerber gerichtet ist, ist unzulässig.

13.7.4
Ein durch mehrere Bewerber gemeinsam eingelegter Protest ist nicht zulässig.

ARTIKEL 13.8 VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE UND PREISVERTEILUNG

13.8.1
Ein von einem Protest betroffener Teilnehmer errungener Preis ist bis zur endgültigen Entscheidung dieses Protestes zurückzuhalten.

13.8.2
Im Übrigen verpflichtet jeder Protest, dessen Ausgang gegebenenfalls das Gesamtklassement ändern könnte, die Veranstalter, nur ein vorläufiges Gesamtergebnis aufzustellen und die Preise bis zur endgültigen Entscheidung einzubehalten, wobei auch die mögliche Berufung in Betracht gezogen werden muss.

13.8.3
Wenn allerdings der Protest das Gesamtergebnis nur zum Teil ändern würde, kann der davon nicht betroffene Teil als endgültig bekannt gegeben und die betreffenden Preise können verteilt werden.

ARTIKEL 13.9 URTEIL

Alle Beteiligten müssen sich der getroffenen Entscheidung unterwerfen, es sei denn, dass auf Grund der Bestimmungen des Sportgesetzes eine Berufung möglich ist. Aber weder die Sportkommissare noch der ASN haben das Recht, die Wiederholung eines Wettbewerbes anzuordnen.

ARTIKEL 13.10 UNBEGRÜNDETER PROTEST

13.10.1
Falls ein Protest zurückgewiesen oder nach Erhebung zurückgenommen wird, so wird die gesamte Protestkaution einbehalten.

13.10.2
Falls der Protest als teilweise begründet beurteilt wird, so kann ein Teil der Kaution zurückgezahlt werden. Der gesamte Betrag kann erstattet werden, falls der Protest als begründet anerkannt wird.

13.10.3
Falls zudem erkannt wird, dass der Protestführer wider Treu und Glauben gehandelt hat, so kann der ASN gegen ihn eine der im Sportgesetz aufgeführten Strafen verhängen.

ARTIKEL 14 REVISIONSRECHT

14.1.1
Falls bei einem Wettbewerb zu einer/m Meisterschaft, Cup, Challenge, Trophäe oder Serie der FIA oder einer Internationalen Serie eine wesentliche und bedeutsame neue Tatsache, die den um die Revision ersuchenden Parteien zum Zeitpunkt der entsprechenden Entscheidung nicht bekannt war, ermittelt wird und die Sportkommissare diesbezüglich eine Entscheidung getroffen haben können diese Sportkommissare oder andernfalls diejenigen, die von der FIA ernannt werden, entscheiden, ihre Entscheidung erneut zu prüfen aufgrund eines Revisionsantrags durch:

- einer der betroffenen Parteien und/oder einer Partei, die durch die verkündete Entscheidung direkt betroffen ist,
- den FIA Secretary General für Sport.

Die Sportkommissare müssen sich zu einem vereinbarten Termin unter Ladung der betreffenden Partei oder Parteien treffen (persönlich oder über andere Mittel), um alle wesentlichen Erklärungen zu hören und unter Würdigung der ermittelten Fakten und vorgebrachten Tatsachen zu urteilen.

14.1.2
Die betroffene Partei oder die betroffenen Parteien können schriftlich auf ihr Recht auf Anhörung verzichten.

14.2

Eine Revision hat auf die Anwendung der ursprünglichen Entscheidung der Sportkommissare keine aufschiebende Wirkung, sofern diese schon entschieden haben.

14.3

Es liegt im alleinigen Ermessen der Sportkommissare zu entscheiden, ob eine wesentliche und bedeutsame neue Tatsache vorliegt. Gegen die Entscheidung der Sportkommissare darüber, ob eine solche Tatsache vorliegt, ist keine Berufung vor dem nationalen Berufungsgericht oder dem Internationalen Berufungsgericht zulässig.

14.4.1
Die Frist, innerhalb derer ein Revisionsantrag gestellt werden kann, endet vierzehn Kalendertage nach dem Ende des entsprechenden Wettbewerbs.

14.4.2
Innerhalb des Rahmens einer Meisterschaft, Cup, Challenge, Trophäe oder Serie der FIA kann ein Revisionsantrag außerdem in keinem Fall später als vier Kalendertage vor der entsprechenden jährlichen FIA-Preisverleihung gestellt werden.

14.5

Das Recht auf Berufung gegen diese neue Entscheidung ist, unbeschadet des Artikels 12.3.4 des Sportgesetzes, auf die betroffenen Parteien beschränkt in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Sportgesetzes.

14.6

Sollte die erste Entscheidung schon Gegenstand einer Berufung vor dem Nationalen Berufungsgericht und/oder dem Internationalen Berufungsgericht oder nacheinander vor beiden Berufungsgerichten gewesen sein, so sind diese uneingeschränkt ermächtigt, ihre vorherige Entscheidung möglicherweise zu überprüfen.

ARTIKEL 15 BERUFUNGEN

ARTIKEL 15.1 RECHTSPRECHUNG

Berufung im Rahmen eines Wettbewerbs	Zuständiges Berufungsgericht
15.1.1. Nationale Meisterschaft, Cup, Trophy, Challenge oder Serie (Artikel 2.4.4 und 2.4.5)	Nationales Berufungsgericht des veranstaltenden ASN (letzte Instanz)
15.1.2. Wettbewerb durch das Gebiet verschiedener Staaten (Art. 7.1)	Nationales Berufungsgericht des ASN, welcher die Eintragung in den Internationalen Sportkalender beantragt hat
15.1.3. Zonenmeisterschaft	Nationales Berufungsgericht des ASN des Staates, in welchem diese Entscheidung getroffen wird
15.1.4. Internationale Serien	Nationales Berufungsgericht des Heimat-ASN der Internationalen Serie
15.1.5. FIA Meisterschaft, Cup, Trophy, Challenge oder Serie	Internationales Berufungsgericht (in Übereinstimmung mit der Rechts- und Verfahrensordnung der FIA)

ARTIKEL 15.2 INTERNATIONALES BERUFUNGSGERICHT

Das Internationale Berufungsgericht ist auch zuständig für die Rechtsprechung über einer Berufung gegen eine Entscheidung eines Nationalen Berufungsgerichts in Übereinstimmung mit Artikeln 15.1.2 bis 15.1.4 des Sportgesetzes (in Übereinstimmung mit der FIA Rechts- und Verfahrensordnung).

Das Berufungsverfahren vor dem Internationalen Berufungsgericht sowie alle anderen Verfahrensregeln sind in der FIA Rechts- und Verfahrensordnung auf der Website www.fia.com veröffentlicht.

ARTIKEL 15.3 NATIONALES BERUFUNGSGERICHT

15.3.1
Jeder ASN benennt eine bestimmte Anzahl von Personen, Mitglieder oder Nichtmitglieder des ASN, die das Nationale Berufungsgericht bilden.

15.3.2
Diejenigen Mitglieder, die als Bewerber, Fahrer oder Sportwarte an dem Wettbewerb, der den Anlass für die zu treffende Entscheidung bildet, teilgenommen haben, oder solche, die bereits ein Urteil über die betreffende Angelegenheit gefällt haben, oder die schließlich mittelbar oder unmittelbar mit der Sache befasst waren, haben in diesem Gericht keinen Sitz.

ARTIKEL 15.4 BERUFUNGSVERFAHREN VOR DEM NATIONALEN BERUFUNGSGERICHT

15.4.1
Die Bewerber, Veranstalter, Fahrer oder andere Lizenzinhaber, die Empfänger einer Entscheidung der Sportkommissare oder individuell durch eine solche Entscheidung betroffen sind, gleich welcher Nationalität, haben das Recht zur Berufung gegen diese Entscheidung beim ASN des Landes, in welchem sie getroffen wurde oder, falls anwendbar,
- dem Heimat-ASN der Internationalen Serie; oder
- dem die Nationalen Meisterschaft ausrichtenden ASN, falls der Wettbewerb in Übereinstimmung mit Artikel 2.4.4.c oder 2.4.4.e des Sportgesetzes organisiert wird.

Zum Zwecke dieses Artikels werden Veranstalter, Bewerber, Fahrer und andere Lizenzinhaber als durch eine Entscheidung nur dann als individuell betroffen angesehen, wenn diese Entscheidung ihn aufgrund von gewissen besonderen Eigenschaften oder aufgrund einer Sachlage, die ihn von anderen Personen unterscheidet und ihn persönlich vom Betroffenen der Entscheidung abgrenzt, betrifft.

15.4.2.a
Um ihr Berufungsrecht nicht zu verlieren, müssen sie jedoch ihre Berufungsabsicht bei den Sportkommissaren innerhalb einer Stunde nach Bekanntgabe der Entscheidung schriftlich ankündigen.

15.4.2.b
Wenn eine Entscheidung in Anwendung des Artikels 11.9.3.w oder des vorstehenden Artikels 14.1 getroffen wurde oder falls die Sportkommissare befinden, dass die Einhaltung der 1-Stunden-Frist unmöglich sei, können sie eine abweichende Frist für die Ankündigung der Berufungsabsicht festlegen. Diese muss dann schriftlich in ihrer Entscheidung aufgeführt sein und darf nicht später als 24 Stunden nach Veröffentlichung der Entscheidung liegen. Die Fristen für die Einlegung einer Berufung bei einem ASN und für die Bezahlung der Berufungskaution werden entsprechend verlängert.

15.4.3
Die Frist für die Einlegung der Berufung bei dem ASN läuft 96 Stunden ab dem Zeitpunkt, zu dem den Sportkommissaren die Berufungsabsicht angekündigt wurde, ab, vorausgesetzt jedoch, dass die Absicht Berufung einzulegen, den Sportkommissaren in der auf die Bekanntgabe ihrer Entscheidung folgenden Stunde ordnungsgemäß schriftlich gemeldet worden ist.

15.4.4
Diese Berufung kann über jedes elektronische Kommunikationsmittel mit Empfangsbestätigung eingelegt werden; sie muss dann durch ein Schreiben vom selben Datum bestätigt werden.

15.4.5
Der ASN muss seine Entscheidung innerhalb einer Frist von höchstens 30 Tagen fällen.

15.4.6
Die betroffenen Parteien sind rechtzeitig vom Termin der Berufungsverhandlung in Kenntnis zu setzen. Sie haben das Recht, Zeugen vernehmen zu lassen; ihre Abwesenheit beim Termin unterbricht aber nicht den Lauf des Verfahrens.

ARTIKEL 15.5 FORM DER BERUFUNG VOR DEM NATIONALEN BERUFUNGSGERICHT

15.5.1
Jede Berufung bei einem ASN muss schriftlich erfolgen und von dem Antragsteller bzw. dessen legitimierten Vertreter unterzeichnet sein.

15.5.2
Eine Berufungskaution, deren Höhe alljährlich von dem ASN festgesetzt wird, ist von dem Augenblick an fällig, in welchem der Berufungsführer den Sportkommissaren seine Absicht, Berufung einzulegen, ankündigt, und sie bleibt zahlbar, auch wenn der Betreffende seine erklärte Absicht nicht weiterverfolgt. Die Berufungsgebühr wird alljährlich vom ASN des Landes, in welchem die Entscheidung getroffen wird, oder, wenn anwendbar:
- vom Heimat-ASN der Internationalen Serie; oder

- vom die Nationale Meisterschaft ausrichtenden ASN, falls der Wettbewerb in Übereinstimmung mit Artikel 2.4.4.c oder 2.4.4.e des Sportgesetzes durchgeführt wird festgesetzt.

15.5.3
Vorbehaltlich der Bestimmungen in vorstehendem Artikel 15.3.2.b muss diese Kaution innerhalb von 96 Stunden ab dem Moment der Berufungsankündigung bezahlt sein. Bei Nichtbeachtung erfolgt gegen den Berufungsführer automatisch eine Suspendierung, die so lange aufrechterhalten wird, bis die Kaution bezahlt ist.

15.5.4
Falls die Berufung als unbegründet zurückgewiesen wird oder falls sie nach Eingang zurückgenommen wird, wird die gesamte Kaution einbehalten.

15.5.5
Falls sie als teilweise begründet angesehen wird, kann ein Teil der Berufungskaution erstattet werden. Die gesamte Kaution wird zurückgezahlt, falls die Berufung als begründet anerkannt wird.

15.5.6
Wenn zudem erkannt wird, dass der Berufungsführer wider Treu und Glauben gehandelt hat, kann ihm der ASN eine der im Sportgesetz vorgesehenen Strafen auferlegen.

ARTIKEL 15.6 URTEIL DES NATIONALEN BERUFUNGSGERICHTS

15.6.1
Das Nationale Berufungsgericht kann entscheiden, dass die Entscheidung, gegen welche Berufung eingelegt wurde, aufgehoben und gegebenenfalls, dass die Strafe gemildert bzw. erhöht wird. Es hat aber nicht das Recht vorzuschreiben, dass ein Wettbewerb wiederholt wird.

15.6.2
Die Urteile des nationalen Berufungsgerichtes müssen begründet sein.

ARTIKEL 15.7 ERSTATTUNG DER BERUFUNGSKAUTION - KOSTEN

15.7.1
Bei der Entscheidung über Berufungen, für die sie zuständig sind, haben die Nationalen Berufungsgerichte urteilsabhängig über die Kosten zu entscheiden, die von den Sekretariaten der Höhe nach für die Fallbearbeitung und die Gerichtssitzung errechnet wurde.

15.7.2
Die Kosten setzen sich nur aus diesen Auslagen zusammen, unter Ausschluss der Kosten oder Honorare der Verteidigung für die Parteien.

ARTIKEL 15.8 VERÖFFENTLICHUNG DES URTEILS

15.8.1
Die FIA oder jeder ASN hat das Recht, ein Berufungsurteil unter Namensnennung der betroffenen Personen veröffentlichen zu lassen.

15.8.2
Unbeschadet des Berufungsrechtes dürfen die Betroffenen die Veröffentlichung nicht dazu benutzen, um gegen die FIA, den betreffenden ASN oder gegen irgendeine Person, welche die genannte Veröffentlichung veranlasst hat, gerichtlich vorzugehen.

ARTIKEL 15.9

Zur Vermeidung eines jeden Zweifels wird klargestellt, dass keine Bestimmung dieses Sportgesetzes irgendeine Partei daran hindern kann, gerichtliche Schritte zu unternehmen, jedoch immer unter dem 112

Vorbehalt, dass nicht eine anderweitige Verpflichtung eingegangen wurde, wonach vorab andere Rechtsmittel oder Verfahren zur Beilegung von Streitfällen erschöpft sein müssen.

ARTIKEL 15.10 SCHIEDSGERICHT für Sport

Das Schiedsgericht für Sport ist ausschließlich zuständig für die endgültige Entscheidung von Berufungen gegen die Entscheidungen der Anti-Doping-Disziplinarkommission der FIA.

15.11.1
Als Teil ihrer Verpflichtungen als Unterzeichner des Welt-Anti-Doping-Codes und der dazugehörigen Internationalen Standards ist die FIA verpflichtet, endgültige Entscheidungen, mit denen einem anderen Unterzeichner des Welt-Anti-Doping-Codes wegen der Nichteinhaltung seiner Verpflichtungen als Unterzeichner des Welt-Anti-Doping-Codes Konsequenzen und/oder Bedingungen für die Wiederzulassung auferlegt werden, anzuerkennen, zu respektieren und in vollem Umfang in Kraft zu setzen (in Übereinstimmung mit den Befugnissen der FIA und innerhalb ihres Verantwortungsbereichs) (unabhängig davon, ob solche Konsequenzen und/oder Bedingungen für die Wiederzulassung von der Welt-Anti-Doping-Agentur vorgeschlagen und von dem betreffenden Unterzeichner akzeptiert werden oder ob sie vom Schiedsgericht für Sport auferlegt werden).

15.11.2
Das Schiedsgericht des Sports ist ausschließlich für die endgültige Beilegung von Streitigkeiten zuständig, die sich darauf beziehen, ob ein Unterzeichner des Welt-Anti-Doping-Codes seinen Verpflichtungen als Unterzeichner des Welt-Anti-Doping-Codes nachkommt oder nicht und/oder in Bezug auf die Folgen und/oder die Bedingungen zur Wiederzulassung.

15.11.3
Das Sekretariat der FIA informiert alle ASNs unverzüglich über jede endgültige Entscheidung (unabhängig davon, ob sie von der Welt-Anti-Doping-Agentur oder dem Schiedsgericht für Sport erlassen wurde) in Bezug auf die Nichteinhaltung des Welt-Anti-Doping-Codes durch einen Unterzeichner, bei der die Konsequenzen und/oder die aufgrund dieser Nichteinhaltung auferlegten Bedingungen für die Wiederzulassung von der FIA und/oder jeder der Regelungsbefugnis der FIA unterstehende Person, Körperschaft und/oder Organisation zu beachten sind. Die Einzelheiten der endgültigen Entscheidung werden auf der Website www.fia.com und/oder im Offiziellen Motor Sport Bulletin der FIA veröffentlicht.

15.11.4
Die endgültige Entscheidung tritt an dem von der Welt-Anti-Doping-Agentur bzw. dem Schiedsgericht für Sport festgelegten Datum in Kraft, und die FIA und/oder jede der Regelungsbefugnis der FIA unterliegende Person, Einrichtung und/oder Organisation ist verpflichtet, die Bestimmungen dieser endgültigen Entscheidung ab diesem Datum in vollem Umfang einzuhalten.

15.11.5
Jede endgültige und die FIA betreffende Entscheidung der Welt-Anti-Doping-Agentur und/oder des Sportschiedsgerichts wird von der FIA und ihren ASNs (gemäß Artikel 1.4 des Codes) im gleichen Umfang durchgesetzt. Die FIA kann Strafen gemäß Artikel 12 des Codes verhängen, wenn eine diesbezügliche endgültige Entscheidung nicht anerkannt, respektiert und in vollem Umfang in Kraft gesetzt wird.

ARTIKEL 16

VORSCHRIFTEN FÜR STARTNUMMERN UND WERBUNG AN AUTOMOBILEN

ARTIKEL 16.1

Sofern nicht anders aufgeführt, müssen die Ziffern, die die Startnummer bilden, schwarz sein und sich auf weißem, rechteckigem Grund befinden. Bei hellen Automobilen muss der weiße, rechteckige Grund durch einen schwarzen, 5 cm breiten Strich umrandet sein.

ARTIKEL 16.2

Sofern nicht anders aufgeführt, müssen die Ziffern eine klassische Form, wie nachstehend aufgeführt, haben: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0.

ARTIKEL 16.3

Sofern nicht anders aufgeführt, müssen die Startnummern wie folgt an den Automobilen angebracht werden:

16.3.1
Auf den vorderen Türen oder in Höhe des Fahrer-Cockpits, auf beiden Seiten des Automobils.

16.3.2
Auf der vorderen Nase (Haube) des Fahrzeuges, von vorne lesbar.

16.3.3
Für einsitzige Rennwagen:

16.3.3.a
Die Mindesthöhe der einzelnen Ziffern beträgt 23 cm und die Strichstärke 4 cm.

16.3.3.b
Der weiße Grund muss mindestens 45 cm breit und 33 cm hoch sein.

16.3.4
Für alle anderen Automobile:

16.3.4.a
Die Mindesthöhe der einzelnen Ziffern beträgt 28 cm und die Strichstärke 5 cm.

16.3.4.b
Der weiße Grund muss 50 cm breit und 38 cm hoch sein.

16.3.5
Der Abstand zwischen dem Rand des Ziffernschriftzuges und dem Rand des Hintergrundes darf an keiner Stelle kleiner als 5 cm sein.

ARTIKEL 16.4

16.4.1
Auf den beiden vorderen Kotflügeln muss die Landesflagge des oder der Fahrer des Automobils sowie ihre Namen angebracht sein.

16.4.2
Die Mindesthöhe der Landesflagge und der einzelnen Buchstaben der Namen beträgt 4 cm.

ARTIKEL 16.5

16.5.1
Oberhalb oder unterhalb des weißen Grundes muss eine Fläche mit der gleichen Breite wie der Grund selbst und einer Höhe von 12 cm dem Veranstalter für mögliche Werbung zur Verfügung gestellt werden.

16.5.2
Bei Automobilen, bei welchen diese Fläche nicht vorhanden ist (z. B. bestimmte einsitzige Rennwagen), muss der Bewerber eine Ersatzfläche freihalten, die die gleichen Abmessungen wie die fehlende Fläche aufweist und am weißen Grund anliegt.

16.5.3
Vorbehaltlich etwaiger von den ASN vorgenommenen Beschränkungen ist der übrige Teil der Karosserie für Werbung frei.

ARTIKEL 16.6

Weder die Startnummern noch die Werbeaufschriften dürfen über die Karosseriefläche hinausragen.

ARTIKEL 16.7

Sofern in den anzuwendenden Bestimmungen nicht anders aufgeführt, müssen alle Scheiben der Automobile frei von jeglicher Beschriftung bleiben, mit Ausnahme eines höchstens 10 cm hohen Streifens am oberen Rand der Windschutzscheibe und unter der Bedingung, dass die Sicht nach hinten erhalten bleibt, eines höchstens 8 cm hohen Streifens auf der Heckscheibe.

ARTIKEL 16.8

Die Bestimmungen zur Werbung und zu den Startnummern, die für historische Automobile zulässig sind, sind im Anhang K aufgeführt.

ARTIKEL 17 KOMMERZIELLE FRAGEN IN ZUSAMMENHANG MIT MOTORSPORT

ARTIKEL 17.1

Veranstalter oder Veranstaltungsgruppen, die einen Wettbewerb zu einer Meisterschaft, einem Cup, einer Trophäe, einer Challenge oder Serie der FIA durchführen, dürfen ohne vorherige Einverständniserklärung der FIA weder anzeigen noch den Eindruck vermitteln, dass die besagte Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie direkt oder indirekt von einem kommerziellen Unternehmen gesponsert oder sonst wie finanziell unterstützt wird.

ARTIKEL 17.2

Das Recht, den Namen einer kommerziellen Firma, Organisation oder Marke mit einer Meisterschaft, einem Cup, einer Trophäe, einer Challenge oder Serie der FIA in Verbindung zu bringen, obliegt einzig und allein der FIA.

ARTIKEL 18

VERFAHREN HINSICHTLICH DER STABILITÄT DER FIA-ENTSCHEIDUNGEN

ARTIKEL 18.1

VERÖFFENTLICHUNG DES KALENDERS DER MEISTERSCHAFTEN, CUPS, TROPHÄEN, CHALLENGES ODER SERIEN DER FIA

18.1.1
Die Liste der Meisterschaften, Cups, Trophäen, Challenges oder Serien der FIA und der die Meisterschaften bildenden Wettbewerbe wird in jedem Jahr bis zum 15. Oktober veröffentlicht.

18.1.2
Jeder Wettbewerb, der nach seiner Veröffentlichung im Kalender abgesagt wird, verliert für das betreffende Jahr seinen internationalen Status.

ARTIKEL 18.2 ÄNDERUNGEN DER BESTIMMUNGEN

Das FIA World Motor Sport Council kann jegliche Änderung der Bestimmungen für eine FIA Meisterschaft, Cup, Trophy, Challenge oder Serie durchführen. Diese Änderungen werden veröffentlicht und treten gemäß den nachstehenden Vorschriften in Kraft.

18.2.1 Sicherheit
Änderungen der Bestimmungen durch die FIA aus Sicherheitsgründen können unverzüglich in Kraft treten.

18.2.2 Technische Ausführung von Automobilen
Von der FIA genehmigte Änderungen der Technischen Bestimmungen des Anhang J oder des Anhang K werden bis zum 30. Juni eines Jahres veröffentlicht und treten zum 1. Januar des der Veröffentlichung folgenden Jahres in Kraft, es sei denn, die FIA befindet, dass diese Änderungen eine wesentliche Auswirkung auf die technische Ausführung des Automobils und/oder den Leistungsausgleich zwischen den Fahrzeugen haben könnten. In diesem Fall treten sie nicht vor dem 1. Januar des 2. Jahres nach entsprechender Veröffentlichung in Kraft.

18.2.3 Wettbewerbsbestimmungen und andere Bestimmungen
18.2.3.a
Änderungen der Wettbewerbsbestimmungen und aller Bestimmungen, die vorstehend aufgeführten ausgenommen, werden spätestens zur Einschreibefrist für die betreffende Meisterschaft, den betreffenden Cup, die betreffende Trophäe, Challenge oder Serie veröffentlicht.

18.2.3.b
Solche Änderungen können nicht vor dem 1. Januar des der Veröffentlichung folgenden Jahres in Kraft treten, es sei denn, die FIA befindet, dass diese Änderungen eine wesentliche Auswirkung auf die technische Ausführung des Automobils und/oder den Leistungsausgleich zwischen den Fahrzeugen haben könnten. In diesem Fall treten sie nicht vor dem 1. Januar des 2. Jahres nach entsprechender Veröffentlichung in Kraft.

18.2.4
Kürzere als die vorstehend aufgeführten Fristen können unter der Voraussetzung zur Anwendung kommen, dass die einstimmige Zustimmung aller ordnungsgemäß in der betreffenden Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie eingeschriebenen Bewerber vorliegt. In Ausnahmefällen und wenn die FIA der Meinung ist, dass die betreffende Änderung als Schutzmaßnahme für die betreffenden Meisterschaft, Cup, Trophy oder Serie unerlässlich ist, genügt jedoch die Zustimmung der Mehrheit der ordnungsgemäß eingeschriebenen Bewerber.

ARTIKEL 18.3

Die Veröffentlichung des Kalenders der Meisterschaften, Cups, Trophäen, Challenges oder Serien der FIA und der Änderungen von vorstehend aufgeführten Bestimmungen werden offiziell und gültig, sobald sie auf der Internetseite www.fia.com und/oder im offiziellen Bulletin der FIA veröffentlicht sind.

ARTIKEL 19 ANWENDUNG DES SPORTGESETZES

ARTIKEL 19.1 AUSLEGUNG DER NATIONALEN BESTIMMUNGEN

Jeder ASN entscheidet über alle in seinem Gebiet auftauchenden Fragen, die sich auf die Auslegung des Sportgesetzes oder seines Nationalen Reglements beziehen, vorbehaltlich des Berufungsrechts wie in Artikel 15.1 des Sportgesetzes aufgeführt, vorausgesetzt, diese Auslegungen widersprechen nicht einer bereits von der FIA vorgenommenen Auslegung oder Klarstellung.

ARTIKEL 19.2 ÄNDERUNG DES SPORTGESETZES

Die FIA behält sich das Recht vor, das Sportgesetz jederzeit zu ändern und von Zeit zu Zeit die Anhänge neu zu fassen. Die FIA General Assembly ist befugt, die Änderungen des Sportgesetzes auf Vorschlag 116

des FIA World Motor Sport Council zu genehmigen, mit Ausnahme von Änderungen der Anhänge, die in der alleinigen Zuständigkeit des FIA World Motor Sport Council liegen.

ARTIKEL 19.3 MITTEILUNGEN, BENACHRICHTIGUNGEN

Alle auf Grund des Sportgesetzes notwendig gewordenen Mitteilungen, die ein ASN an die FIA zu machen hat, sind an den Geschäftssitz der FIA zu richten oder an eine andere Adresse, die ordnungsgemäß bekannt gegeben wird.

ARTIKEL 19.4 INTERNATIONALE AUSLEGUNG DES SPORTGESETZES

19.4.1
Das Sportgesetz ist in französischer und englischer Sprache abgefasst. Es kann auch in anderen Sprachen veröffentlicht werden.

19.4.2
Im Falle von Unstimmigkeiten über seine Auslegung bei der FIA oder dem Internationalen Berufungsgericht ist der französische Text allein maßgebend.

ARTIKEL 19.5 WECHSELWIRKUNG ZWISCHEN DEM KODEX UND GELTENDEM RECHT

19.5.1 Keine Bestimmung des Sportgesetzes zielt darauf ab, die Anwendung von geltendem Recht zu beeinträchtigen oder zu beeinflussen.

19.5.2 Das Sportgesetz enthält keine Ratschläge oder Anleitungen in Bezug auf geltendes Recht, und die FIA erteilt keine Zusicherung oder Gewährleistung, dass die im Sportgesetz enthaltenen Informationen mit geltendem Recht übereinstimmen.

ARTIKEL 20 DEFINITIONEN

Die nachstehend aufgeführten Definitionen werden in dem vorliegenden Sportgesetz, in den nationalen Reglements nebst Anhängen sowie in allen Ausschreibungen verwendet und sind damit allgemein anzuwenden.

Absoluter Weltrekord
Eine von der FIA als Rekord anerkannte Höchstleistung eines Automobils über eine anerkannte Distanz oder Zeit, ohne Rücksicht auf die Kategorie, Klasse~~,~~ oder Gruppe.

Allgemeiner Weltrekord
Ein durch ein Automobil ohne Berücksichtigung der Klasse, Kategorie und Gruppe erbrachter und von der FIA anerkannter Rekord als Höchstleistung über einen Kilometer oder eine Meile mit fliegendem Start.

Anhang
Anhang zum Sportgesetz

ASN (Nationale Sporthoheit)
Nationaler Club, Verein oder Verband, der in Übereinstimmung mit Artikel 3.3 der FIA-Statuten von der FIA als alleiniger Inhaber der sportlichen Autorität in einem Land anerkannt ist. Soweit in vorliegendem Sportgesetz Bezug genommen wird auf einen ASN, so kann dies auch ein ACN (Nationaler Automobilclub) gemäß Definition in Artikel 3.1 der FIA Statuten sein.

Ausschluss
Der Ausschluss nimmt dem/den davon Betroffenen endgültig das Recht, an irgendeinem Wettbewerb teilzunehmen. Er hat die Annullierung aller vorher abgegebenen Nennungen sowie den Verlust der Nenngelder zur Folge.

Ausschreibung
Ein von dem Organisationskomitee eines Wettbewerbs herausgegebenes offizielles Dokument, das die Einzelheiten des Wettbewerbs regelt.

Automobil
Ein Fahrzeug, welches auf mindestens vier nicht in einer Linie angeordneten Rädern rollt, die sich ständig im Kontakt mit dem Boden (oder mit Eis) befinden und von denen mindestens zwei der Lenkung und mindestens zwei dem Antrieb dienen; der Antrieb und die Lenkung stehen hierbei unter der ständigen und vollständigen Kontrolle des Fahrers an Bord des Fahrzeugs (andere Begriffe wie zu Beispiel Fahrzeug, Lastkraftwagen und Kart, jedoch nicht hierauf beschränkt, sind mit dem Begriff Automobil je nach Art des Wettbewerbs austauschbar).

Baja Cross-Country-Rallye (ausgenommen FIA World Cup)
Eine Baja Cross-Country-Rallye ist eine Cross-Country-Rallye, die an einem Tag (max. zurückzulegende Distanz 600 km) oder an zwei Tagen (max. Distanz 1000 km, wobei eine Mindestpause von 8 Stunden und von höchstens 20 Stunden zwischen den beiden Etappen beachtet werden muss) stattfindet. Eine Super Special Stage kann an einem zusätzlichen Tag stattfinden. Die minimale Distanz der Selektiv-Abschnitte beträgt 300 km. Kein Selektiv-Abschnitt darf 800 km überschreiten.

Bergrennen
Ein Wettbewerb, bei der jedes Automobil einzeln startet und die gleiche Strecke zurücklegt, wobei die Ziellinie normalerweise höher liegt als die Startlinie. Die benötigte Zeit zum Zurücklegen der Entfernung zwischen der Start- und der Ziellinie ist die entscheidende Grundlage für die Wertung.

Bewerber
Jede natürliche oder juristische Person, die zu irgendeinem Wettbewerb genannt hat und die unbedingt im Besitz einer Bewerber-Lizenz der FIA, ausgestellt durch seinen Heimat-ASN, sein muss.

Cross-Country-Rallye (ausgenommen FIA World Cup)
Ein Wettbewerb mit einer Gesamtlänge zwischen 1200 und 3000 km. Die Länge eines jeden Selektiv-Abschnitts darf nicht mehr als 500 km betragen.

Demonstration
Eine Demonstration ist die Präsentation der Leistung eines oder mehrerer Automobile.

Disqualifikation
Disqualifikation bedeutet, dass eine Person oder Personen nicht weiter an einem Wettbewerb teilnehmen dürfen. Die Disqualifikation kann sich nach Ermessen der Sportkommissare auf einen Teil eines Wettbewerbs (z.B. Lauf, Finale, freies Training, Qualifikationstraining, Rennen usw.), den gesamten Wettbewerb oder mehrere Wettbewerbe innerhalb der gleichen Veranstaltung beziehen. Er kann nach Entscheidung der Sportkommissare während oder nach einem Wettbewerb oder eines Teils des Wettbewerbs ausgesprochen werden. Die entsprechenden Ergebnisse oder Zeiten der disqualifizierten Person werden für ungültig erklärt.

Dragsterrennen:
Ein Beschleunigungsrennen zwischen mindestens zwei Automobilen beginnend mit einem stehenden Start auf einer gerade verlaufenden und genau vermessenen Strecke, wobei das Automobil, welches die Ziellinie als erstes (ohne Strafen) überfährt, die bessere Leistung erzielt.

Drifting
Ein Wettbewerb, bei dem die Fahrer mit dem Versuch gegeneinander antreten, einen vorher festgelegten Parcours genau zu durchfahren. Die Wertung erfolgt durch Richter, basierend auf einer Kombination aus Linie, Winkel, Stil und Geschwindigkeit.
Ein Drifting Wettbewerb kann entweder auf permanenten oder temporären geschlossenen Strecken stattfinden, wobei zwei Arten von Wettbewerben zulässig sind:

- Beim Solo-Drifting, das häufig für das Qualifying verwendet wird, treten die Fahrer einzeln an, um eine möglichst hohe Punktzahl zu erreichen, und / oder
- Beim Tandem/Battle Drifting treten zwei Fahrer gleichzeitig in mindestens zwei Läufen an. Jeder Fahrer hat die Möglichkeit, in einem Lauf das führende Fahrzeug zu sein und im anderen Lauf das

118

verfolgende Fahrzeug. Das Ziel des führenden Fahrers ist es, einen perfekten Qualifikationslauf nachzubilden, während das Ziel des verfolgenden Fahrers darin besteht, den Lauf des Führenden widerzuspiegeln und dabei so nah wie möglich an ihm dran zu bleiben. Die Richter ermitteln den Gewinner jedes Tandems/Battle, indem sie die Leistungen beider Läufe (und ggf. weiterer Läufe) vergleichen.

Einteilung
Zusammenfassung von Automobilen nach dem Zylinderinhalt ihrer Motoren oder nach anderen Unterscheidungskriterien (siehe Anhänge D und J).

Endgültige Wertung
Ergebnisse, die von den Sportkommissaren unterzeichnet sind und nach Ende der Schlussabnahme und/oder aller Entscheidungen der Sportkommissare veröffentlicht werden (im Falle einer Berufung oder von späteren technischen Untersuchungen kann eine entsprechende Fußnote angefügt werden).

EU professioneller Bewerber
Professioneller Bewerber, der Inhaber einer von einem Land der Europäischen Union oder von einem gemäß Beschluss der FIA vergleichbaren Land ausgestellten Lizenz ist. In diesem Zusammenhang gilt ein Bewerber als professionell, wenn er bei der zuständigen Behörde eine Erklärung über sein Einkommen abgibt, das er für seine Teilnahme an Motorsportveranstaltungen in Form eines Gehalts oder einer Sponsorschaft erhält. Er muss hierüber einen Nachweis erbringen, der dem ASN, der seine Lizenz ausgestellt hat, genügt, oder er muss auf irgendeine andere Art und Weise die FIA von seinem professionellen Status überzeugen, einschließlich durch Hinweise zu Einkommen, das er erhalten hat, aber nicht bei den zuständigen Behörden angemeldet werden muss.

EU professioneller Fahrer
Professioneller Fahrer, der Inhaber einer von einem Land der Europäischen Union oder von einem gemäß Beschluss der FIA vergleichbaren Land ausgestellten Lizenz ist. In diesem Zusammenhang gilt ein Fahrer als professionell, wenn er bei der zuständigen Behörde eine Erklärung über sein Einkommen abgibt, das er für seine Teilnahme an Motorsportveranstaltungen in Form eines Gehalts oder einer Sponsorschaft erhält. Er muss hierüber einen Nachweis erbringen, der dem ASN, der seine Lizenz ausgestellt hat, genügt, oder er muss auf irgendeine andere Art und Weise die FIA von seinem professionellen Status überzeugen, einschließlich durch Hinweise zu Einkommen, das er erhalten hat, aber nicht bei den zuständigen Behörden angemeldet werden muss.

Fahrer
Jede Person, die in irgendeinem Wettbewerb, welcher Art auch immer, ein Fahrzeug fährt und die unbedingt im Besitz einer Fahrer-Lizenz der FIA, ausgestellt durch den Heimat-ASN, sein muss.

Fehlverhalten
Darunter ist insbesondere, aber nicht ausschließlich, zu verstehen:
- die allgemeine Verwendung von Sprache (schriftlich oder mündlich), Gesten und/oder Zeichen, die anstößig, beleidigend, ausfallend, unverschämt oder verletzend sind und die nach vernünftigem Ermessen als ausfallend oder unverschämt angenommen oder wahrgenommen oder eine Beleidigung oder Demütigung hervorrufen oder als unangemessen empfunden werden können,
- tätliche Angriffe (Ellbogenstöße, Fußtritte, Faustschläge, Schläge usw.).

FIA
Fédération Internationale de l'Automobile.

FIA Formel Eins Finanzielle Bestimmungen
Die finanziellen Bestimmungen, die ausschließlich für die FIA Formel Eins Weltmeisterschaft anzuwenden sind in der jeweils gültigen Fassung.

Geltendes Recht
Länderübergreifende, nationale und/oder lokale Gesetze, Bestimmungen, Richtlinien und Verordnungen, die von der Regierung, einer quasi-staatlichen Einrichtung oder einer juristischen Person, welche die gleiche Autorität wie die Regierung in einem Land oder einem anderen Gebiet hat, erlassen wurden, einschließlich, aber nicht beschränkt auf alle anwendbaren lokalen, staatlichen und bundesstaatlichen Gesetze in Bezug auf Gesundheit und Sicherheit und Versicherungen, sowie alle

branchenüblichen Praktiken, Verfahrensregeln und/oder Verhaltensregeln, die in die vorgenannten Gesetze aufgenommen wurden, und alle verbindlichen Gerichtsbeschlüsse, Verfügungen und Entscheidungen und/oder Urteile einer zuständigen Behörde, die für einen Wettbewerb gelten.

Geschlossene Wettbewerbe
Ein Nationaler Wettbewerb kann „geschlossen" genannt werden, wenn nur die Mitglieder eines Clubs daran teilnehmen können, die jedoch im Besitz der Lizenzen (Bewerber- oder Fahrer-Lizenz) sein müssen, die von dem ASN des betreffenden Landes ausgestellt sind.

Handicap
Ein durch die Ausschreibung eines Wettbewerbes vorgesehener Ausgleich, um die Chancen der Bewerber soweit als möglich anzugleichen.

Heimat-ASN (in Bezug auf Lizenznehmer)
Der ASN des Landes, dessen Nationalität der Lizenzinhaber hat (das Land, das seinen/ihren Personalausweis ausgestellt hat). Im Fall eines EU professionellen Bewerbers oder Fahrers gemäß Definition im Sportgesetz kann der Heimat-ASN auch der ASN des EU-Landes sein, in welchem der Lizenzinhaber seinen dauerhaften Wohnsitz hat.

Heimat-ASN (in Bezug auf Internationale Serien)
Der ASN, der die Genehmigung der Serie beantragt hat und, falls in dem Serienreglement Bezug genommen wird auf die nationalen Bestimmungen, der für die Anwendung dieser nationalen Bestimmungen verantwortlich ist.

Höhere Gewalt:
Höhere Gewalt ist ein unvorhersehbares, unaufhaltsames und externes Ereignis.

Internationale Lizenz
Eine von einem ASN im Namen der FIA ausgestellte Lizenz mit Gültigkeit gemäß entsprechender Stufe der jeweiligen Lizenz für Internationale Wettbewerbe, sofern diese im Internationalen Sport-Kalender eingetragen sind.

Internationaler Wettbewerb
Ein Wettbewerb, der einem internationalen Sicherheitsstandard gemäß den von der FIA im Sportgesetz und in den entsprechenden Anhängen herausgegebenen Vorschriften genügt.

Internationale Meisterschaft
Eine Meisterschaft, die ausschließlich aus Internationalen Wettbewerben besteht und durch die FIA oder eine andere Organisation mit schriftlicher Genehmigung der FIA durchgeführt wird.

Kontrolllinie
Die Linie, bei deren Durchfahren die Zeitnahme eines Automobils erfolgt.

Liste der Lizenzinhaber
Die von einem ASN geführte Liste der Personen, die von dem ASN eine Bewerber- oder Fahrerlizenz erhalten haben.

Lizenz
Eine Lizenz ist eine Bestätigung der Registrierung, das jeder natürlichen oder juristischen Person (Fahrer, Bewerber, Hersteller, Team, Sportwart, Veranstalter, Rundstrecke etc.) ausgestellt wird, die, in welcher Eigenschaft auch immer, an Wettbewerben, welche unter dem Sportgesetz stehen, teilnimmt oder teilnehmen möchte.

Lizenznummer
Die Nummer, die von einem ASN alljährlich den im Register der Lizenzinhaber eingetragenen Bewerbern oder Fahrern vergeben wird.

Marathon Cross-Country-Rallye (sofern in den anzuwendenden FIA Bestimmungen nicht anders aufgeführt)
Eine Marathon Cross-Country-Rallye ist eine Cross-Country-Rallye mit einer Gesamtlänge von mindestens 5000 km. Die Gesamtlänge der Selektiv-Abschnitte muss mindestens 3000 km betragen. 120

Meile, Kilometer
Für alle Umrechnungen von englischen Maßeinheiten in metrische oder umgekehrt, wird die Meile mit 1,609 344 km gerechnet.

Meisterschaft
Eine Meisterschaft kann aus einer Reihe an Wettbewerben oder einem einzelnen Wettbewerb bestehen.

Mitfahrer
Jede, außer dem Fahrer in einem Automobil beförderte Person, welche mit ihrer persönlichen Ausrüstung mindestens 60 kg wiegt.

Nationale Meisterschaft
Eine Meisterschaft, die durch einen ASN oder eine andere Organisation mit schriftlicher Genehmigung des ASN durchgeführt wird.

Nationaler Rekord
Ein Rekord, der nach den Bestimmungen des ASN auf dessen Gebiet oder dem Gebiet eines anderen ASN (nach vorheriger Einholung seiner Genehmigung) aufgestellt oder gebrochen wird. Ein Nationaler Rekord ist ein „Klassenrekord“, wenn er die Höchstleistung darstellt, die in einer der Klassen erreicht wurde, in welche die zum Versuch zugelassenen Automobile unterteilt wurden. Er ist ein „absoluter Rekord“, wenn es sich um eine Höchstleistung handelt, bei der die Klasse nicht in Betracht gezogen wurde.

Nationaler Wettbewerb
Jeder Wettbewerb, bei dem eine oder mehrere der Bedingungen für einen Internationalen Wettbewerb nicht erfüllt sind.

Nennung
Eine Nennung ist ein Vertrag zwischen einem Bewerber und dem Veranstalter in Zusammenhang mit der Teilnahme des vorgenannten Bewerbers an einem bestimmten Wettbewerb. Dieser Vertrag kann gemeinsam unterzeichnet werden oder sich aus dem Briefwechsel ergeben.

Offizielles Programm
Ein von dem Organisationskomitee eines Wettbewerbes vorbereitetes zwingend notwendiges offizielles Dokument, das alle Einzelheiten des Wettbewerbes zur Information der Zuschauer enthält.

Organisationskomitee
Eine Gruppe, die mit Genehmigung des ASN von den Veranstaltern eines Wettbewerbs mit allen erforderlichen Vollmachten zur praktischen Durchführung dieses Wettbewerbes und zur Anwendung der Ausschreibungsbestimmungen ausgestattet worden sind.

Parade
Eine Parade ist die Präsentation einer Gruppe mit geringer Geschwindigkeit fahrender Automobile.

Parc Fermé
Der Platz, auf welchen der Bewerber sein(e) Fahrzeug(e) wie in den anzuwendenden Bestimmungen vorgesehen abstellen muss.

Rallye
Straßenwettbewerb mit vorgegebener Durchschnittsgeschwindigkeit, der ganz oder teilweise auf öffentlichen Straßen durchgeführt wird. Eine Rallye hat entweder eine einheitliche Streckenführung, der alle Fahrzeuge folgen müssen, oder mehrere Streckenführungen, die an einem vorher festgelegten Punkt zusammentreffen und wobei danach eine gemeinsame Streckenführung folgen kann. Die Fahrtstrecke(n) kann/können eine oder mehrere Wertungsprüfungen einschließen, d. h. Fahrten auf für den normalen Verkehr gesperrten Straßen, welche zusammen im Allgemeinen für die Erstellung des Gesamtklassements maßgebend sind. Der (Die) Streckenteil(e), der (die) nicht als Wertungsprüfungen durchgeführt werden, wird/werden „Verbindungsstrecke(n)“ genannt. Auf diesen Verbindungsstrecken darf die Höchstgeschwindigkeit keinen Faktor für die Wertung abgeben. 121

Wettbewerbe, die zum Teil dem normalen Verkehr offen stehende Straßen benutzen, jedoch Wertungsprüfungen auf permanenten oder temporären Rundstrecken von mehr als 20 % der Gesamtstreckenlänge einschließen, müssen für alle Ablauffragen wie Geschwindigkeitswettbewerbe behandelt werden.

Registrierungszertifikat für das Personal von Bewerbern, die für eine FIA-Weltmeisterschaft genannt sind
Registrierungszertifikat, das von der FIA für die Mitglieder des Bewerber-Personals bei FIA-Weltmeisterschaften unter den im Sportgesetz aufgeführten Bedingungen ausgestellt wird.

Rekord (gleichfalls Landgeschwindigkeitsrekord)
Die unter besonderen, im Sportgesetz festgelegten Bedingungen erzielte Höchstleistung.

Rekordversuch
Der Versuch, einen nationalen Rekord, einen Weltrekord, einen absoluten Weltrekord oder einen allgemeinen Weltrekord in Übereinstimmung mit dem Sportgesetz zu brechen.

Reservierte Bereiche
Bereiche, in denen ein Wettbewerb stattfindet.
Sie beinhalten, sind jedoch nicht beschränkt auf:
- der Kurs (Strecke),
- die Rundstrecke,
- das Fahrerlager,
- der Parc Fermé,
- die Serviceparks oder –bereiche,
- die Wartebereiche,
- die Boxen
- die für die Zuschauer gesperrten Bereiche,
- die Kontrollzonen,
- die für Medienvertreter reservierten Bereiche,
- die Tankzonen.

Rundenrekord
Die über eine einzelne Runde während eines Rennens erzielte schnellste Zeit.

Rundstrecke
Eine geschlossene Strecke, einschließlich der unmittelbar damit zusammenhängenden Einrichtungen, die an der gleichen Stelle beginnt und endet und die speziell für Automobilrennen gebaut oder dafür angepasst wurde. Eine Rundstrecke kann zeitweise, eingeschränkt permanent oder permanent eingerichtet sein, je nach der Eigenschaft ihrer Einrichtungen und ihrer Verfügbarkeit für Wettbewerbe.

Rundstreckenrennen
Ein Wettbewerb, der auf geschlossener Rundstrecke zwischen zwei oder mehreren Automobilen stattfindet, die gleichzeitig auf derselben Strecke fahren, wobei die Geschwindigkeit oder die in einer vorgegebenen Zeit zurückgelegte Distanz bestimmend sind.

Slalom (auch Gymkhana, Motorkhana oder ähnlich genannt)
Wettbewerb auf einer geschlossenen Strecke, bei dem ein Fahrzeug einzeln zuvor aufgebaute Hindernisse durchfährt und bei dem Geschicklichkeit und die erzielte Zeit die entscheidenden Kriterien sind-

Speedway
Eine permanente Rundstrecke mit höchstens 4 Kurven gleicher Richtung.

Spezialautomobile
Fahrzeuge auf mindestens vier Rädern, die durch andere Mittel als durch die eigenen Räder angetrieben werden.

Sportgesetz
Das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich Anhängen.

Start
Als Start gilt der Augenblick, in welchem einem oder mehreren, gleichzeitig startenden Bewerber/n das Startzeichen gegeben wird.

Startlinie
Die erste Kontrolllinie mit oder ohne Zeitnahme.

Strecke
Die von den Bewerbern einzuhaltende Fahrtstrecke.

Super-Lizenz
Von der FIA ausgestellte und ausgehändigte Lizenz an Kandidaten, die diese beantragt haben und unter der Voraussetzung, dass sie bereits Inhaber einer Nationalen Lizenz in Übereinstimmung mit Anhang L sind und sie ist vorgeschrieben bei Teilnahme an bestimmten Internationalen Meisterschaften der FIA unter den jeweiligen Ausschreibungsbestimmungen.

Suspendierung
Die Suspendierung hebt der von ihr betroffenen Person für einen bestimmten Zeitraum das Recht auf, direkt oder indirekt und in welcher Eigenschaft auch immer teilzunehmen an (i) jedem von der FIA oder dem ASN organisierten oder reglementierten Wettbewerb (oder unter ihrer Aufsicht stehend) und (ii) allen vorbereitenden Tests und Trainings, die von der FIA oder den ASN organisiert oder reglementiert werden (oder unter ihrer Aufsicht stehen) oder von ihren Mitgliedern oder Lizenzinhabern organisiert werden.

Teilnehmer
Jede Person, die bei Zugang zu den reservierten Bereichen hat.

Touristische Zielfahrt
Motorsportaktivitäten, die nur zu dem Zweck durchgeführt werden, Teilnehmer an einem im Voraus bestimmten Punkt zusammenzuführen.

Trial
Ein Wettbewerb, der aus mehreren Versuchen in Bezug auf Entfernungen und Geschicklichkeit besteht.

Veranstalter:
Entweder ein ASN, ein Automobilclub oder eine andere qualifizierte sportliche Gruppierung.

Veranstaltung
Eine Veranstaltung besteht aus einem oder mehreren Wettbewerben, Paraden, Demonstrationen oder Touristischen Zielfahrten.

Veranstaltungsgenehmigung
Ein von dem ASN ausgestelltes Dokument, durch welches die Durchführung eines Wettbewerbs genehmigt wird.

Versuch (Test)
Ein genehmigter Wettbewerb, bei dem jeder Bewerber den Zeitpunkt der Ausführung innerhalb einer in der Ausschreibung festgelegten Frist selbst auswählen kann.

Vorläufige Wertung
Ergebnisse, die nach Ende des betreffenden Trainings oder des betreffenden Wettbewerbs veröffentlicht werden. Diese Wertung kann aufgrund einer Entscheidung der Sportkommissare geändert werden.
Weltrekord
Die beste Leistung, die in einer bestimmten Klasse oder Gruppe erreicht wurde. Es gibt Weltrekorde für Automobile sowie für Spezial-Automobile.

Wettbewerb
Eine einzelne Motorsportaktivität mit eigenen Ergebnissen. Er kann ein oder mehrere Läufe und ein Finale, freies Training, Qualifikationstrainings und Ergebnisse mehrerer Kategorien beinhalten oder in ähnlicher Weise unterteilt sein; er muss jedoch am Ende der Veranstaltung abgeschlossen sein.

- **Geschwindigkeits-Wettbewerbe:** Nachfolgendes wird als ein Geschwindigkeits-Wettbewerb angesehen: Rundstreckenrennen, Rallyes, Cross-Country-Rallyes, Dragsterrennen, Bergrennen, Rekordversuche, Tests, Trials, Drifting, Slalom und andere Arten des Wettbewerbs im Ermessen der FIA.
- **Wettbewerb mit begrenzter Geschwindigkeit:** Wettbewerb, bei dem die Durchschnittsgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt und/oder der auf öffentlichen, für den normalen Verkehr freigegebenen Straßen ausgetragen wird. Als Wettbewerb mit begrenzter Geschwindigkeit gelten: Gleichmäßigkeitsprüfungen, Öko-Gleichmäßigkeitsprüfungen, Öko-Wettbewerb, historische Gleichmäßigkeitsprüfungen, Demonstrationen, Parade, Touristische Zielfahrt und andere Formen von Wettbewerben, wie von der FIA festgelegt.

Ziellinie
Die Abschluss-Kontrolllinie mit oder ohne Zeitnahme.

Zylinderinhalt
Volumen des/der Zylinder/s, welches durch die Aufwärts- und Abwärtsbewegung der/des Kolben/s gebildet wird. Dieses Volumen wird in ccm angegeben und für alle Berechnungen, die den Zylinderinhalt der Motoren betreffen, wird die Zahl Pi mit 3,1416 angenommen.

Anhang M zum Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG)

Manipulation von Wettbewerben

Deutsche Übersetzung – Herausgegeben vom DMSB – Deutscher Motor Sport Bund
(Stand: Januar 2022)

Alle urheberrechtlichen Verwertungsrechte dieser Übersetzung liegen beim DMSB. Auch auszugsweiser Nachdruck, Fotokopie oder Speicherung auf Datenträgern ist nur mit schriftlicher Genehmigung des DMSB gestattet.

ARTIKEL 1 MASSNAHMEN ZUR ÜBERWACHUNG DER WETTBEWERBE

Jeder Veranstalter, gegebenenfalls in Abstimmung mit den Sportwettenveranstaltern oder deren Verbände sowie den entsprechenden Verwaltungsbehörden, führt eine Risikobewertung in Zusammenhang mit der Manipulation der von ihm durchgeführten Wettwerben durch und führt die an besten geeignete Maßnahmen zur Prävention, Aufdeckung und Überwachung ein, insbesondere im Hinblick auf die Modalitäten zur Benennung der für den betreffenden Wettbewerb qualifizierten Offiziellen.

ARTIKEL 2 WETTEN

Kein Interessensvertreter eines Wettbewerbs darf, weder direkt noch über eine Mittelsperson, an Sportwetten in Zusammenhang mit einem Wettbewerb beteiligt sein, sofern dieser in den betreffenden Wettbewerb eingebunden ist, insbesondere durch Teilnahme oder wenn er auf irgendeine andere Art und Weise mit dem Wettbewerb in Verbindung steht.

ARTIKEL 3 VERBOT DER KORRUPTION

Kein Interessensvertreter eines Wettbewerbs darf:

3.1

Geld anbieten oder versuchen, Geld oder irgendeinen Vorteil anzubieten mit dem Zweck der Manipulation von Wettbewerben;

3.2

Geld oder irgendeinen Vorteil annehmen mit dem Zweck der Manipulation von Wettbewerben.

ARTIKEL 4 INSIDERINFORMATIONEN UND PREISGABE VON INFORMATIONEN

Kein Interessensvertreter eines Wettbewerbs darf:

4.1

Geld anbieten oder versuchen, Geld oder irgendeinen Vorteil anzubieten, um irgendwelche Insiderinformationen zu einem Wettbewerb zu erhalten mit der Absicht, in Zusammenhang mit dem entsprechenden Wettbewerb Sportwetten durchzuführen oder deren Durchführung zu erlauben;

4.2

irgendwelche Insiderinformationen nutzen mit dem Ziel, für sich selbst oder für andere in Bezug auf Sportwetten einen Vorteil zu erlangen;

4.3

an dritte Parteien irgendwelche Insiderinformationen, die er in der Ausübung seines Berufes oder seiner Pflichten zu einem Wettbewerb erlangt hat, weitergeben oder verteilen mit der Absicht, in Zusammenhang mit dem entsprechenden Wettbewerb Sportwetten durchzuführen oder deren Durchführung zu erlauben.

ARTIKEL 5 PRÄVENTION UND VERBOT VON INTERESSENSKONFLIKTEN

5.1

Interessensvertreter und Veranstalter von Wettbewerben dürfen weder direkt noch indirekt durch einen Sportwettenveranstalter für einen bestimmten Wettbewerb kontrolliert werden. Gleichermaßen dürfen Interessensvertreter und Veranstalter von Wettbewerben weder direkt noch indirekt einen Sportwettenveranstalter für einen bestimmten Wettbewerb kontrollieren. Für die Auslegung dieses Artikels bedeutet der Begriff Kontrolle die Möglichkeit der Ausübung eines maßgeblichen oder entscheidenden Einflusses auf das Management, die Verwaltung oder einen anderen Entscheidungsträger der betreffenden Stelle und der eine Auswirkung auf die sportliche Organisation und Durchführung des betreffenden Wettbewerbs haben könnte.

5.2

Jede Partnerschaft oder Sponsorenvereinbarung, die einen Sportwettenveranstalter mit einem Interessensvertreter oder Veranstalter eines Wettbewerbs verbindet, muss jede Einmischung des Sportwettenveranstalters in die sportliche Organisation sowie in den Ablauf des entsprechenden Wettbewerbs ausschließen. Der Interessensvertreter oder Veranstalter des Wettbewerbs muss jeden Entwurf einer Partnerschafts- oder Sponsorvereinbarung mit einem Sportwettenveranstalter vor Unterzeichnung an die FIA übersenden, so dass die FIA bestimmen kann, ob ein Interessenskonflikt gemäß Artikel 5.1 vorliegt oder ob irgendein Risiko der Einmischung durch den Sportwettenveranstalter in die sportliche Organisation und den Ablauf des entsprechenden Wettbewerbs besteht. Falls erforderlich kann die FIA den Interessensvertreter oder Veranstalter des Wettbewerbs auffordern, den Vertragsentwurf abzuändern.

5.3

Es ist jedem Interessensvertreter oder Veranstalter eines Wettbewerbs verboten, an der Bestimmung der Wettchancen von Sportwetten für einen bestimmten Wettbewerb teilzunehmen oder Dienstleistungen im Hinblick auf sportliche Vorhersagen zu erbringen, wenn der Interessensvertreter oder Veranstalter des Wettbewerbs vertraglich an den Sportwettenveranstalter gebunden ist oder falls diese Leistungen im Rahmen von Programmen, die von einem solchen Veranstalter gesponsort werden, erbracht werden.

ARTIKEL 6 BERICHTSPFLICHTEN

6.1

Alle Interessensvertreter von Wettbewerben sind verpflichtet, der FIA und dem ASN des entsprechenden Landes unverzüglich Bericht zu erstatten über irgendeine verdächtige Aktivität, einen verdächtigen Zwischenfall oder über irgendeinen Hinweis jede Anstiftung oder jeder Versuch, der als ein Verstoß gegen die Bestimmungen zu der Manipulation von Wettbewerben angesehen werden könnte.

6.2

Der benachrichtigte ASN muss gegebenenfalls die für den Kampf gegen die Manipulation von Wettbewerben zuständigen nationalen Verwaltungsbehörden informieren.

6.3

Der benachrichtige ASN muss die FIA weiterhin über die auf Grundlage dieser Informationen getroffenen Folgemaßnahmen informieren.

6.4

Diese Berichtspflicht schließt nicht die gesetzliche Verpflichtung aus, Angelegenheiten an die für die Manipulation von Wettbewerben zuständigen nationalen Verwaltungsbehörden weiterzuleiten.

6.5

Jeder Verstoß gegen die Berichtspflichten kann zu einer Sanktion oder Bestrafung führen.

ARTIKEL 7 SCHUTZ VON INFORMANTEN

7.1

Die FIA und die ASNs führen eigene Maßnahmen ein, die notwendig sind, um den Schutz von Informanten sicherzustellen, die im Rahmen des Artikels 6.1 tätig wurden.

7.2

Wenn die Umstände dies erfordern, werden die FIA und die ASNs weiterhin eigene Maßnahmen einführen, die notwendig sind, um die Anonymität von im Rahmen des Artikels 6.1 tätig gewordenen Informanten sicherzustellen.

7.3

Jeder Interessensvertreter, ASN oder Veranstalter von Wettbewerben, der direkt oder indirekt einen im Rahmen der Berichtspflicht gemäß Artikel 6.1 tätig gewordenen Informanten bestraft, erfüllt seine Verpflichtungen gemäß vorliegendem Anhang nicht.

ARTIKEL 8
PLÄNE ZU SENSIBILISIERUNGSMASSNAHMEN UND ZUR SCHULUNG

Die ASNs müssen Programme zu Sensibilisierungsmaßnahmen und zur Schulung für Interessensvertreter von Wettbewerben, insbesondere für junge Lizenzinhaber, zu den Risiken der Manipulation von Wettbewerben einführen und alle damit zusammenhängenden Informationen verbreiten. Sie müssen der FIA ihre diesbezüglichen Aktivitäten mitteilen.

ARTIKEL 9 SANKTIONEN

9.1

Jeder Verstoß oder versuchte Verstoß gegen die im Anhang M aufgeführten Pflichten führen zu entsprechenden und angemessenen Sanktionen und Strafen unter Beachtung der festgelegten juristischen und disziplinarischen Verfahren.

9.2

Jede von einem ASN angewendete Sanktion oder Strafe für einen Verstoß gegen die im Anhang M aufgeführten Pflichten muss unmittelbar der FIA mitgeteilt werden. Suspendierungen können wie in Artikel 12.13.2 des Internationalen Sportgesetzes international ausgesprochen werden.

ARTIKEL 10 DEFINITIONEN

Manipulation von Wettbewerben
Jede Maßnahme, Aktion oder absichtliche Unterlassung mit dem Ziel, das Ergebnis oder den Ablauf eines Wettbewerbs unangemessen zu verändern, um den unvorhersagbaren Charakter des entsprechenden Wettbewerbs vollständig oder teilweise auszuschalten und mit dem Ziel, einen unzulässigen Vorteil für sich selbst oder für andere zu erzielen.

Sportwetten
Wetteinsatz in der Hoffnung, durch die Vorhersage des Ergebnisses einer unvorhersagbaren zukünftigen Veranstaltung in Zusammenhang mit einem Wettbewerb eine Geldsumme zu gewinnen.

Interessensvertreter von Wettbewerben
Jede natürliche oder juristische Person, die einer der folgenden Kategorien angehört:

- Alle Inhaber einer Lizenz, Super-Lizenz oder eines Registrierungszertifikats für das Personal von Wettbewerben im Rahmen von FIA Weltmeisterschaften;
- Alle Teilnehmer;
- Das gesamte Veranstaltungspersonal eines im Internationalen Sportkalender oder im Nationalen Kalender eines ASN eingetragenen Wettbewerbs;
- Alle für einen bestimmten Wettbewerb benannten Offiziellen.

Insiderinformation
Jede in Zusammenhang mit einem Wettbewerb stehende Information im Besitz einer Person, welche diese ausschließlich aufgrund ihrer Position in Zusammenhang mit dem Motorsport oder eines Wettbewerbs erhalten hat, es sei denn, diese Information war bereits zuvor veröffentlicht oder ist öffentlich bekannt, sie ist einer interessierten Öffentlichkeit leicht zugänglich oder sie wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen zu dem entsprechenden Wettbewerb offengelegt.

Ethikkodex der FIA

Verabschiedet durch die Vollversammlung am 8. Dezember 2017

Im Sinne des vorliegenden Ethikkodex gelten Begriffe in Zusammenhang mit natürlichen Personen gleichermaßen für beide Geschlechter.

Vorwort

Der FIA obliegt eine besondere Verantwortung die Integrität und den Ruf des Motorsports, der Automobil-Mobilität und Tourismus sowie der im nachstehenden dritten Absatz aufgeführten Personen weltweit zu schützen.

Die FIA ist deshalb ständig bemüht, ihr Ansehen und somit das Ansehen des Motorsports und der Automobil-Mobilität und Tourismus gegen jede Bedrohung oder Gefahr zu schützen, der sie als Folge unmoralischer und sittenwidrigen Methoden und Handlungen ausgesetzt sein könnte.

Die FIA sowie alle ihre Mitglieder, die Verwaltung der FIA (Angestellten), die von der FIA benannten Offiziellen und Delegierten innerhalb ihrer Meisterschaften, die Berater der FIA und alle Personen oder Organisationen, die in irgendeiner offiziellen Eigenschaft der FIA oder einem ihrer Mitglieder (die "FIA-Parteien") sowie die Promoter, Partner, Lieferanten und jede andere Vertragspartei der FIA (die „Dritten Parteien“) unterliegen dem Ethikkodex der FIA.

Die FIA-Parteien und die Dritten Parteien bekräftigen erneut ihr Bekenntnis zu den Statuten und Bestimmungen der FIA und verpflichten sich, die folgenden Bestimmungen zu beachten und für deren Beachtung zu sorgen:

Artikel 1 - Würde

1.1

Der Schutz der Würde der Einzelperson ist ein grundlegender Anspruch der FIA.

1.2

Es darf unter den Teilnehmern an den FIA-Aktivitäten keine Diskriminierung geben in Bezug auf Rasse, Hautfarbe, Geschlecht, sexuelle Ausrichtung, ethnische oder soziale Herkunft, Religion, philosophische oder politische Meinung, Familienstand oder Behinderungen.

1.3

Es wird keinerlei Handlung toleriert, die schädlich ist für die physische oder psychische Integrität der Teilnehmer an den FIA Aktivitäten. In Übereinstimmung mit den Antidoping-Bestimmungen der FIA sind alle Anti-Doping-Handlungen im Rahmen der von den Parteien der FIA und von Dritten Parteien organisierten Sportveranstaltungen strikt verboten.

1.4

Jede Art der Belästigung, sei es physisch, psychisch, beruflich oder sexuell, von Teilnehmern an FIA-Aktivitäten ist verboten.

Artikel 2 – Integrität

2.1 Korruption und Bestechung

2.1.1
Die Parteien der FIA dürfen in keinerlei direkter noch indirekter Art und Weise mit der Organisation von FIA-Aktivitäten und/oder im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragenen Internationalen Veranstaltungen oder irgendeinem Wahlvorgang der FIA in Zusammenhang stehenden Entlohnung, Kommission, Vergünstigung oder verdeckte Bevorzugung, welcher Form auch immer, erbitten, annehmen oder anbieten.

2.1.2
Korruption ist jede Art von Machtmissbrauch, um irgendeinen Vorteil zu erzielen. Eine Korruptionshandlung dient normalerweise dem Zweck, eine Einzelperson in der Ausübung ihrer Arbeit dahingehend zu beeinflussen, dass sie unehrlich und/oder unangemessen handelt.

2.1.3
Unter Bestechung ist eine Zuwendung oder eine Belohnung oder jede Art einer angebotenen, versprochenen, erteilten oder genehmigten Vergünstigung zu verstehen, sei es direkt oder indirekt:

* um eine Person unangemessen zu beeinflussen, oder
* eine Person für die Ausübung irgendeiner Funktion oder Aktivität zu belohnen,

damit ein kommerzieller, vertraglicher, dienstlicher oder persönlicher Vorteil gesichert oder erzielt wird.

2.1.4
Eine Bestechung kann in unterschiedlichen Formen erfolgen, zum Beispiel:

* ein direktes oder indirektes Versprechen oder ein Angebot hinsichtlich eines Wertgegenstands,
* das Angebot oder der Erhalt eines Rabatts, eines Honorars, einer Vergütung oder irgendeine andere Art eines Vorteils,
* die Gewährung von Förderungsmittel oder einer Spende,
* die Nutzung von Stimmrechten,

mit dem Ziel einer unangemessenen Einflussnahme.

2.1.5
Die FIA-Parteien und Dritte Parteien dürfen Geschenke oder Gastfreundschaft nur innerhalb der in den nachfolgenden Artikeln aufgeführten Grenzen annehmen. Im Zweifelsfall hinsichtlich der Art oder des Werts eines Geschenks sollte das Ethik-Komitee vor Annahme des Geschenks zu Rate gezogen werden.

2.1.6
Es dürfen lediglich Geschenke im Einklang mit üblichen lokalen Gepflogenheiten und im Einklang mit der Rolle, welche der Empfänger ausübt, durch die FIA-Parteien und Dritte Parteien übergeben oder angenommen werden, als Zeichen des Respekts und der Freundschaft. Jedes andere Geschenk muss von dem Begünstigten an die Organisation, deren Mitglied er ist, weitergegeben werden, welche dieses dann registriert.

2.1.7
Die Übergabe oder der Empfang von Geschenken durch eine FIA-Partei im Rahmen der Ausübung ihrer Pflichten für die FIA ist nicht verboten, wenn alle nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind:

(a) das Geschenk entspricht den Gesetzen des Landes des Empfängers oder des Übergebenden oder allen anderen gültigen lokalen Gesetzen und Bestimmungen;
(b) das Geschenk wurde nicht mit der Absicht übergeben, eine FIA-Partei oder eine Dritte Partei dahingehend zu beeinflussen, ein Geschäft oder einen geschäftlichen Vorteil zu erhalten oder zu bewahren, oder den Erhalt oder die Bewahrung eines Geschäfts oder eines geschäftlichen Vorteils zu belohnen, oder mit der Absicht des eindeutigen oder stillschweigenden Austauschs von Gefälligkeiten oder Vorteilen;

(c) das Geschenk wird im Namen der FIA übergeben, nicht im Namen des Gebenden;
(d) das Geschenk wird offen überreicht, nicht heimlich;
(e) das Geschenk kann gemäß lokaler Standards und Gepflogenheiten nicht als übertrieben angesehen werden und wird lediglich als Form der Höflichkeit oder als Zeichen der Wertschätzung übergeben, zum Beispiel anlässlich eines Festaktes oder einer anderen besonderen Gelegenheit (z.B. Weihnachten); und
(f) das Geschenk beinhaltet kein Bargeld oder etwas Entsprechendes (wie zum Beispiel Geschenkgutscheine, Schecks oder Gutscheine).

Der Wert eines Geschenks darf in keinem Fall einen Betrag überschreiten, der als unangemessen angesehen werden könnte.

2.1.8
Die FIA erkennt an, dass die Praxis der Übergabe von Geschäftsgeschenken zwischen Ländern und Regionen unterschiedlich sein kann und dass das, was in einer Region als normal und annehmbar angesehen werden könnte, in einer anderen Region anders sein kann. Das anzuwendende Kriterium ist, ob das Geschenk unter Berücksichtigung aller Umstände angemessen und vertretbar ist. Die Absicht hinter einem Geschenk sollte immer mitberücksichtigt werden.

2.1.9
Die den FIA-Parteien und den Dritten Parteien sowie den sie begleitenden Personen entgegengebrachte Gastfreundschaft darf nicht die in dem Gastland oder bei der Veranstaltung, an der sie teilnehmen, üblichen Standards überschreiten. Die Absicht hinter der Gastfreundschaft sollte immer mitberücksichtigt werden.

2.2 Interessenkonflikte

2.2.1
Die FIA-Parteien müssen darauf achten, dass jeder Interessenskonflikt vermieden wird.

Interessenkonflikte entstehen, wenn eine der FIA-Parteien oder eine Dritte Partei finanzielle oder persönliche Interessen hat oder zu haben scheint, welche sie in der Erfüllung ihrer Pflichten in aller Rechtschaffenheit und auf unabhängige und gewissenhafte Art beeinträchtigen könnten.

2.2.1.a
Finanzielle oder persönliche Interessen schließen die Erzielung irgendeines möglichen Vorteils für ihn, seine direkte Familie oder irgendeine Person, zu der er eine enge berufliche oder persönliche Beziehung hat, ein.

2.2.1.b
Interessenkonflikte entstehen auch, wenn eine der FIA-Parteien vertrauliche Informationen, die sie im Rahmen der für die FIA ausgeübten Pflichten erhalten hat, mit dem Ziel nutzt oder zu nutzen scheint, einen möglichen Vorteil für sich selbst oder für eine der vorgenannten Personen zu erzielen.

2.2.1.c
Da die FIA ein internationaler Verband ist, in dem nationale Automobilclubs, Automobilverbände, Touringclubs und Nationale Verbände zusammengeschlossen sind, entsteht kein Interessenskonflikt, wenn eine FIA-Partei in Zusammenhang mit der Prüfung eines Vorschlags innerhalb eines FIA-Gremiums ausschließlich die Interessen des FIA-Mitglieds, das sie vertritt, verteidigt, vorausgesetzt durch eine solche Aktion entsteht kein möglicher Vorteil für sie selbst, ihre direkte Familie oder für eine Person, zu der sie eine enge berufliche oder private Beziehung hat.

2.2.2
Die FIA-Parteien und Dritte Parteien dürfen ihren Aufgaben nicht nachkommen, wenn sie in einem möglichen oder existierenden Interessenskonflikt stehen. In einem solchen Fall muss der Interessenskonflikt sofort offen gelegt und schriftlich der Organisation angezeigt werden, für welche die FIA-Partei oder Dritte Partei ihre Aufgaben ausführt.

Eine Situation des möglichen Interessenkonflikts entsteht, wenn die Meinung oder Entscheidung einer FIA-Partei in Ausübung einer Pflicht für die FIA berechtigterweise als von den Beziehungen beeinflusst

angesehen werden kann, die sie mit einer anderen, von der Meinung oder Entscheidung der entsprechenden FIA-Partei betroffenen Person oder Organisation hat, hatte oder dabei ist zu haben.

2.2.3
Wenn eine Aufgabe innerhalb eines FIA-Gremiums wie in Artikel 7 der FIA-Statuten aufgeführt ausgeführt wird, muss eine FIA-Partei, die einen finanziellen oder persönlichen Interessenkonflikt in Bezug auf irgendeinen in der Sitzung eingereichten Vorschlag hat oder zu haben scheint:

dies offenlegen;
sich für diesen Vorschlag aus der Sitzung zurückziehen, es sei denn, sie wird ausdrücklich aufgefordert zu bleiben, um Auskünfte zu geben;
sie darf zum Zwecke der Beschlussfähigkeit nicht als stimmberechtigtes Mitglied für diesen Teil der Sitzung berücksichtigt werden;
sich während der Abstimmung zurückziehen, es sei denn, sie wird ausdrücklich aufgefordert zu bleiben, sie hat aber in dieser Angelegenheit kein Stimmrecht.

2.2.3.a
Ebenso darf sie insbesondere nicht an einer Entscheidung individueller Art (zum Beispiel in Zusammenhang mit der Abstimmung zugunsten der Auswahl eines bestimmten Lieferanten oder eines bestimmten Promoters) teilnehmen, wenn sie:

ein wesentliches finanzielles oder anderes Interesse in Zusammenhang mit der Entscheidung hat oder wahrscheinlich durch die entsprechende Entscheidung betroffen sein könnte,
eine Geschäftsbeziehung mit einer Person oder Organisation hat, die einen direkten Vorteil in Zusammenhang mit der Entscheidung hat,
eine enge familiäre Beziehung mit jemandem hat, der einen direkten Vorteil in Zusammenhang mit der Entscheidung hat.

2.2.3.b
Entscheidungen individueller Art stehen grundsätzlich im Gegensatz zu denen allgemeinerer Art, die möglicherweise mehrere Interessensvertreter betreffen (zum Beispiel Entscheidungen in Zusammenhang mit dem Kalender einer Meisterschaft oder mit Änderungen im Reglement) und die im allgemeinen Interesse des Motorsports und/oder der Automobilmobilität und des Automobiltourismus getroffen werden.

2.2.4
In Fällen, in denen durch eine FIA-Partei Aufgaben für die FIA ausgeführt werden, liegt es in der Verantwortung der betreffenden FIA-Parteien, dem Ethik-Komitee ein "FIA Disclosure of Interest Form" (FIA-Formular zur Offenlegung von Interessen) einzureichen, wenn diese eine der folgenden Positionen innehat oder einen der folgenden Aufträge ausführt:

- Präsident oder Mitglied des World Councils, des Senats, des Prüfungsausschusses, des Ethik-Komitees, der Richter- und Disziplinargremien der FIA, des Nominierungskomitees, des Komitees zur Erteilung von Medizinischen Ausnahmegenehmigungen oder irgendeines Gremiums, das sich mit der Zuteilung von Zuschüssen beschäftigt;
- Präsident oder Vize-Präsident irgendeines anderen FIA-Gremiums, auf das in Artikel 7.1 der FIA-Statuten Bezug genommen wird;
- Mitglied der Verwaltung der FIA;
- Sportkommissar, Renndirektor, Renn-/Rallyeleiter, Technischer Kommissar oder Technischer Delegierter, oder Sekretär der Veranstaltung, die im Rahmen eines zu einer FIA-Meisterschaft zählenden Wettbewerbs ein Amt ausführen.

2.2.4.a
Alle vorgenannt aufgeführten FIA-Parteien müssen dieses Formular ausfüllen, egal ob sie irgendwelche Interessen offenzulegen haben oder nicht. Sie müssen vollständige und genaue Informationen vorlegen und sind ständig verpflichtet, ihr Formular jedes Mal, wenn sich die Umstände ändern, zu aktualisieren. Die Unterlassung der rechtzeitigen Offenlegung, Aktualisierung dieser Informationen oder der vollständigen Offenlegung von Informationen stellt einen Verstoß gegen den Ethikkodex der FIA dar.

2.2.4.b

Das Formular der FIA zur Offenlegung von Interessen ist auf der Website https://disclosureform.fia.com verfügbar.

2.2.4.c
Das Formular der FIA zur Offenlegung von Interessen ersetzt nicht die Offenlegung von Interessen im Rahmen von Sitzungen.

2.2.4.d
Die FIA-Parteien, die ihr Formular der FIA zur Offenlegung von Interessen nicht innerhalb von einem Monat nach Aufforderung durch das Ethik-Komitee eingereicht oder aktualisiert haben (oder bestätigt haben, dass keine Aktualisierung erforderlich ist), dürfen keine Aufgabe, welcher Art auch immer, für die FIA ausüben, bis die Situation bereinigt ist.

2.2.4.e
Mögliche Kandidaten für die Wahl zu einer Position als Präsident der FIA, als Stellvertretende Präsidenten, Vize-Präsidenten, Präsident und Mitglieder des Senats, Mitglieder des World Councils, Präsident und Mitglieder des Ethik-Komitees sowie als Präsident und Mitglieder des Prüfungskomitees, welche das Formular der FIA zur Offenlegung von Interessen dem Ethik-Komitee nicht bis zur Frist für den Vorschlag zur Kandidatur vorgelegt haben, sind nicht zulässig.

2.2.5
Im Falle eines Einwands in Bezug auf einen möglichen oder existierenden Interessenkonflikt sollte dieser umgehend an die Organisation, für welche die FIA-Partei ihre Aufgaben ausführt, berichtet werden.

2.3

Jede Unterlassung, irgendeine von dem Ethik-Komitee der FIA verlangte Auskunft zu geben, stellt einen Verstoß gegen den FIA-Ethikkodex dar.

2.4

Die FIA-Parteien müssen bei Ausübung ihrer Aufgaben Sorgfalt und Aufmerksamkeit walten lassen. Sie müssen von allen Handlungen Abstand nehmen, welche den Ruf der FIA schädigen können.

2.5

Die FIA-Parteien und Dritte Parteien sollten nicht mit Firmen oder Personen verbunden sein, deren Aktivitäten nicht mit den Grundsätzen gemäß FIA Statuten, -Bestimmungen und diesem Kodex im Einklang stehen.

Artikel 3 – Verhalten gegenüber Regierungen und privaten Organisationen

3.1

Die FIA-Parteien und Dritte Parteien müssen sich bemühen, harmonische Beziehungen mit den nationalen Behörden zu unterhalten, in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen und dem Prinzip der politischen Neutralität der FIA.

3.2

Es steht den FIA-Parteien und Dritten Parteien frei, am öffentlichen Leben des Landes teilzunehmen, zu welchem sie gehören. In diesem Rahmen dürfen sie jedoch keinen missbräuchlichen Nutzen aus ihr Position bei der FIA ziehen, irgendeine Aktivität ausüben oder irgendeine Ideologie verfolgen, die nicht im Einklang steht mit den Grundsätzen gemäß FIA Statuten und Bestimmungen oder wie in diesem Kodex aufgeführt.

3.3

Die FIA-Parteien und Dritte Parteien müssen darauf achten, bei allen von ihnen organisierten Veranstaltungen die Umwelt zu schützen. Sie müssen darauf achten, dass alle Umweltbestimmungen mit den allgemein anerkannten Standards des Umweltschutzes vereinbar sind.

Artikel 4 - Vertraulichkeit

Die FIA-Parteien sind weiterhin gehalten, alle ihnen in Ausübung ihrer Funktion mitgeteilten Informationen, die nicht allgemein bekannt sind, vertraulich oder geheim zu behandeln. Jegliche Weitergabe von Informationen oder Meinungen muss immer in Übereinstimmung mit den Grundsätzen, Anweisungen und Zielen der FIA und ihrer Mitglieder erfolgen.

Artikel 5 - Anwendung

5.1

Die FIA-Parteien und Dritte Parteien müssen darauf achten, dass die Grundsätze dieses Kodex Anwendung finden.

5.2

Die FIA-Parteien und Dritte Parteien müssen das Ethik-Komitee und/oder gegebenenfalls den Compliance-Verantwortlichen der FIA über jeden Verstoß gegen diesen Kodex informieren.

5.3

Die damit involvierten Personen müssen auf Anfrage bei allen durch das Ethik-Komitee durchgeführten Untersuchungen kooperieren und diesem alle gegebenenfalls angeforderte Informationen zur Verfügung stellen. Die Unterlassung der Kooperation oder der Zurverfügungstellung der geforderten Informationen stellt einen Verstoß gegen den FIA Ethikkodex dar.

5.4

Das Ethik-Komitee zeigt Verstöße gegen ihre Bestimmungen auf und wird dem FIA-Präsidenten einen Bericht vorlegen, der dann darüber entscheidet, ob weitere Schritte unternommen werden. Eine Kopie dieses Berichts wird den Mitgliedern des FIA-Senats, dem Beschwerdeführer und der entsprechend betroffenen Person zur Information vorgelegt.

5.5

In jedem Jahr wird das Ethik-Komitee der Vollversammlung der FIA einen Bericht über die Anwendung dieses Kodex mit Hinweis auf Verstöße gegen ihre Bestimmungen vorlegen.

Artikel 6 – Änderungen des Ethikkodex

Änderungen zu vorliegendem Ethikkodex können ausschließlich durch die Vollversammlung beschlossen werden.

Artikel 7 – Auslegung des Ethikkodex

Der Kodex wird in Englisch, Spanisch und Französisch verfasst. Im Zweifelsfall über seine Auslegung ist der französische Text entscheidend.

Anhang A zum Internationalen Sportgesetz der FIA

FIA Anti-Doping-Bestimmungen 2020

(Stand: 03.06.2019)

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

Artikel 1	Definition von Doping
Artikel 2	Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen
Artikel 3	Dopingnachweis
Artikel 4	Die Verbotsliste
Artikel 5	Dopingkontrollen und Untersuchungen
Artikel 6	Analysen von Proben
Artikel 7	Bearbeitung der Ergebnisse
Artikel 8	Recht auf ein faires Anhörungsverfahren
Artikel 9	Automatische Annullierung einzelner Ergebnisse
Artikel 10	Bestrafungen von Einzelpersonen
Artikel 11	Konsequenzen für Teams
Artikel 12	Sanktionen und Geldstrafen gegen ASNs
Artikel 13	Berufungen
Artikel 14	Vertraulichkeit und Berichterstattung
Artikel 15	Anwendung und Anerkennung von Entscheidungen
Artikel 16	Einbindung der Anti-Doping-Bestimmungen der FIA durch die ASN und ASN Verpflichtungen
Artikel 17	Verjährungsfrist
Artikel 18	Bericht an die WADA über die Übereinstimmung mit dem Code
Artikel 19	Aufklärung
Artikel 20	Änderungen und Auslegung der Bestimmungen
Artikel 21	Interpretation des Codes
Artikel 22	Zusätzliche Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Fahrers und der anderen Personen

Anlage 1	Definitionen (in alphabetischer Reihenfolge)
Anlage 2	Das Anti-Doping Disziplinarkomitee

Einleitung

Die Fédération Internationale de l'Automobile (nachfolgend FIA genannt) befolgt seit dem 1. Dezember 2010 den Welt-Anti-Doping-Code (nachfolgend Code genannt) der World Anti-Doping Agency (nachfolgend WADA genannt).
Die Grundlagen und verpflichtenden Vorschriften des Code wurden in die Anti-Doping-Bestimmungen der FIA (nachfolgend Bestimmungen genannt) eingearbeitet.
Ziel und Zweck der vorliegenden Bestimmungen ist es, die grundsätzlichen Rechte der Fahrer zur Teilnahme an Sport ohne Doping zu schützen und so Gesundheit, Fairness, Gleichbehandlung und Sicherheit im Motorsport zu unterstützen.
Im World Motor Sport Council am 3. Dezember 2014 stimmte die FIA dem überarbeiteten Code (2015) zu.
Die Bestimmungen werden gemäß Verantwortlichkeit der FIA in Übereinstimmung mit dem Code und zur Förderung der fortlaufenden Bemühungen der FIA, Doping im Sport auszumerzen, übernommen und angewendet.
Die Bestimmungen bilden die sportlichen Vorschriften für die Bedingungen, unter denen der Sport ausgeübt wird.
Mit dem Ziel der weltweit einheitlichen Durchsetzung der Anti-Doping-Grundsätze, setzen sie sich von straf- und zivilrechtlichen Gesetzen ab und sollen keinen nationalen Anforderungen oder Rechtsnormen unterliegen, welche für straf- oder zivilrechtliche Verfahren anzuwenden sind, oder dadurch eingeschränkt werden.
Bei der Überprüfung der Sach- und Rechtslage eines bestimmten Falls sollten sich alle Gerichte, Schiedsgerichte und andere Urteilsfindungsgremien dieser besonderen Eigenschaft der Bestimmungen zur Anwendung des Codes und der Tatsache bewusst sein, dass diese Bestimmungen den Konsens eines weitgefächerten Spektrums an Beteiligten weltweit widerspiegelt, die notwendig sind zum Schutz und zur Sicherstellung des fairen Sports.

Anwendungsbereich
Die Bestimmungen haben Gültigkeit für die FIA und für jeden ihrer ASNs. Sie gelten gleichermaßen für alle nachfolgend aufgeführten Fahrer, jeden Teilnehmer an den Aktivitäten der FIA oder eines seiner ASNs, Fahrerbetreuer und jede andere Person, von der aufgrund ihrer Mitgliedschaft, ihrer Akkreditierung und/oder ihrer Teilnahme am Sport angenommen wird, dass sie den Bestimmungen zugestimmt hat und an sie gebunden ist sowie sich der Gerichtsbarkeit der in den Artikeln 8 und 13 aufgeführten Anhörungsgremien zur Entscheidung über gemäß vorliegender Bestimmungen vorgebrachten Fällen und Berufungen unterworfen hat:

a) alle Fahrer, die im Besitz einer Internationalen Lizenz oder einer Nationalen, von einem ASN oder einem Mitglied oder einer Mitgliedsorganisation eines ASNs (einschließlich Clubs, Teams, Verbände oder Ligen) ausgestellten Lizenz sind,
b) alle Fahrer und Fahrerbetreuer, die in dieser Eigenschaft an Veranstaltungen, Wettbewerben oder anderen Aktivitäten teilnehmen, die durch die FIA oder einen ASN oder ein Mitglied oder eine Mitgliedsorganisation eines ASN (einschließlich Clubs, Teams, Verbände oder Ligen) organisiert, einberufen, genehmigt oder anerkannt sind, wo auch immer diese stattfinden, und
c) jeder andere Fahrer oder Fahrerbetreuer oder jede andere Person, die aufgrund einer Akkreditierung, einer Lizenz oder einer anderen vertraglichen Vereinbarung oder anderweitig der Gerichtbarkeit der FIA oder eines ASN oder eines Mitglieds oder einer Mitgliedsorganisation eines ASN (einschließlich Clubs, Teams, Verbände oder Ligen) in Bezug auf Anti-Doping unterliegt.
   Innerhalb des Gesamt-Registers der Fahrer, die an die Bestimmungen gebunden sind und diese beachten müssen, werden die nachfolgenden Fahrer für die Anwendung der vorliegenden Bestimmungen als Fahrer auf internationaler Ebene angesehen und die besonderen Vorschriften innerhalb dieser Bestimmungen, die für Fahrer auf internationaler Ebene anwendbar sind, haben für sie Gültigkeit (im Hinblick auf Kontrollen aber auch im Hinblick auf TUEs, Meldepflichten, Ergebnismanagement und Berufungen):

   Fahrer, die an irgendeinem Wettbewerb teilnehmen, der im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragen ist.

Definitionen
Die in der Anlage 1 aufgeführten Begriffe werden in den Bestimmungen in Kursivschrift (französischer und englischer Text) dargestellt.

Zur Auslegung der vorliegenden Bestimmungen und zum Zweck der Verkürzung der Bestimmungen umfasst der maskuline Artikel gleichermaßen alle Personen, einerlei welchen Geschlechts.

Artikel 1 Definition von Doping

Doping wird definiert als das Vorliegen eines oder mehrerer der nachfolgend in Artikel 2.1 bis Artikel 2.10 festgelegten Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.

Artikel 2 Verstösse gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Der Zweck des Artikels 2 ist es, die Tatbestände und Handlungen aufzuführen, die einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen darstellen. Anhörungen in Dopingfällen werden auf Grundlage der Behauptung durchgeführt, dass eine oder mehrere dieser besonderen Regeln verletzt wurden.
Die Fahrer und andere Personen sind selbst dafür verantwortlich, davon Kenntnis zu haben, was einen Verstoß gegen eine Anti-Doping-Bestimmung darstellt und welche Substanzen und Methoden in der Verbotsliste aufgenommen worden sind.

Als Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen gelten:

2.1

Das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, seiner Metaboliten oder Marker in der Probe eines Fahrers.

2.1.1
Es ist die persönliche Pflicht eines jeden Fahrers, dafür zu sorgen, dass keine Verbotenen Substanzen in seinen Körper gelangen. Die Fahrer die Verantwortung dafür, wenn in ihren Körpergewebes- oder Körperflüssigkeitsproben Verbotene Substanzen, deren Metaboliten oder Marker nachgewiesen werden. Demzufolge ist es nicht erforderlich, dass Vorsatz, Verschulden, Fahrlässigkeit oder bewusster Gebrauch auf Seiten des Fahrers nachgewiesen werden, um einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 zu begründen.

[Kommentar zu Artikel 2.1.1: Gemäß diesem Artikel liegt ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen unabhängig vom Verschulden eines Fahrers vor. In mehreren Urteilen des Internationalen Sportgerichtshofs wird diese Regel als „verschuldensunabhängige Haftung“ bezeichnet. Das Verschulden eines Fahrers fließt bei der Festlegung der Folgen dieses Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 10 ein. Der Internationale Sportgerichtshof hält konsequent an diesem Prinzip fest.]

2.1.2
Ein ausreichender Nachweis eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 ist gegeben durch: das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker:
in der A-Probe eines Fahrers, wenn der Fahrer auf die Analyse der B-Probe verzichtet und die B-Probe demzufolge nicht analysiert wird; oder
wenn die B-Probe des Fahrers analysiert wird und das Analyseergebnis das Vorhandensein der Verbotenen Substanz oder seiner Metaboliten oder Marker in der A-Probe des Fahrers bestätigt; oder
wenn die B-Probe des Fahrers auf zwei Flaschen aufgeteilt wird und die Analyse der zweiten Flasche bestätigt das Vorhandensein der in der ersten Flasche vorgefundenen verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker.

[Kommentar zu Artikel 2.1.2: Es liegt im Ermessen der Anti-Doping-Organisation, die für das Ergebnismanagement zuständig ist, zu beschließen, die B-Probe analysieren zu lassen, auch wenn der Fahrer nicht um die Analyse der B-Probe ersucht.]

2.1.3
Mit Ausnahme solcher Substanzen, für die in der Verbotsliste spezifische Grenzwerte aufgeführt sind, begründet das nachgewiesene Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, seiner Metaboliten oder Marker in der Probe eines Fahrers – unabhängig von seiner Menge – einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen.

2.1.4
Abweichend von der allgemeinen Regelung des Artikels 2.1 können in der Verbotsliste oder den Internationalen Standards spezielle Kriterien zur Bewertung Verbotener Substanzen, die auch endogen produziert werden können, aufgenommen werden.

2.2

Die Gebrauch oder der Versuch des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode

[Kommentar zu Artikel 2.2: Die Anwendung oder die versuchte Anwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode konnte stets durch ein verlässliches Mittel nachgewiesen werden. Wie im Kommentar zu Artikel 3.2 festgestellt, kann die Anwendung im Gegensatz zum Nachweis, der benötigt wird, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach Artikel 2.1 zu begründen, auch durch andere zuverlässige Mittel nachgewiesen werden, z. B. durch ein Geständnis des Fahrers, Zeugenaussagen, Belege, Schlussfolgerungen, die sich aus Langzeitprofilen ergeben, einschließlich Daten, die für den Fahrerpass erhoben wurden, oder andere analytische Informationen, die ansonsten nicht alle Anforderungen erfüllen, um das „Vorhandensein" einer verbotenen Substanz nach Artikel 2.1 zu begründen. So kann beispielsweise der Nachweis der Anwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode auf Daten aus der Analyse einer A-Probe (ohne die Bestätigung anhand der Analyse einer B-Probe) oder allein auf Daten aus der Analyse einer B-Probe gestützt werden, wenn die Anti-Doping-Organisation eine zufriedenstellende Erklärung für die fehlende Bestätigung durch die Analyse der jeweils anderen Probe angibt.]

2.2.1
Es ist die persönliche Pflicht eines jeden Fahrers, dafür zu sorgen, dass keine Verbotene Substanz in seinen Körper gelangt und dass keine verbotene Methode verwendet wird. Demzufolge ist es nicht erforderlich, dass ein vorsätzlicher, schuldhafter, fahrlässiger oder bewusster Gebrauch des Fahrers nachgewiesen wird, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen wegen des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode zu begründen.

2.2.2
Der Erfolg oder der Misserfolg des Gebrauchs oder des versuchten Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode ist nicht maßgeblich. Es ist ausreichend, dass die Verbotene Substanz oder die Verbotene Methode gebraucht oder ihr Gebrauch versucht wurde, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu begehen.

[Kommentar zu Artikel 2.2.2: Der Nachweis der „versuchten Anwendung" einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode erfordert den Nachweis des Vorsatzes auf Seiten des Fahrers. Die Tatsache, dass zum Nachweis dieses speziellen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen Vorsatz gefordert wird, widerlegt nicht das Prinzip der verschuldensunabhängigen Haftung, das für den Verstoß gegen Artikel 2.1 und den Verstoß gegen Artikel 2.2 bei Anwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode aufgestellt wurde. Wendet ein Fahrer eine verbotene Substanz an, so stellt dies einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, es sei denn, die in Rede stehende Substanz ist außerhalb von Wettkämpfen nicht verboten und die Anwendung seitens des Fahrers findet außerhalb von Wettkämpfen statt. (Das Vorhandensein einer verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker in einer Probe, die während eines Wettbewerbs genommen wurde, stellt jedoch einen Verstoß gegen Artikel 2.1 dar unabhängig davon, wann die Substanz verabreicht wurde)].

2.3

Umgehung der Probenahme, Weigerung oder Versäumnis, eine Probe abzugeben.

Die Umgehung der Probenahme oder die Weigerung oder das Versäumnis ohne zwingenden Grund, sich einer angekündigten Probenahme zu unterziehen, die gemäß Bestimmungen oder anderer anwendbarer Anti-Doping-Bestimmungen zulässig ist.

[Kommentar zu Artikel 2.3: Dementsprechend würde der Verstoß der „Umgehung der Probenahme" 138
bestehen, wenn nachgewiesen wird, dass ein Fahrer einem Dopingkontrolleur vorsätzlich ausweicht,

um sich der Ankündigung oder der Kontrolle zu entziehen. Ein Verstoß, der mit „einem Versäumnis, sich einer Probenahme zu unterziehen“, verbunden ist, kann sowohl durch Vorsatz als auch durch Fahrlässigkeit des Fahrers begründet sein, während ein „Entziehen“ oder „Weigern“ unter Vorsatz des Fahrers erfolgt.]

2.4 Meldepflichtversäumnisse

Jede Kombination aus drei Kontroll- oder Meldepflichtversäumnissen eines Fahrers im Kontrollregister gemäß dem Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen innerhalb von zwölf Monaten.

2.5

Unzulässige Einflussnahme oder versuchte unzulässige Einflussnahme auf irgendeinen Teil des Doping-Kontrollverfahrens

Handlungen, die das Dopingkontrollverfahren auf unzulässige Weise beeinflussen, die jedoch ansonsten nicht in der Definition der verbotenen Methoden enthalten wären. Unzulässige Einflussnahme umfasst, ohne jedoch darauf beschränkt zu sein, die tatsächliche oder versuchte vorsätzliche Behinderung eines Dopingkontrolleurs, indem einer Anti-Doping-Organisation falsche Informationen gegeben oder mögliche Zeugen eingeschüchtert werden bzw. versucht wird, sie einzuschüchtern.

[Kommentar zu Artikel 2.5: Beispielsweise verbietet dieser Artikel die Veränderung der Identifikationsnummern auf einem Dopingkontrollformular während des Kontrollverfahrens, das Aufbrechen der B-Flasche bei der Analyse der B-Probe oder die Veränderung einer Probe durch Zugabe einer Fremdsubstanz.]

2.6 Besitz Verbotener Substanzen und Verbotener Methoden:

2.6.1
Der Besitz durch einen Fahrer während eines Wettbewerbs, von Verbotenen Methoden oder Verbotenen Substanzen, oder der Besitz durch einen Fahrer außerhalb eines Wettbewerbs von Verbotenen Methoden oder Verbotenen Substanzen, die außerhalb eines Wettbewerbs verboten sind, es sei denn, der Fahrer erbringt den Nachweis, dass der Besitz auf Grund einer Medizinischen Ausnahmegenehmigung (nachfolgend TUE genannt), die im Einklang mit Artikel 4.4 (Therapeutische Anwendung) erteilt wurde, oder auf Grund einer anderen annehmbaren Begründung gerechtfertigt ist.

2.6.2
Der Besitz durch einen Fahrerbetreuer während des Wettbewerbs von Verbotenen Methoden oder Verbotenen Substanzen, oder der Besitz außerhalb eines Wettbewerbs von Verbotenen Methoden oder Verbotenen Substanzen, sofern der Besitz in Verbindung mit einem Fahrer, einem Wettbewerb oder einem Training steht, es sei denn der Fahrer erbringt den Nachweis, dass der Besitz auf Grund einer TUE, die im Einklang mit Artikel 4.4 (Therapeutische Anwendung) erteilt wurde, oder auf Grund einer anderen annehmbaren Begründung gerechtfertigt ist.

[Kommentar zu Artikeln 2.6.1 und 2.6.2: Eine annehmbare Begründung würde beispielsweise nicht den Kauf oder Besitz einer verbotenen Substanz beinhalten, die man einem Freund oder einem Verwandten weitergeben wollte, es sei denn, es sind gerechtfertigte medizinische Umstände gegeben, unter denen der betreffenden Person ein ärztliches Rezept vorlag, so dass z. B. Insulin für ein Kind mit Diabetes gekauft wurde.]
[Kommentar zu Artikel 2.6.2: Eine annehmbare Begründung würde beispielsweise den Fall beinhalten, dass ein Mannschaftsarzt verbotene Substanzen zur Behandlung von Akut- und Notsituationen mitführt.]

2.7

Das Inverkehrbringen oder der Versuch des Inverkehrbringens mit Verbotenen Substanzen oder Verbotenen Methoden

2.8

Die Verabreichung oder der Versuch der Verabreichung von verbotenen Methoden oder verbotenen Substanzen innerhalb des Wettbewerbs oder außerhalb des Wettbewerbs, die Verabreichung oder der Versuch der Verabreichung an Fahrer von Methoden und Substanzen, die außerhalb des Wettbewerbs verboten sind.

2.9 Beihilfe

Hilfe, Ermutigung, Anleitung, Anstiftung, Konspiration, Verschleierung oder sonstige vorsätzliche Beihilfe bei einem Verstoß gegen die Anti-Doping- Bestimmungen, einem versuchten Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen oder einem Verstoß gegen Artikel 10.12.1 durch eine andere Person.

2.10 Verbotener Umgang

Der Umgang eines Fahrers oder einer anderen Person im Zuständigkeitsbereich einer Anti-Doping-Organisation in beruflicher oder sportlicher Funktion mit einem Fahrerbetreuer, der

2.10.1
in den Zuständigkeitsbereich einer Anti-Doping-Organisation fällt, gesperrt ist; oder

2.10.2
der nicht in den Zuständigkeitsbereich einer Anti-Doping-Organisation fällt und, sofern nicht im Zuge eines Ergebnismanagements gemäß dem Code eine Sperre verhängt wurde, der verurteilt wurde oder dem in einem Straf-, Disziplinar- oder standesrechtlichen Verfahren ein Verhalten nachgewiesen wurde, das einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen dargestellt hätte, hätten für eine solche Person Regeln im Einklang mit dem Code gegolten. Die Dauer der Sperre einer solchen Person gilt für sechs Jahre ab der strafrechtlichen, standesrechtlichen oder der disziplinarischen Entscheidung oder für die Dauer der im Straf-, Disziplinar- oder standesrechtlichen Verfahren festgelegten Strafdauer, was auch immer länger ist; oder

2.10.3
der als Tarnung oder Mittelsmann für eine in Artikel 2.10.1 oder 2.10.2 beschriebene Person dient.
Damit diese Bestimmung greift, muss die für den Fahrer oder die andere Person zuständige Anti-Doping- Organisation oder die WADA den Fahrer oder die andere Person zuvor schriftlich über die Sperre des Fahrerbetreuers und die möglichen Folgen eines verbotenen Umgangs informiert haben, und es muss dem Fahrer oder der anderen Person möglich sein, den Umgang angemessen zu vermeiden. Die Anti-Doping-Organisation muss weiterhin angemessene Anstrengungen unternehmen, um dem in der Mitteilung an den Fahrer oder an die andere Person genannten Fahrerbetreuer mitzuteilen, dass er innerhalb von 15 Tagen gegenüber der Anti-Doping-Organisation erklären kann, dass die in Artikeln 2.10.1 und 2.10.2 beschriebenen Kriterien nicht auf ihn zutreffen. (Unbeschadet des Artikels 17 gilt dieser Artikel, selbst wenn das Verhalten des Fahrerbetreuers, das zu seiner Sperre führte, vor dem Datum des Inkrafttretens gemäß Artikel 20.8 auftrat.)
Der Fahrer oder die andere Person muss beweisen, dass der Umgang mit dem in Artikeln 2.10.1 und 2.10.2 beschriebenen Fahrerbetreuer nicht in beruflicher oder sportlicher Funktion erfolgt.
Anti-Doping-Organisationen, die Kenntnis von Fahrerbetreuern haben, die den in Artikeln 2.10.1, 2.10.2 oder 2.10.3 genannten Kriterien entsprechen, müssen diese Information an die WADA weitergeben.

[Kommentar zu Artikel 2.10: Fahrer und andere Personen dürfen nicht mit Trainern, Ärzten oder anderen Fahrerbetreuern zusammenarbeiten, die aufgrund eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gesperrt sind oder die in einem Straf- oder Disziplinarverfahren im Zusammenhang mit Doping verurteilt wurden.
Zum verbotenen Umgang zählt beispielsweise: Annahme von Beratung zu Training, Strategie, Technik, Ernährung oder Gesundheit; Annahme von Therapie, Behandlung oder Rezepten; Weitergabe von

Bioproben zur Analyse; Einsatz des Fahrerbetreuers als Vertreter. Verbotener Umgang beinhaltet nicht unbedingt eine Form von Vergütung.]

Artikel 3 Dopingnachweis

3.1 Beweislast und Beweismaß

Die FIA trägt die Beweislast für das Vorliegen eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen. Das Beweismaß besteht darin, dass die FIA gegenüber dem Disziplinarorgan überzeugend darlegen kann, dass ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, unter Berücksichtigung der Schwere des erhobenen Vorwurfs. Die Anforderungen an das Beweismaß sind in jedem Fall höher als die einfache Wahrscheinlichkeit, jedoch geringer als ein Beweis, der jeden vernünftigen Zweifel ausschließt. Liegt die Beweislast zur Widerlegung einer Vermutung oder zum Nachweis außergewöhnlicher Tatsachen oder Umstände gemäß den Bestimmungen bei dem Fahrer oder einer anderen Person, dem/ der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, so liegen die Anforderungen an das Beweismaß in der gleich hohen Wahrscheinlichkeit.

[Kommentar zu Artikel 3.1: Diese Anforderung an die Beweisführung, der die FIA oder der ASN gerecht werden muss, ist jener Anforderung vergleichbar, die in den meisten Ländern auf Fälle beruflichen Fehlverhaltens angewendet wird.

3.2 Verfahren zur Feststellung von Tatsachen und Vermutungen

Tatsachen in Zusammenhang mit Verstößen gegen die Bestimmungen können durch jegliche verlässliche Mittel, einschließlich Geständnis, bewiesen werden. Die folgenden Beweisregeln gelten in Dopingfällen:

[Kommentar zu Artikel 3.2: Eine Anti-Doping-Organisation kann beispielsweise einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen nach Artikel 2.2 feststellen, indem sie sich auf das Geständnis des Fahrers, das glaubhafte Zeugnis Dritter, zuverlässige Belege, zuverlässige analytische Daten aus der A- oder B-Probe gemäß dem Kommentar zu Artikel 2.2 oder auf Schlussfolgerungen stützt, die aus dem Profil einer Reihe von Blut- oder Urinproben des Fahrers gezogen werden, z. B. Daten aus dem Fahrerpass.]

3.2.1
Analyseverfahren oder Entscheidungsgrenzen, die nach fachlichen Beratungen von der WADA genehmigt wurden und die Gegenstand eines Peer Review waren, gelten als wissenschaftlich fundiert. Ein Fahrer oder eine andere Person, der/die die Vermutung der wissenschaftlichen Gültigkeit widerlegen möchte, muss als Voraussetzung für eine solche Anfechtung zunächst die WADA über die Anfechtung und ihre Gründe in Kenntnis setzen. Der Internationale Sportgerichtshof (nachfolgend CAS genannt) kann die WADA nach eigenem Ermessen ebenfalls über eine solche Anfechtung in Kenntnis setzen. Auf Anforderung der WADA ernennt das CAS einen geeigneten wissenschaftlichen Sachverständigen, der den Gerichtshof bei der Bewertung der Anfechtung unterstützt. Innerhalb von zehn Tagen nach Eingang einer solchen Mitteilung bei der WADA und nach Eingang der Akte des CAS bei der WADA hat die WADA ebenfalls das Recht, als Partei einzugreifen, als Amicus Curiae aufzutreten oder auf andere Art Beweise in einem solchen Verfahren vorzulegen.

3.2.2
Bei von der WADA akkreditierten Laboren sowie anderen, von der WADA genehmigten Laboren wird angenommen, dass diese die Analysen der Proben gemäß dem WADA anerkannten Internationalen Standard für Labors durchgeführt haben und mit den Proben entsprechend verfahren wurde. Der Fahrer oder die andere Person kann diese Vermutung widerlegen, indem er/ sie eine Abweichung vom Internationalen Standard für Laboranalysen nachweist, die nach vernünftigem Ermessen das von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht haben könnte.
Widerlegt der Fahrer oder die andere Person die vorhergehende Vermutung, indem er bzw. sie nachweist, dass eine Abweichung vom Internationalen Standard für Labors vorlag, die nach vernünftigem Ermessen das von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht haben könnte, so obliegt es der FIA nachzuweisen, dass die Abweichung das von der Norm abweichende Analyseergebnis nicht verursacht hat.

[Kommentar zu Artikel 3.2.2: Es obliegt dem Fahrer oder einer anderen Person, im Rahmen der bloßen Wahrscheinlichkeit eine Abweichung vom Internationalen Standard für Labore nachzuweisen, die nach vernünftigem Ermessen das von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht haben könnte. Erbringt der Fahrer oder eine andere Person einen solchen Nachweis, so geht die Beweislast auf die FIA über, die zur ausreichenden Überzeugung des Anhörungsgremiums den Nachweis zu erbringen hat, dass die Abweichung das von der Norm abweichende Analyseergebnis nicht verursacht hat.]

3.2.3
Die Abweichung von einem anderen internationalen Standard oder von einer anderen im Code oder einem Regelwerk einer Anti-Doping-Organisation festgelegten Anti-Doping-Bestimmung oder -maßnahme, die nicht die Ursache für ein von der Norm abweichendes Analyseergebnis oder für einen anderen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen ist, bewirkt nicht die Ungültigkeit der entsprechenden Beweise oder Ergebnisse.
Erbringt der Fahrer oder die andere Person den Nachweis, dass eine solche Abweichung von einem anderen Internationalen Standard oder von einer anderen Anti-Doping-Bestimmung oder –maßnahme vorliegt, die nach vernünftigem Ermessen das von der Norm abweichende Analyseergebnis oder einen anderen Verstoß gegen die Bestimmungen verursacht haben könnte, so trägt die FIA die Beweislast, dass dieses Abweichen für das positive Analyseergebnis nicht ursächlich war oder keine Tatsachengrundlage für einen Verstoß gegen die Bestimmungen darstellte.

3.2.4
Sachverhalte, die durch die Entscheidung eines Gerichts oder eines zuständigen Berufs-Disziplinargerichts, welche nicht Gegenstand eines laufenden Rechtsbehelfsverfahrens ist, festgestellt wurden, gelten als unwiderlegbarer Beweis gegen den Fahrer oder die andere Person, den/die die entsprechende Entscheidung betroffen hat. Dies gilt nicht, sofern der Fahrer oder die andere Person nachweisen kann, dass die Entscheidung gegen die Grundsätze des natürlichen Rechts verstoßen hat.

3.2.5
Das Disziplinarorgan kann in einem Verfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen negative Rückschlüsse aus der Tatsache ziehen, dass der Fahrer oder die andere Person, dem/ der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, sich nach einer mit angemessener Vorlaufzeit ergangenen Aufforderung weigert, an der Anhörung (gemäß den Anweisungen des Disziplinarorgans entweder persönlich oder telefonisch) teilzunehmen und Fragen der FIA oder des zuständigen ASN zu beantworten, die ihm/ ihr den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorwirft.

Artikel 4 Die Verbotsliste

4.1 Eingliederung der Verbotsliste

Diese Bestimmungen beinhalten die Verbotslist, die von der WADA wie in Artikel 4.1 des Codes aufgeführt veröffentlicht und aktualisiert wird.

[Kommentar zu Artikel 4.1: Die aktuelle Verbotsliste ist auf der Website der WADA www.wada-ama.org verfügbar.]

4.2 In der Verbotsliste aufgeführte Verbotene Substanzen und verbotene Methoden

4.2.1
Verbotene Substanzen und Verbotene Methoden
Sofern nicht anders in der Verbotsliste und/oder einer Aktualisierung aufgeführt, haben die Verbotsliste und die Aktualisierungen für vorliegende Bestimmungen ab drei Monate nach Veröffentlichung durch die WADA Gültigkeit, ohne dass es einer besonderen zusätzlichen Maßnahme seitens der FIA oder der ASNs bedarf. Alle Fahrer und andere Personen unterliegen ohne jegliche weitere Formalität der Verbotsliste sowie jeder ihrer Aktualisierungen ab dem Datum ihrer Gültigkeit. Es liegt in der Verantwortung aller Fahrer und anderer Personen, sich mit der aktuellsten Version der Verbotsliste und aller ihrer Aktualisierungen vertraut zu machen.

4.2.2 Spezifische Substanzen
Für die Anwendung des Artikels 7.6 (vorläufige Suspendierungen) und Artikel 10 (Bestrafung von Einzelpersonen) gelten alle Verbotenen Substanzen als „Spezifische Substanzen“, mit Ausnahme
a) der Substanzen der Klassen „Anabole Substanzen“ und „Hormone“
b) der Stimulanzien, Hormonantagonisten und Modulatoren, wie in der Verbotsliste aufgeführt.
Die Kategorie der spezifischen Substanzen umfasst nicht die verbotenen Methoden.

[Kommentar zu Artikel 4.2.2: Die in Artikel 4.2.2 genannten spezifischen Substanzen sollten auf keinen Fall als weniger wichtig oder weniger gefährlich als andere Dopingmittel angesehen werden. Es handelt sich dabei einfach um Substanzen, bei denen die Wahrscheinlichkeit höher ist, dass ein Fahrer sie für andere Zwecke als die der Leistungssteigerung einnimmt.]

4.3 Festlegung der Verbotsliste durch die WADA

Die Festlegung der WADA von verbotenen Substanzen und verbotenen Methoden in der Verbotsliste, die Einordnung der Substanzen in bestimmte Kategorien im Rahmen der Verbotsliste und die Einstufung einer Substanz als jederzeit verboten oder nur im Wettbewerb verboten ist verbindlich und kann weder von Fahrern noch von anderen Personen mit der Begründung angefochten werden, dass es sich bei der Substanz bzw. der Methode nicht um ein Maskierungsmittel handelt oder dass die Substanz bzw. die Methode nicht das Potenzial haben, die Leistung zu steigern, dass sie kein Gesundheitsrisiko darstellen oder gegen den Sportsgeist verstoßen.

4.4 Therapeutische Anwendung

4.4.1
Das Vorhandensein einer verbotenen Substanz oder seiner Metaboliten odrer Marker und/oder die Anwendung oder der Versuch der Anwendung, der Besitz oder die Verabreichung oder versuchte Verabreichung einer verbotenen Methode oder verbotenen Substanz wird nicht als ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen angesehen, wenn dies mit den Bestimmungen eines gemäß Internationalem Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigung erteilten TUE übereinstimmt.

4.4.2
Falls ein internationaler Fahrer eine verbotene Substanz oder eine verbotene Methode aus therapeutischen Gründen verwendet:

4.4.2.1
Hat die nationale Anti-Doping-Organisation dem Fahrer bereits eine medizinische Ausnahmegenehmigung für die betreffende Substanz oder die betreffende Methode ausgestellt, so gilt dieses TUE nicht automatisch für Wettbewerbe auf internationaler Ebene. Der Fahrer kann bei der FIA jedoch die Anerkennung dieses TUE in Übereinstimmung mit Artikel 7 des Internationalen Standards für medizinische Ausnahmegenehmigungen beantragen. Dem Antrag müssen eine Kopie des TUE und das Original-Antragsformular für die Erteilung des TUE sowie Belege beigefügt werden. Der FIA muss eine englische oder französische Version der Unterlagen zur Verfügung gestellt werden.
Falls dieses TUE die Kriterien gemäß Internationalem Standard für medizinische Ausnahmegenehmigungen erfüllt, so muss die FIA es ebenfalls für Wettbewerbe auf internationaler Ebene anerkennen. Erfüllt die medizinische Ausnahmegenehmigung in den Augen der FIA diese Kriterien nicht, so dass sie diese nicht anerkennt, muss die FIA den Fahrer und seine nationale Anti-Doping-Organisation umgehend darüber in Kenntnis setzen und ihre Auffassung begründen. Innerhalb von 21 Tagen nach der Benachrichtigung kann der Fahrer oder die nationale Anti-Doping-Organisation die Angelegenheit zur Prüfung an die WADA gemäß Artikel 4.4.6 weiterleiten. Wird die Angelegenheit zur Prüfung an die WADA weitergeleitet, bleibt das von der nationalen Anti-Doping-Organisation ausgestellte TUE bis zu einer Entscheidung der WADA für nationale Wettbewerbe und Kontrollen außerhalb von Wettbewerben (nicht jedoch für internationale Wettbewerbe) gültig. Wird die Angelegenheit nicht zur Prüfung an die WADA weitergeleitet, wird das TUE für alle Zwecke mit Ablauf der Frist von 21 Tagen ungültig.

[Kommentar zu Artikel 4.4.2.1: Erkennt die FIA ein von einer nationalen Anti-Doping-Organisation ausgestelltes TUE nur deshalb nicht an, weil Behandlungsunterlagen oder andere Informationen fehlen, die die Einhaltung der Kriterien des Internationalen Standards für medizinische

Ausnahmegenehmigungen belegen, sollte die Angelegenheit nicht an die WADA weitergeleitet werden. Stattdessen sollten die Unterlagen vervollständigt und erneut an die FIA übermittelt werden.]

4.4.2.2
Hat die nationale Anti-Doping-Organisation dem Fahrer noch kein TUE für die betreffende Substanz oder die betreffende Methode ausgestellt, muss der Fahrer dieses unmittelbar bei der FIA in Übereinstimmung mit dem Verfahren gemäß Internationalem Standard für medizinische Ausnahmegenehmigungen beantragen.
Ein bei der FIA eingereichter Antrag auf Erteilung des TUE wird erst bearbeitet nach Vorlage eines vollständigen Antragsformulars zusammen mit allen wichtigen Unterlagen in englischer oder französischer Sprache (dieses Antragsformular und eine Beschreibung der erforderlichen Unterlagen sind unter www.fia.com/tue verfügbar).
Lehnt die FIA den Antrag des Fahrers ab, so muss sie den Fahrer umgehend darüber in Kenntnis setzen und ihre Entscheidung begründen. Stimmt die FIA dem Antrag des Fahrers zu, muss sie nicht nur den Fahrer, sondern über ADAMS auch dessen nationale Anti-Doping-Organisation darüber in Kenntnis setzen. Erfüllt die medizinische Ausnahmegenehmigung der FIA in den Augen der nationalen Anti-Doping-Organisation nicht die im Internationalen Standard für medizinische Ausnahmegenehmigungen festgelegten Kriterien, kann sie die Angelegenheit innerhalb von 21 Tagen nach der Benachrichtigung zur Prüfung an die WADA gemäß Artikel 4.4.6 weiterleiten. Leitet die nationale Anti-Doping-Organisation die Angelegenheit zur Prüfung an die WADA weiter, bleibt die von der FIA ausgestellte medizinische Ausnahmegenehmigung bis zu einer Entscheidung der WADA für internationale Wettbewerbe und Kontrollen außerhalb von Wettbewerben (nicht jedoch für nationale Wettbewerbe) gültig. Leitet die nationale Anti-Doping-Organisation die Angelegenheit nicht zur Prüfung an die WADA weiter, wird die von der FIA ausgestellte medizinische Ausnahmegenehmigung nach Ablauf der Frist von 21 Tagen auch für nationale Wettkämpfe gültig.

[Kommentar zu Artikel 4.4.2: Die FIA kann mit einer Nationalen Anti-Doping-Organisation eine Vereinbarung dahingehend treffen, dass die Nationale Anti-Doping-Organisation TUE Anträge im Namen der FIA prüft.]

4.4.3
Möchte die FIA einen Fahrer kontrollieren, der kein internationaler Fahrer ist, muss sie ein TUE anerkennen, das dem Fahrer von seiner nationalen Anti-Doping-Organisation ausgestellt wurde. Möchte die FIA einen Fahrer, der kein internationaler oder nationaler Fahrer ist, kontrollieren, so muss sie dem Fahrer erlauben, ein rückwirkendes TUE für eine verbotene Substanz oder eine verbotene Methode zu beantragen, die er aus therapeutischen Gründen anwendet oder nutzt.

4.4.4
Ein Antrag an die FIA auf Erteilung oder Anerkennung eines TUE muss sofort eingereicht werden, wenn die Notwendigkeit auftritt und in jedem Fall (ausgenommen in Notfällen oder außergewöhnlichen Fällen oder falls Artikel 4.3 des Internationalen Standards für Medizinische Ausnahmegenehmigungen Anwendung findet) bis spätestens 30 Tage vor dem nächsten Wettbewerb des Fahrers. Die FIA benennt ein Gremium zur Prüfung von Anträgen auf Erteilung oder Anerkennung eines TUE (das „TUE-Komitee“). Das TUE-Komitee bewertet und entscheidet in Übereinstimmung mit den anzuwendenden Bestimmungen des Internationalen Standards für Medizinische Ausnahmegenehmigungen sofort über den Antrag. Seine Entscheidung stellt die endgültige Entscheidung der FIA dar und wird der WADA sowie anderen entsprechenden Anti-Doping-Organisationen, einschließlich der Nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers, über ADAMS in Übereinstimmung mit dem Internationalen Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen mitgeteilt.

[Kommentar zu Artikel 4.4.4: Die Einreichung einer falschen oder irreführenden unvollständigen Information zur Unterstützung eines Antrags auf Erteilung eines TUE (einschließlich der Unterlassung von Informationen zu dem nicht erfolgreichen Ausgang eines vorherigen Antrags auf Erteilung eines solchen TUE bei einer anderen Anti-Doping-Organisation, jedoch nicht darauf beschränkt) kann zu einer Beschuldigung der unzulässigen Einflussnahme oder der versuchten unzulässigen Einflussnahme gemäß Artikel 2.5 führen.
Ein Fahrer darf nicht davon ausgehen, dass seinem Antrag auf Erteilung oder Anerkennung eines TUE (oder auf Erneuerung eines TUE) stattgegeben wird. Jede Verwendung oder jeder Besitz oder Verabreichung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode vor Genehmigung des Antrags liegt vollständig in der Verantwortung des Fahrers.]

4.4.5 Ablauf, Aufhebung, Rücknahme oder Umkehrung eines TUE

4.4.5.1

Ein TUE, das in Anwendung der Bestimmungen erteilt wurde:

a) läuft automatisch am Ende der Laufzeit, für welche es gewährt wurde, ab, ohne dass es einer weitere Mitteilung oder anderer Formalitäten bedarf;
b) kann aufgehoben werden, falls der Fahrer nach Erteilung des TUE nicht unmittelbar irgendwelche Auflagen oder Bedingungen des TUEC erfüllt;
c) kann durch das TUEC zurückgenommen werden, wenn nachträglich festgestellt wird, dass die Kriterien zur Genehmigung des TUE nicht tatsächlich erfüllt sind; oder
d) kann durch die WADA oder aufgrund eines Einspruchs aufgehoben werden.

4.4.5.2

In einem solchen Fall ergeben sich für den Fahrer aufgrund seiner Verwendung oder seines Besitzes der betreffenden Substanz oder Methode gemäß dem TUE vor dem Datum des Ablaufs, der Aufhebung, der Rücknahme oder der Umkehrung keine weiteren Folgen. Bei der Überprüfung in Anwendung des Artikels 7.2 eines nachfolgenden atypischen Analyseergebnisses muss die Frage berücksichtigt werden, ob dieses Ergebnis mit der Verwendung der verbotenen Substanz oder der verbotene Methode vor diesem Datum schlüssig ist, wobei in diesem Fall keine Verletzung der Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.

4.4.6 Überprüfung von TUE Entscheidungen und Einsprüche

4.4.6.1

Die WADA muss jede Entscheidung der FIA prüfen, eine von einer nationalen Anti-Doping-Organisation ausgestellte medizinische Ausnahmegenehmigung nicht anzuerkennen, wenn ihr die Entscheidung von einem Fahrer oder seiner nationalen Anti-Doping-Organisation zur Prüfung weitergeleitet wird. Zudem muss die WADA jede Entscheidung der FIA prüfen, eine medizinische Ausnahmegenehmigung auszustellen, wenn ihr die Entscheidung von der nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers zur Prüfung weitergeleitet wird. Die WADA kann jederzeit auch andere Entscheidungen zu medizinischen Ausnahmegenehmigungen prüfen, entweder auf Anfrage der Betroffenen oder aus eigener Initiative. Ist die geprüfte Entscheidung in Einklang mit den im Internationalen Standard für medizinische Ausnahmegenehmigungen festgelegten Kriterien, wird die WADA nicht eingreifen. Erfüllt die Entscheidung diese Kriterien nicht, wird die WADA die Entscheidung aufheben.

4.4.6.2

Jede Entscheidung der FIA zu einem TUE, die nicht von der WADA (oder einer Nationalen Anti-Doping-Organisation, falls vereinbart wurde, dass die Nationale Anti-Doping-Organisation den Antrag im Namen der FIA prüft) geprüft wird bzw. von der WADA geprüft, aber nicht aufgehoben wird, kann vom Fahrer und/oder seiner nationalen Anti-Doping-Organisation ausschließlich vor dem Internationalen Sportgerichtshof gemäß Artikel 13 angefochten werden.

[Kommentar zu Artikel 4.4.6.2: In derartigen Fällen ist die angefochtene Entscheidung diejenige der FIA und nicht die Entscheidung der WADA, eine Entscheidung zu einem TUE nicht zu prüfen oder (nach einer Prüfung) die Entscheidung nicht aufzuheben. Allerdings beginnt die Frist für die Anfechtung der Entscheidung erst zu dem Zeitpunkt, an dem die WADA ihre Entscheidung verkündet. Ungeachtet dessen, ob die Entscheidung von der WADA geprüft wurde oder nicht, ist die WADA über eine Beschwerde in Kenntnis zu setzen, damit sie gegebenenfalls teilnehmen kann.]

4.4.6.3

Eine Entscheidung der WADA, eine Entscheidung zu einem TUE aufzuheben, kann vom Fahrer, der nationalen Anti-Doping-Organisation und/oder der FIA ausschließlich vor dem Internationalen Sportgerichtshof gemäß Artikel 13 angefochten werden.

4.4.6.4

Werden nach der ordnungsgemäßen Übermittlung eines Antrags auf Ausstellung/Anerkennung eines TUE oder auf Prüfung einer Entscheidung zu Einem TUE nicht in einem angemessenen Zeitraum Maßnahmen ergriffen, so gilt dies als Ablehnung des Antrags.

Artikel 5 Dopingkontrollen und Untersuchungen

5.1 Zweck von Dopingkontrollen und Untersuchungen

Dopingkontrollen und Untersuchungen werden nur für die Zwecke der Dopingbekämpfung durchgeführt. Sie werden in Übereinstimmung mit dem Bestimmungen des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen sowie allen besonderen Protokollen der FIA durchgeführt.

5.1.1
Dopingkontrollen werden durchgeführt, um analytisch nachzuweisen, ob der Fahrer das strenge Verbot des Vorhandenseins/der Anwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode einhält. Im Dopingkontrollplan, bei den Kontrollen, den Aktivitäten nach den Kontrollen und alle damit zusammenhängenden Aktivitäten der FIA werden die Anzahl der durchzuführenden Kontrollen gemäß Platzierungen, nach dem Zufallsprinzip und Zielkontrollen wie im Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen aufgeführt festgelegt.

5.1.2 Untersuchungen werden durchgeführt:
5.1.2.1
in Bezug auf auffällige Ergebnisse und auffällige oder abweichende Ergebnisse im Fahrerpass in Einklang mit Artikeln 7.4 und 7.5, indem Informationen oder Beweise zusammengetragen werden (darunter insbesondere Analyseergebnisse), um festzustellen, ob ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 oder Artikel 2.2 vorliegt; und

5.1.2.2
in Bezug auf andere Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen in Einklang mit Artikeln 7.6 und 7.7, indem Informationen oder Beweise zusammengetragen werden (darunter insbesondere nicht-analytische Beweise), um festzustellen, ob ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß einem der Artikeln 2.2 bis 2.10 vorliegt.

5.1.3
Die FIA kann Anti-Doping Informationen aus allen möglichen Quellen besorgen, bewerten und verarbeiten, um einen effektiven, intelligenten und angemessenen Dopingkontrollplan, Zielkontrollplan zu entwickeln und/oder die Grundlage für eine Untersuchung zu einem möglichen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen zu legen.

5.2Zuständigkeit zur Durchführung von Kontrollen

5.2.1
Vorbehaltlich der rechtlichen Einschränkungen in Bezug auf die Zuständigkeit für Kontrollen bei Veranstaltungen wie in Artikel 5.3 des Codes aufgeführt, ist die FIA befugt Kontrollen während eines Wettbewerbs oder außerhalb von Wettbewerben bei allen, in der Einleitung zu diesen Bestimmungen (unter der Überschrift „Geltungsbereich“) aufgeführten Fahrern durchzuführen.

5.2.2
Die FIA ist befugt, jeden Fahrer, der ihren Bestimmungen unterliegt (einschließlich gesperrter Fahrer), jederzeit und an jedem Ort aufzufordern, eine Probe anzugeben.

[Kommentar zur Artikel 5.2.2: Sofern der Fahrer innerhalb der Zeitspanne von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr kein 60-minütiges Zeitfenster für Kontrollen angegeben oder auf andere Weise Dopingkontrollen in dieser Zeit zugestimmt hat, so führt die FIA in diesem Zeitraum keine Kontrollen durch, es sei denn es liegt ein ernster und konkreter Verdacht auf Doping bei einem Fahrer vor. Wird angefochten, dass der FIA ein ausreichender Verdacht für Dopingkontrollen in diesem Zeitraum vorlag, so gilt dies nicht als Verteidigung für einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, der durch eine solche Kontrolle oder versuchte Kontrolle festgestellt wurde.]

5.2.3
Die WADA ist befugt, gemäß Artikel 20.7.8 des Codes Kontrollen während Wettbewerben und außerhalb von Wettbewerben durchzuführen.

5.2.4
Beauftragt die FIA eine nationale Anti-Doping-Organisation (direkt oder über den ASN) mit der Durchführung eines Teils der Dopingkontrollen, so kann diese nationale Anti-Doping-Organisation zusätzliche Proben nehmen oder das Labor anweisen, zusätzliche Analysen auf Kosten der nationalen Anti-Doping-Organisation durchzuführen. Werden zusätzliche Proben genommen oder zusätzliche Analysen durchgeführt, muss die FIA darüber in Kenntnis gesetzt werden.

5.3 Kontrollen innerhalb eines Wettbewerbs

5.3.1
Nur eine einzige Organisation sollte verantwortlich sein, Dopingkontrollen am Veranstaltungsort über die Wettbewerbsdauer zu veranlassen und durchzuführen, sofern in Artikel 5.3 des Codes nicht anders festgelegt. Bei internationalen Veranstaltungen wird die Entnahme von Proben von der FIA veranlasst und durchgeführt. Auf Verlangen der FIA werden während der Wettbewerbsdauer alle Kontrollen außerhalb des Veranstaltungsorts mit der FIA abgestimmt.

5.3.2
Wenn eine ansonsten für Dopingkontrollen zuständige Anti-Doping-Organisation, die jedoch nicht für die Veranlassung und Durchführen von Dopingkontrollen bei einer internationalen Veranstaltung zuständig ist, am Veranstaltungsort Kontrollen bei Fahrern über die Wettbewerbsdauer hinweg durchführen möchte, muss sich die Anti-Doping-Organisation zunächst mit der FIA beraten, um die Genehmigung zu erhalten, solche Dopingkontrollen durchzuführen und zu koordinieren.
Wenn die Anti-Doping-Organisation mit der Antwort der FIA nicht zufrieden ist, kann sie sich in Einklang mit dem Verfahren gemäß Internationalem Standard für Kontrollen und Untersuchungen an die WADA wenden, um die Genehmigung zu erhalten, Dopingkontrollen durchzuführen, und um festzulegen, wie diese Kontrollen zu koordinieren sind. Die WADA darf die Genehmigung für solche Dopingkontrollen nicht erteilen, bevor sie die FIA kontaktiert und informiert hat. Die Entscheidung der WADA ist endgültig und kann nicht angefochten werden.
Solche Kontrollen gelten als Kontrollen während eines Wettbewerbs und im Falle eines von der Norm abweichenden Analyseergebnisses wird das Ergebnismanagement von der FIA übernommen.

5.4 Dopingkontrollplan

Im Einklang mit dem Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen und in Abstimmung mit anderen Anti-Doping-Organisationen, welche Kontrollen an den gleichen Fahrern durchführen, entwickelt die FIA einen zweckmäßigen, intelligenten und ausgeglichenen Dopingkontrollplan mit einer angemessenen Gewichtung zwischen den Disziplinen, Fahrergruppen, Kontrollarten, Arten gesammelter Proben und Analysearten, wobei immer die Anforderungen des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen beachtet werden müssen. Die FIA stellt der WADA auf Anfrage ihren aktuellen Dopingkontrollplan zur Verfügung.

5.5 Koordination von Kontrollen

Dopingkontrollen werden wenn möglich über ADAMS oder ein anderes von der WADA anerkanntes System koordiniert, um die Wirksamkeit des gemeinsamen Einsatzes bei Dopingkontrollen zu maximieren und unnötige Mehrfachkontrollen zu vermeiden.

5.6 Voraussetzungen für die Meldepflichten

5.6.1
Die FIA kann ein Kontrollregister derjenigen Fahrer einrichten, die den Voraussetzungen für die Meldepflichten gemäß Anhang I des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen unterliegen, und stellt über ADAMS eine Liste zur Verfügung, in der die Fahrer in ihrem Kontrollregister namentlich oder anhand bestimmter klar definierter Kriterien aufgeführt sind. Die FIA koordiniert mit der nationalen Anti-Doping-Organisation die Benennung dieser Fahrer und die Erfassung von aktuellen Informationen zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit. Die FIA wird je nach Notwendigkeit ihre Kriterien für die Aufnahme von Fahrern in ihr Kontrollregister prüfen und aktualisieren und die Mitgliederliste seines Kontrollregisters von Zeit zu Zeit je nach Bedarf in Übereinstimmung mit den vorgeschriebenen Kriterien

überarbeiten. Fahrer werden benachrichtigt, bevor sie in ein Kontrollregister aufgenommen werden und wenn sie aus diesem Register ausscheiden.
Jeder Fahrer in dem Kontrollregister muss gemäß Anhang I zum Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen:

a) an die FIA vierteljährlich Angaben über Aufenthaltsort und Erreichbarkeit machen;
b) diese Information je nach Erfordernissen aktualisieren, so dass diese zu jeder Zeit exakt und vollständig sind; und
c) zu jeder Zeit für Kontrollen an diesen Aufenthaltsorten verfügbar sein.

5.6.2
Zum Zwecke des Artikels 2.4 wird das Versäumnis eines Fahrers, den Anforderungen gemäß Internationalem Standard für Kontrollen und Untersuchungen nachzukommen, als Verstoß gegen die Meldepflicht oder als versäumte Kontrolle (wie im Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen definiert) erachtet, wenn die Bedingungen des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen für einen Verstoß gegen die Meldepflicht oder einer versäumten Kontrolle erfüllt sind.

5.6.3
Ein Fahrer im Kontrollregister der FIA unterliegt der Verpflichtung zur Beachtung der Meldepflichten gemäß Anhang I des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen so lange bis:

a) der Fahrer die FIA schriftlich über seinen Rücktritt informiert und die FIA ihrerseits schriftlich bestätigt, das er aus dem Kontrollregister gestrichen ist, oder
b) die FIA ihn informiert, dass er die Kriterien für die Aufnahme im Kontrollregister der FIA nicht mehr erfüllt.

5.6.4
Informationen zum Aufenthaltsort hinsichtlich eines Fahrers müssen der WADA (über ADAMS) und anderen zuständigen Anti-Doping-Organisationen mit der Befugnis, diesen Fahrer zu kontrollieren mitgeteilt werden. Diese Angaben werden stets vertraulich behandelt; sie werden ausschließlich zum Zweck wie in Artikel 5.6 des Codes aufgeführt verwendet und sie müssen in Einklang mit dem Internationalen Standard für Datenschutz und für den Schutz personenbezogener Daten vernichtet werden, sobald sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden.

5.7 Kontrollregister von Fahrern

Die FIA kann ein Kontrollregister derjenigen Fahrer erstellen, welche der FIA Informationen zu Aufenthaltsorten, Kontakten sowie andere von der FIA geforderten Informationen zur Verfügung stellen müssen. Eine Liste mit Aufführung dieser Fahrer, entweder namentlich oder anhand bestimmter klar definierter Kriterien, muss über ADAMS zur Verfügung gestellt werden. Fahrer werden durch die FIA benachrichtigt, bevor sie in das Kontrollregister aufgenommen werden und wenn sie aus diesem Register gestrichen werden.
Jeder Fahrer im Kontrollregister muss der FIA mindestens die folgenden Informationen zur Verfügung stellen:

a) eine aktuelle Post- und E-Mail-Adresse,
b) eine Privatadresse,
c) Festnetz- und/oder Mobiltelefonnummern.,
d) Übernachtungsort.
e) Planung der Wettbewerbe,
f) jede andere Information, wie von der FIA angefordert.

Die im Kontrollregister aufgeführten Fahrer müssen diese Informationen vierteljährlich und bis zur entsprechenden durch die FIA genannte Frist über das ADAMS System zur Verfügung stellen.

Jede Nichteinhaltung der oben genannten Anforderungen stellt einen Verstoß gegen die Meldepflicht zum Aufenthaltsort oder als Kontrollversäumnis (wie im Internationalen Standard für Tests und Untersuchungen definiert) dar, wenn die in dem Internationalen Standard für Tests und Untersuchungen festgelegten Bedingungen erfüllt sind und der Fahrer in das FIA Kontrollregister aufgenommen wird.

5.8 Fahrer, die nach Rücktritt in den Wettbewerb wieder einsteigen

5.8.1
Ein Fahrer im Kontrollregister der FIA und/oder im Testpool der FIA, der gegenüber der FIA seinen Rücktritt erklärt hat, darf den Wettbewerb an internationalen oder nationalen Veranstaltungen erst wieder aufnehmen, wenn er gegenüber der FIA schriftlich erklärt hat, dass er den Wettbewerb wieder aufnehmen möchte und sich mit einer Vorlaufzeit von sechs Monaten vor der Wiederaufnahme des Wettbewerbs für eine Kontrolle zur Verfügung gestellt hat, einschließlich (auf Aufforderung) der Übereinstimmung mit den Meldepflichten gemäß Anhang I zum Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen. Die WADA kann in Absprache mit der FIA und der nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers von einer schriftlichen Benachrichtigung innerhalb von sechs Monaten absehen, wenn die Anwendung dieser Regel offenkundig ungerecht gegenüber dem Fahrer wäre. Diese Entscheidung kann gemäß Artikel 13 angefochten werden. Alle Wettbewerbsergebnisse, die unter Missachtung der Bestimmungen dieses Artikels 5.8.1 erzielt wurden, werden gestrichen.

5.8.2
Bei Rückzug eines Fahrers vom Sport während er gesperrt ist, darf er an Wettbewerben bei internationalen oder nationalen Veranstaltungen erst wieder teilnehmen, wenn er mit einer Vorlaufzeit von sechs Monaten (oder einen Zeitraum, welcher der ab dem Tag seines Ausscheidens aus dem Sport verbliebenen Dauer der Sperre entspricht, wenn dieser Zeitraum länger als sechs Monate ist) die FIA und die nationalen Anti-Doping-Organisation über seine Absicht der Wiederaufnahme informiert und für Dopingkontrollen in diesem Zeitraum zur Verfügung steht, einschließlich (auf Aufforderung) der Übereinstimmung mit den Meldepflichten gemäß Anhang I zum Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen.

5.9 Programm für Unabhängige Beobachter

Die FIA und die Organisationskomitees bei internationalen Veranstaltungen sowie die ASN und die Organisationskomitees bei nationalen Veranstaltungen müssen bei solchen Veranstaltungen das Programm für Unabhängige Beobachter zulassen und möglich machen.

Artikel 6 Analysen von Proben

Gemäß Bestimmungen entnommene Proben werden in Übereinstimmung mit den folgenden Grundsätzen analysiert:

6.1 Beauftragung eines akkreditierten und anerkannten Labors

Für die Zwecke des Artikels 2.1 (Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, seiner Metaboliten oder Marker) werden Proben ausschließlich in von der WADA akkreditierten oder anderweitig von der WADA anerkannten Laboren analysiert. Die Auswahl des Labors wird ausschließlich von der FIA getroffen.

[Kommentar zu Artikel 6.1: Ein Verstoß gegen Artikel 2.1 kann nur durch die Analyse einer Probe festgestellt werden, die von einem von der WADA akkreditierten oder einem anderweitig von der WADA anerkannten Labor durchgeführt wurde. Ein Verstoß gegen andere Artikel kann unter Verwendung von Analyseergebnissen anderer Labore festgestellt werden, solange die Ergebnisse zuverlässig sind.]

6.2 Zweck der Probenentnahme und -analyse

6.2.1
Proben werden analysiert, um in der Verbotsliste aufgeführten verbotener Substanzen und verbotenen Methoden oder andere Substanzen nachzuweisen, die die WADA gemäß Artikel 4.5 (Monitoring Programm) überwacht, oder um der FIA zum Zwecke der Dopingbekämpfung dabei zu helfen, ein Profil relevanter Parameter im Urin, Blut oder einer anderen Matrix eines Fahrers zu erstellen, u. a. DNS- oder Genomprofilerstellung oder zu einem anderen rechtmäßigen Zweck der Dopingbekämpfung. Proben können für eine spätere Analyse entnommen und gelagert werden.

[Kommentar zu Artikel 6.2.1: So könnten beispielsweise Profilinformationen für die Anweisung von Zielkontrollen und/oder zur Unterstützung eines Verfahrens aufgrund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach Artikel 2.2 genutzt werden.]

6.2.2
Die FIA muss die Labore auffordern, die Proben in Übereinstimmung mit Artikel 6.4 des Codes und Artikel 4.7 des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen durchzuführen.

6.3 Verwendung von Proben zu Forschungszwecken

Proben dürfen ohne schriftliche Einwilligung des Fahrers nicht für Forschungszwecke verwendet werden. Bei Proben, die für andere Zwecke als die in Artikel 6.2 beschriebenen Zwecke verwendet werden, müssen sämtliche Identifikationsmittel entfernt werden, so dass kein Rückschluss auf den jeweiligen Fahrer möglich ist.

6.4 Standards für die Analyse von Proben und Berichterstattung

Die Labore analysieren die entnommenen Proben und melden ihre Ergebnisse gemäß dem internationalen Standard für Labore. Um wirksame Dopingkontrollen zu gewährleisten, ist in dem unter Artikel 5.4.1 genannten technischen Dokument der auf einer Risikoabschätzung beruhende Analyseumfang für bestimmte Sportarten und Disziplinen aufgeführt, den die Labore bei der Analyse von Proben einhalten müssen.
Ausnahmen gelten in folgenden Fällen:

6.4.1
Die FIA kann verlangen, dass Labore ihre Proben in größerem Umfang analysieren als im technischen Dokument beschrieben.

6.4.2
Die FIA kann verlangen, dass Labore ihre Proben in geringerem Umfang analysieren als im technischen Dokument beschrieben, wenn sie gegenüber der WADA glaubhaft macht, dass ein geringerer Analyseumfang aufgrund der besonderen Umstände ihrer Sportart angemessen ist, wie in ihrem Dopingkontrollplan beschrieben.

6.4.3
Wie im Internationalen Standard für Labore festgelegt, können Labore auf eigene Initiative und Kosten Proben auf verbotene Substanzen oder verbotene Methoden analysieren, die nicht in dem im technischen Dokument beschriebenen Analyseumfang enthalten sind bzw. nicht von der Dopingkontrollbehörde vorgegeben wurden. Die Ergebnisse einer solchen Analyse werden gemeldet und haben dieselbe Gültigkeit und dieselben Folgen wie andere Analyseergebnisse.

[Kommentar zu Artikel 6.4: Ziel dieses Artikels ist die Ausweitung des Grundsatzes der „intelligenten Kontrollen“ auf den Analyseumfang, um Doping so wirksam und effizient wie möglich aufdecken zu können. Es wird anerkannt, dass die Mittel zur Dopingbekämpfung begrenzt sind und eine Erweiterung des Analyseumfangs bei einigen Sportarten dazu führen kann, dass sich die Anzahl der Proben, die analysiert werden können, verringert.]

6.5 Weitere Analyse von Proben.

Eine Probe kann für den Zweck des Artikels 6.2 jederzeit gelagert und weiter analysiert werden:
a) jederzeit durch die WADA; und/oder
b) durch die FIA zu jeder Zeit, bevor sie dem Fahrer die Analyseergebnisse für die A- und B-Probe (oder das Ergebnis für die A-Probe, wenn auf eine Analyse der B-Probe verzichtet wurde) als Grundlage für die Feststellung eines Verstoßes gegen Artikel 2.1 mitgeteilt hat.

Eine solche weitere Analyse von Proben muss den Anforderungen des Internationalen Standards für Labore und des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen entsprechen.

Artikel 7 Bearbeitung der Ergebnisse

7.1 Zuständigkeit für das Ergebnismanagement.

Die Umstände, unter denen die FIA die Verantwortung für die Durchführung des Ergebnismanagements in Zusammenhang mit Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen durch Fahrer und andere Personen in ihrem Zuständigkeitsbereich übernimmt, müssen unter Bezugnahme auf und in Übereinstimmung mit Artikel 7 des Codes festgelegt werden.

7.2

Überprüfung der von der Norm abweichenden Analyseergebnissen bei von der FIA initiierten Kontrollen

Die Bearbeitung der Ergebnisse bei Kontrollen, die von der FIA initiiert wurden (einschließlich der von der WADA in Abstimmung mit der FIA und in Übereinstimmung mit Artikel 5.3.2 durchgeführten Kontrollen), muss wie nachfolgend aufgeführt vorgenommen werden:

7.2.1
Die Ergebnisse aller Analysen müssen in verschlüsselter Form in einem Bericht, der von einem offiziellen Vertreter des Labors unterzeichnet ist, an die FIA geschickt werden. Alle Mitteilungen müssen vertraulich und in Übereinstimmung mit ADAMS verfasst werden.

7.2.2
Bei Erhalt eines positiven Analyseergebnisses führt die FIA eine Untersuchung durch, um festzustellen,
a) ob eine gültige medizinische Ausnahmegenehmigung erteilt wurde oder in Übereinstimmung mit dem Internationalen Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigung erteilt wird, oder
b) ob eine offensichtliche Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder Internationalen Standard für Laboranalysen vorliegt, welche das von der Norm abweichende Analyseergebnis verursachte.

7.2.3
Falls sich bei der Überprüfung eines positiven Analyseergebnisses gemäß Artikel 7.2.2 herausstellt, dass ein gültiges TUE oder eine Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder vom Internationalen Standard für Labore zu Tage bringt, die das auffällige Ergebnis verursachte, so wird die gesamte Kontrolle als negativ bewertet und der Fahrer, der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die Nationale Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA werden entsprechend informiert.

7.3 Mitteilung nach der Überprüfung bei einem positiven Analyseergebnis

7.3.1
Falls sich bei der Überprüfung eines positiven Analyseergebnisses gemäß Artikel 7.2.2 nicht herausstellt, dass
- eine gültige TUE oder eine Berechtigung zu einer TUE gemäß Internationalem Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigung vorliegt,
- eine Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder vom Internationalen Standard für Labore vorliegt, welche zu dem positiven Analyseergebnisses geführt hat,

informiert die FIA den Fahrer sowie den ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die Nationale Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA unverzüglich über:
a) das von der Norm abweichende Analyseergebnis,
b) den Artikel der Bestimmungen, gegen den verstoßen wurde,
c) das Recht des Fahrers, innerhalb einer Frist von vier Werktagen, beginnend mit dem Empfang der Mitteilung durch eingeschriebenen Brief, die Analyse der B-Probe zu beantragen oder, falls er dies unterlässt, dass er damit auf die Analyse der B-Probe verzichtet,
d) das Datum, die Uhrzeit und den Ort für die Analyse der B-Probe, sofern der Fahrer oder die FIA eine solche Analyse beantragt,

e) die Möglichkeit für den Fahrer und/oder den Vertreter des Fahrers, der Öffnung und Analyse der B-Probe innerhalb des Zeitraumes, wie er durch den Internationalen Standard für Laboranalysen vorgeschrieben ist, beizuwohnen, wenn eine solche Analyse beantragt wird, und
f) das Recht des Fahrers, Kopien der Laborunterlagen zu den A- und B-Proben anzufordern, welche die Informationen gemäß dem Internationalen Standard für Laboranalysen enthalten,
g) das Recht des Fahrers auf eine Anhörung oder, falls er dies nicht innerhalb der in der Mitteilung aufgeführten Frist beantragt, dass er damit auf die Anhörung verzichtet;
h) die Möglichkeit für den Fahrer, eine schriftliche Erklärung zu den allgemeinen Umständen des Falls abzugeben oder der Behauptung der FIA, dass ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, zu widersprechen;
i) die Möglichkeit für den Fahrer sich mit der FIA über die Folgen zu verständigen, die gemäß vorliegender Bestimmungen vorgeschrieben sind oder (im Falle, dass gemäß vorliegender Bestimmungen ein Ermessen in Bezug auf die Folgen besteht) die mit der FIA vereinbart wurden;
j) die Auferlegung einer zwingenden vorläufigen Sperre (im Fall wie in Artikel 7.8.1 beschrieben);
k) die Auferlegung der möglichen vorläufigen Sperre in Fällen, in denen die FIA dies gemäß Artikel 7.8.2 entscheidet;
l) die Möglichkeit der freiwilligen Annahme einer vorläufigen Sperre im Vorfeld der Entscheidung der Angelegenheit in allen Fällen, in denen keine vorläufige Sperre ausgesprochen wird;
m) die Möglichkeit für den Fahrer, den Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen sofort einzuräumen und demzufolge eine Verkürzung der Dauer der Sperre wie in Artikel 10.6.3 beschrieben zu beantragen;
n) die Möglichkeit für den Fahrer zur Zusammenarbeit und substanzielle Unterstützung bei der Aufklärung oder Feststellung des Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen wie in Artikel 10.6.1 beschrieben zu gewähren.

Beschließt die FIA, das positive Analyseergebnis nicht als einen Verstoß gegen die Anti-Doping Bestimmungen vorzubringen, so wird der Fahrer, der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die Nationale Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA hierüber informiert.
Sollte die Analyse der B-Probe auf Veranlassung des Fahrers durchgeführt worden sein, werden dem Fahrer die Kosten für die Analyse in Rechnung gestellt. Sie werden dem Fahrer zurück erstattet, wenn das Ergebnis der Analyse negativ ausfällt.

7.3.2
Auf Veranlassung des Fahrers oder der FIA müssen Vorkehrungen für eine Analyse der B-Probe gemäß internationalem Standard für Laboranalysen aufgeführt getroffen werden. Durch Verzicht auf Analyse der B-Probe erkennt der Fahrer das Ergebnis der A-Probe an. Die FIA kann dennoch mit der Analyse der B-Probe fortfahren.

7.3.3
Dem Fahrer und/oder seinem Vertreter muss gestattet werden, bei der Öffnung und Analyse der B-Probe anwesend zu sein. Auch einem Vertreter des ASN des Fahrers sowie einem Vertreter der FIA muss erlaubt werden, anwesend zu sein.

7.3.4
Falls die B-Probe das Ergebnis der Analyse der A-Probe nicht bestätigt, so (es sei denn, die FIA verfolgt den Fall weiter als Anti-Doping Verstoß gemäß Artikel 2.2) wird die komplette Kontrolle als negativ betrachtet und der Fahrer, der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA müssen hierüber informiert werden.

7.3.5
Falls die B-Probe das Ergebnis der A-Probe bestätigt, so werden die Ergebnisse dem Fahrer, dem ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, der nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers und der WADA mitgeteilt.

7.4 Überprüfung von atypischen Analyseergebnissen

7.4.1
Gemäß den Internationalen Standards sind die Labore unter gewissen Umständen angewiesen, das Vorhandensein Verbotener Substanzen, die auch endogen erzeugt werden können, als atypische Analyseergebnisse, das heißt als Analyseergebnisse für weitergehende Untersuchungen zu melden. 152

7.4.2
Bei Erhalt eines Atypischen Analyseergebnisses führt die FIA eine Überprüfung durch, um festzustellen, ob:
a) eine gültige TUE vorliegt oder gemäß Internationalem Standard für Ausnahmegenehmigungen erteilt wird, oder
b) ob eine offensichtliche Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder vom Internationalen Standard für Laboranalysen vorliegt, welche das Atypische Analyseergebnis verursacht hat.

7.4.3
Wenn diese Überprüfung eines atypischen Analyseergebnisses gemäß Artikel 7.2.2 ergibt, dass
- ein gültiges TUE oder
- eine Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder vom Internationalen Standard für Labors zu Tage bringt, die das auffällige Ergebnis verursachte, so

wird die gesamte Kontrolle als negativ bewertet und der Fahrer, der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die Nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA werden entsprechend informiert.

7.4.4
Hat diese Überprüfung ergeben, dass weder eine gültige TUE noch eine Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder dem Internationalen Standard für Labore, die das Atypisches Analyseergebnis verursachte, vorliegt, so führt die FIA die erforderlichen Untersuchungen durch oder veranlasst, dass diese durchgeführt werden. Nach Abschluss einer solchen Untersuchung wird entweder das atypische Analyseergebnis als positives Analyseergebnis in Übereinstimmung mit Artikel 7.3.1 weiter verfolgt oder andernfalls der Fahrer, der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die Nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA informiert, dass das atypische Analyseergebnis nicht weiter als positives Analyseergebnis verfolgt wird.

7.4.5
Die FIA meldet ein atypisches Analyseergebnis grundsätzlich nicht vor Abschluss ihrer Untersuchungen und nach der Entscheidung, ob das atypische Analyseergebnis ein positives Analyseergebnis darstellt, es sei denn, es liegt einer der nachfolgenden Umstände vor:

7.4.5.1
Wenn die FIA beschließt, dass die B-Probe vor Abschluss der weiteren Untersuchungen analysiert werden sollte, kann sie die Analyse der B-Probe nach Benachrichtigung des Fahrers durchführen, wobei diese Benachrichtigung eine Beschreibung des atypischen Analyseergebnisses sowie die in Artikel 7.3.1 (d) bis (f) beschriebenen Informationen enthalten muss.

7.4.5.2
Wird die FIA gebeten
a) von einem Veranstalter einer großen Veranstaltung kurz vor einem seiner internationalen Veranstaltungen, oder
b) von einer Sportorganisation, die eine bevorstehende Frist für die Auswahl von Teammitgliedern für einen internationalen Wettbewerb einhalten muss,

offenzulegen, ob für einen Fahrer, der auf einer von einem Veranstalter von großen Sportveranstaltungen oder einer Sportorganisation bereitgestellten Liste erscheint, ein noch ungeklärtes auffälliges Ergebnis vorliegt, so meldet die Anti-Doping-Organisation einen solchen Fahrer erst, nachdem sie ihn über das auffällige Ergebnis in Kenntnis gesetzt hat.

7.5 Überprüfung auffälliger und abweichender Ergebnisse im Fahrerpass.

Die Überprüfung auffälliger und abweichender Ergebnisse im Fahrerpass erfolgt gemäß dem Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen und dem Internationalen Standard für Labore. Sobald sich die FIA davon überzeugt hat, dass ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, setzt sie den Fahrer (und gleichzeitig den ASN, der die Lizenz für den Fahrer ausgestellt hat, die nationale Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA) unverzüglich von der Anti-Doping-Bestimmung, gegen die verstoßen wurde, und von dem dem Verstoß zugrundeliegenden Sachverhalt in Kenntnis. 153

7.6 Überprüfung von Meldepflichtversäumnissen

Die Überprüfung möglicher Meldepflicht- und Kontrollversäumnisse erfolgt gemäß dem Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen durch die FIA für Fahrer, die eine Meldepflicht gegenüber der FIA haben, in Übereinstimmung mit dem Anhang I zum Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen. Sobald sich die FIA davon überzeugt hat, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.4 vorliegt, setzt sie den Fahrer (und gleichzeitig den ASN, der die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA) unverzüglich davon in Kenntnis, dass ein Verstoß gegen Artikel 2.4 geltend gemacht wird und auf welcher Grundlage diese Behauptung beruht.

7.7

Überprüfung anderer Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht unter die Artikel 7.2 bis 7.6 fallen.

Die FIA führt alle erforderlichen Nachuntersuchungen bei potentiellen Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen durch, die nicht unter die Artikel 7.2 bis 7.6 fallen. Sobald sich die FIA davon überzeugt hat, dass ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, setzt sie den Fahrer oder eine andere Person (und gleichzeitig den ASN, der die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die nationale Anti-Doping-Organisation des Fahrers oder der anderen Person und die WADA) unverzüglich von der Anti-Doping-Bestimmung, gegen die verstoßen wurde, und von dem Verstoß zugrundeliegenden Sachverhalt in Kenntnis.

7.8 Ermittlung früherer Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Bevor ein Fahrer oder eine andere Person wie oben beschrieben über einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen in Kenntnis gesetzt wird, konsultiert die FIA ADAMS, die WADA und andere zuständige Anti-Doping-Organisationen, um festzustellen, ob bereits ein früherer Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.

7.9 Vorläufige Suspendierung

7.9.1 Obligatorische vorläufige Suspendierung

Wird bei der Analyse der A-Probe ein positives Analyseergebnis für eine verbotene Substanz festgestellt, mit Ausnahme einer spezifischen Substanz, und nach Überprüfung gemäß Artikel 7.2.2 liegt kein anzuwendendes TUE oder eine Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder dem Internationalen Standard für Labore vor, was zu dem positiven Analyseergebnis geführt hat, wird nach Mitteilung wie in Artikel 7.2, 7.3 oder 7.5 beschrieben unverzüglich eine vorläufige Suspendierung ausgesprochen.

7.9.2 Optionale vorläufige Suspendierung

Im Falle eines positiven Analyseergebnisses für eine spezifische Substanz oder im Falle eines anderen, nicht durch Artikel 7.9.1 abgedeckten Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen kann die FIA eine vorläufige Suspendierung des Fahrers oder der anderen Person, für die der Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt wurde, zu jeder Zeit nach der Überprüfung und Mitteilung wie in Artikel 7.2 bis 7.7 beschrieben und vor der endgültigen Anhörung wie in Artikel 8 aufgeführt aussprechen.

7.9.3

Wenn in Anwendung des Artikels 7.9.1 oder 7.9.2 eine vorläufige Suspendierung ausgesprochen wird, so muss dem Fahrer oder der anderen Person entweder:

a) die Möglichkeit einer vorläufigen Anhörung entweder vor Verhängung der vorläufigen Suspendierung oder kurz nach Verhängung der vorläufigen Suspendierung gegeben werden; oder
b) die Möglichkeit einer beschleunigten endgültigen Anhörung gemäß Artikel 8 kurz nach Verhängung einer vorläufigen Suspendierung gegeben werden.

Der Fahrer oder die andere Person hat weiterhin das Recht auf Berufung gegen die Entscheidung der vorläufigen Suspendierung gemäß Artikel 13.2 (ausgenommen wie in Artikel 7.9.3.1 aufgeführt). 154

7.9.3.1
Die vorläufige Suspendierung kann aufgehoben werden, wenn der Fahrer oder die andere Person dem Anhörungsgremium beweist, dass der Verstoß wahrscheinlich aufgrund eines kontaminierten Produkts begangen wurde. Gegen die Entscheidung des Anhörungsgremiums, eine obligatorische vorläufige Suspendierung nicht aufgrund der Beteuerung des Fahrers unter Bezugnahme auf das kontaminierte Produkt aufzuheben, ist keine Berufung zulässig.
7.9.3.2 Die vorläufige Suspendierung wird auferlegt (oder darf nicht aufgehoben werden), es sei denn, der Fahrer oder die andere Person weist nach, dass:

a) die Feststellung des Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen keine große Aussicht auf Aufrechterhaltung hat, z.B. aufgrund eines offensichtlichen Fehlers in dem Fall gegen den Fahrer oder die andere Person; oder
b) der Fahrer oder die andere Person hat gut begründete Argumente, dass kein Verschulden oder Fahrlässigkeit seiner-/ihrerseits in Zusammenhang mit dem festgestellten Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, so dass eine Sperre, die andernfalls auferlegt werden könnte, in Anwendung des Artikels 10.4 aller Wahrscheinlichkeit nach vollständig aufgehoben wird; oder
c) andere Fakten vorliegen, welche die Auferlegung einer vorläufigen Suspendierung vor einer endgültigen Anhörung gemäß Artikel 8 und unter Berücksichtigung aller Umstände deutlich unfair erscheinen lassen. Diese Gründe müssen sehr eng ausgelegt und dürfen nur in wirklich außergewöhnlichen Umständen angewendet werden. Die Tatsache zum Beispiel, dass der Fahrer oder die andere Person aufgrund der vorläufigen Suspendierung nicht an einem bestimmten Wettbewerb oder an einer bestimmten Veranstaltung teilnehmen kann, kann in diesem Sinne nicht als ein außergewöhnlicher Umstand geltend gemacht werden.

7.9.4
Wird eine vorläufige Suspendierung nach einem positiven Analyseergebnis der A-Probe verhängt und bestätigt die nachfolgende Analyse der B-Probe das Ergebnis der A-Probe nicht, wird der Fahrer keiner weiteren vorläufigen Suspendierung aufgrund eines Verstoßes gegen Artikel 2.1 unterworfen. In Fällen, in denen der Fahrer (oder sein Team) wegen eines Verstoßes gegen Artikel 2.1 von einem Wettbewerb ausgeschlossen wurde und die Ergebnisse der A-Probe durch die anschließende Analyse der B-Probe nicht bestätigt wurden, kann der Fahrer oder sein Team, falls aufgrund der Umstände noch möglich, seine Teilnahme am Wettbewerb fortsetzen, wenn eine Wiederaufnahme des Wettbewerbs ohne weitere Beeinträchtigung des Wettbewerbes noch möglich ist.
Weiterhin dürfen der Fahrer oder sein Team danach an anderen Wettbewerben innerhalb der gleichen Veranstaltung teilnehmen.

7.9.5
In allen Fällen, in denen ein Fahrer oder eine andere Person über einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen informiert, jedoch keine vorläufige Suspendierung ausgesprochen wurde, wird dem Fahrer oder der anderen Person die Möglichkeit gegeben, freiwillig eine vorläufige Suspendierung im Vorfeld der Entscheidung anzunehmen.

[Kommentar zu Artikel 7.9: Den Fahrern oder der anderen Personen wird die Dauer einer vorläufigen Suspendierung auf eine letztendlich verhängte oder anerkannte Suspendierung nach Artikeln 10.11.3.1 und 10.11.3.2 angerechnet.]

7.9.6
Nach Auferlegung einer vorläufigen Suspendierung und nach einer vorläufigen Anhörung, jedoch vor einer endgültigen Anhörung, kann der Fahrer bei der FIA einen Antrag auf eine weitere vorläufige Anhörung stellen, vorausgesetzt, es liegen neue Beweise vor, die, wären sie zum Zeitpunkt der vorherigen vorläufigen Anhörung bekannt gewesen, die Voraussetzungen des vorstehenden Artikels 7.9.3.2 erfüllt und zu einer Aufhebung der vorläufigen Suspendierung geführt hätten können. Ein solcher Antrag muss schriftlich an die FIA gestellt werden und deutlich das Vorhandensein solch neuer Beweise gemäß vorstehender Grundlage aufführen. Falls dem Antrag auf eine weitere vorläufige Anhörung stattgegeben wird, entscheidet das gleiche Mitglied des FIA Anti-Doping-Disziplinarkomitees (nachfolgend ADC genannt), welches der Vorsitz bei der vorherigen vorläufigen Anhörung hatte, über den Antrag auf eine neue vorläufige Anhörung, es sei denn, er ist aufgrund von außergewöhnlichen Umständen verhindert; in diesem Fall wird ein anderes Mitglied des ADC benannt, die neue vorläufige Anhörung durchzuführen. Falls nach Festlegung des Anhörungsgremiums einer weiteren vorläufigen Anhörung zugestimmt wird, kann jedes Mitglied des Anhörungsgremiums die vorläufige Anhörung

leiten. Entscheidungen aus vorläufigen Anhörungen können vom ADC ohne Angabe von Gründen verkündet werden.

7.10 Entscheidung ohne Anhörung

7.10.1 Vereinbarung zwischen den Parteien

Zu jeder Zeit während des Ablaufs des Ergebnismanagements kann der Fahrer oder die andere Person, für den/die ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt wurde, zu jeder Zeit den Verstoß einräumen, auf eine Anhörung verzichten und die in den Bestimmungen festgelegten Folgen oder, wenn es hinsichtlich der in den Bestimmungen festgelegten Folgen einen Ermessenspielraum gibt, die von der FIA vorgeschlagenen Folgen akzeptieren. Diese Vereinbarung muss dem ADC zur Genehmigung vorgelegt werden. Falls es seine Zustimmung erteilt, müssen in der endgültigen Vereinbarung die vollständigen Gründe für die Dauer der vereinbarten Sperre aufgeführt sein, einschließlich gegebenenfalls die Begründung, warum die Flexibilität der Strafe angewendet wurde. Eine solche Vereinbarung gilt als eine Entscheidung in Anwendung der Bestimmungen und innerhalb der Bestimmungen des Artikels 13. Die Entscheidung wird den Parteien mitgeteilt, die ein Recht auf Berufung gemäß Artikel 13.2.3 wie in Artikel 14.2.2 aufgeführt haben und sie wird in Übereinstimmung mit Artikel 14.3.2 veröffentlicht.

7.10.2 Verzicht auf Anhörung

Ein Fahrer oder eine andere Person, dem/der ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, kann ausdrücklich auf eine Anhörung verzichten. Falls der Fahrer oder die andere Person, dem/der ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, es versäumt, die Anhörung zu beantragen und/oder der Behauptung des Verstoßes innerhalb der Frist wie in der vom Anti-Doping-Administrator der FIA oder seinem Vertreter zugeschickten Mitteilung aufgeführt zu widersprechen, gilt dies alternativ als Verzicht auf die Anhörung.

7.10.3 Verfahren im Falle des Verzichts auf Anhörung durch den Fahrer

In Fällen, in denen Artikel 7.10.2 Anwendung findet, ist keine Anhörung vor einem Anhörungsgremium notwendig. Der Fall wird stattdessen zusammen mit allen verfügbaren Dokumenten an das ADC zur Beurteilung verwiesen. Das ADC gibt sofort eine schriftliche Entscheidung (in Übereinstimmung mit Artikel 8.2) über die Verübung des Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen und die folglich auferlegten Folgen heraus und erläutert die vollständigen Gründe für die Dauer der auferlegten Sperre, einschließlich gegebenenfalls der Begründung, warum nicht die maximal mögliche Dauer der Sperre angewendet wurde. Die FIA übersendet Kopien dieser Entscheidung an andere Anti-Doping-Organisationen mit einem Berufungsrecht gemäß Artikel 13.2.3 und veröffentlicht diese Entscheidung in Übereinstimmung mit Artikel 14.3.2.

7.11 Benachrichtigung zu Entscheidungen des Ergebnismanagements

In allen Fällen, in denen die FIA die Verübung eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt hat, die Feststellung eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen zurückgenommen hat, eine vorläufige Suspendierung ausgesprochen hat oder mit einem Fahrer oder einer anderen Person eine Vereinbarung zur Auferlegung von Folgen ohne Anhörung getroffen hat, muss die FIA dies in Übereinstimmung mit Artikel 14.2.1 allen anderen Anti-Doping-Organisationen mit Berufungsrecht gemäß Artikel 13.2.3 mitteilen.

7.12 Beendigung der aktiven Laufbahn

Beendet ein Fahrer oder eine andere Person die aktive Laufbahn noch während des von der FIA durchgeführten Ergebnismanagements, so behält die FIA die juristische Zuständigkeit für dessen Abschluss. Beendet ein Fahrer oder eine andere Person die aktive Laufbahn bevor das Ergebnismanagementverfahren aufgenommen wurde und die FIA zu dem Zeitpunkt für das Ergebnismanagements zuständig gewesen wäre, zu dem der Fahrer oder die andere Person den Anti-Doping-Verstoß begangen hatte, so ist die FIA für die Durchführung des Ergebnismanagements in Zusammenhang mit diesem Anti-Doping-Verstoß zuständig.

[Kommentar zu Artikel 7.12: Das Verhalten eines Fahrers oder einer anderen Person, zu einer Zeit als der Fahrer oder die andere Person noch nicht der juristischen Zuständigkeit einer Anti-Doping-Organisation unterlag, würde keinen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen darstellen, könnte aber einen gerechtfertigten Grund dafür darstellen, dem Fahrer oder der anderen Person die Mitgliedschaft in einer Sportorganisation zu verwehren]

Artikel 8 Recht auf ein faires Anhörungsverfahren

8.1 Grundsätze eines fairen Anhörungsverfahrens

8.1.1
Wenn es keine Vereinbarung in Anwendung des Artikels 7.10.1 gibt oder der Fahrer oder die andere Person keinen Verzicht auf Anhörung gemäß Artikel 7.10.2 erklärt hat, so wird der Fall an das ADC zur Anhörung und Entscheidung übergeben.

8.1.2
Anhörungen müssen innerhalb eines vertretbaren Zeitraums terminiert und durchgeführt werden. Anhörungen in Verbindung mit dem Regelwerk unterliegenden Veranstaltungen können in einem beschleunigten Verfahren durchgeführt werden, sofern durch das ADC zugelassen.

[Kommentar zu Artikel 8.1.2: Eine Anhörung kann zum Beispiel am Vortag eines großen Sportwettbewerbs beschleunigt werden, wenn die Entscheidung über einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen notwendig ist, um zu klären, ob der Fahrer an dem Wettbewerb teilnehmen darf. Oder sie kann während eines Wettbewerbs beschleunigt werden, wenn von einer Entscheidung in dieser Sache die Gültigkeit der Ergebnisse des Fahrers oder eine Fortsetzung der Teilnahme am Wettbewerb abhängt.]

8.1.3
Das ADC entscheidet über das zu befolgende Verfahren bei der Anhörung. Für alle Anhörungsverfahren müssen die folgenden Grundsätze beachtet werden:

8.1.4
Die WADA und der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers oder der anderen Person ausgestellt hat, kann der Anhörung als Beobachter beiwohnen. In jedem Fall hält die FIA die WADA über den Stand des anhängigen Falls und über das Ergebnis aller Anhörungen vollständig auf dem Laufenden.

8.1.5
Das ADC muss sich gegenüber allen Parteien zu jeder Zeit fair und unparteiisch verhalten.

8.2 Entscheidungen

8.2.1
Am Ende der Anhörung oder zeitnah danach muss das ADC eine schriftliche Entscheidung verfassen mit der vollständigen Begründung zu der Entscheidung und zu der entsprechenden Dauer einer auferlegten Sperre, gegebenenfalls einschließlich der Begründung, warum nicht die maximal möglichen Folgen auferlegt wurden. Das ADC kann entscheiden, den Parteien den Tenor der Entscheidung vor der Begründung zu verkünden. Die Entscheidung ist ab einer solchen Verkündung des Tenors der Entscheidung per Kurier, Fax und/oder elektronischem E-Mail vollstreckbar.

8.2.2
Gegen die Entscheidung kann wie in Artikel 13 aufgeführt Berufung beim CAS eingelegt werden. Kopien der Entscheidung werden dem Fahrer oder der anderen Person sowie allen anderen Anti-Doping-Organisationen mit einem Berufungsrecht gemäß Artikel 13.2.3 zur Verfügung gestellt.

8.2.3
Falls gegen die Entscheidung keine Berufung eingelegt wird, so wird im Falle,
a) dass die Entscheidung einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen bestätigt, die Entscheidung wie in Artikel 14.3.2 aufgeführt veröffentlicht; falls jedoch

b) dass die Entscheidung keinen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen bestätigt, die Entscheidung nur mit dem Einverständnis des Fahrers oder der anderen Person, der/die Gegenstand der Entscheidung ist, veröffentlicht. Die FIA muss alle angemessenen Anstrengungen unternehmen, um ein solches Einverständnis zu erhalten und sie muss bei Erteilung dieses Einverständnisses die Entscheidung in ihrer Gesamtheit oder in einer von dem Fahrer oder der anderen Person genehmigten abgekürzte Version veröffentlichen.

Im Falle von Minderjährigen müssen die in Artikel 14.3.6 aufgeführten Grundsätze angewendet werden.

8.3 Einfache Anhörung vor dem CAS

Im Fall des Vorwurfs eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen kann mit Zustimmung des Fahrers, der FIA und der WADA sowie einer jeden anderen Anti-Doping-Organisation, die ein Berufungsrecht gegen eine Entscheidung erster Instanz gehabt hätte, direkt vor dem CAS verhandelt werden, ohne die Notwendigkeit einer vorherigen Anhörung.

[Kommentar zu Artikel 8.3: Falls alle der in diesem Artikel aufgeführten Parteien der Meinung sind, dass ihre Interessen in einer einzigen Anhörung ausreichend geschützt sind, so besteht keine Notwendigkeit, dass Extrakosten für eine zweite Anhörung anfallen. Eine Anti-Doping-Organisation, die an einer CAS Anhörung als eine Partei oder als Beobachter teilnehmen möchte, kann seine Genehmigung zu einer einzigen Anhörung von der Einräumung dieses Rechts abhängig machen.]

Artikel 9 Automatische Annullierung einzelner Ergebnisse

Ein Verstoß gegen die Bestimmungen bei Einzelsportarten in Verbindung mit einer Wettbewerbskontrolle führt automatisch zur Annullierung des in diesem Wettbewerb erzielten Einzelergebnisses, mit allen daraus entstehenden Folgen, einschließlich der Aberkennung von Pokalen, Medaillen, Punkten und Preisen.

[Kommentar zu Artikel 9: Für Mannschaftssportarten werden alle von einem einzelnen Spieler erzielten Preise aberkannt. Die Disqualifizierung des Teams erfolgt jedoch wie in Artikel 11 aufgeführt. Bei Sportarten, die keine Mannschaftssportarten sind, bei denen jedoch Preise an Teams ausgegeben werden, erfolgt die Disqualifizierung oder eine andere disziplinarische Maßnahme gegen das Team, in dem ein oder mehrere Teammitglied/der einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat/haben, wie in den gültigen Bestimmungen der Internationalen Föderation aufgeführt.]

Artikel 10 Bestrafungen von Einzelpersonen

10.1

Annullierung von Ergebnissen bei einem Wettbewerb, bei dem ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgt

Ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen während oder in Verbindung mit einem Wettbewerb kann aufgrund einer entsprechenden Entscheidung der für die Veranstaltung verantwortlichen Stelle zur Annullierung aller von einem Fahrer bei diesem Wettbewerb erzielten Ergebnisse mit allen Folgen führen, einschließlich der Aberkennung von Pokalen, Medaillen, Punkten und Preisen, unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 10.1.1.
Faktoren, die in Betracht gezogen werden bei der Entscheidung, ob andere erzielte Ergebnisse bei der gleichen Veranstaltung annulliert werden oder nicht, gehört etwa die Schwere des Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen durch den Fahrer und ob der Fahrer zuvor in anderen Wettbewerben bereits negativ getestet wurde.

[Kommentar zu Artikel 10.1: Während sich die Annullierung gemäß Artikel 9 auf einen einzelnen Wettbewerb bezieht, in welchem der Fahrer positiv getestet wurde (z.B. 100 Meter Rückenschwimmen), können die Bestimmungen dieses Artikels zu der Annullierung aller Ergebnisse in allen Rennen während der Veranstaltung führen.]

10.1.1
Weist der Fahrer nach, dass er für den Verstoß kein Verschulden trägt, so werden die Einzelergebnisse des Fahrers in den anderen Wettbewerben nicht annulliert, es sei denn, es besteht die Wahrscheinlichkeit, dass die in einem anderen als dem Wettbewerb, bei dem ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen erfolgte, erzielten Ergebnisse durch diesen Verstoß des Fahrers gegen die Anti-Doping-Bestimmungen beeinflusst wurden.

10.2

Verhängung einer Sperre wegen des Vorhandenseins, der Verwendung oder versuchten Verwendung oder des Besitzes Verbotener Substanzen und Verbotener Methoden

Für einen Verstoß gegen die Artikel 2.1, 2.2 oder 2.6 wird die folgende Sperre verhängt, vorbehaltlich der Aufhebung oder Minderung der Sperre nach den Artikeln 10.4, 10.5 oder 10.6:

10.2.1 Eine Sperre von vier Jahren wird in folgenden Fällen verhängt:
10.2.1.1
Der Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen betrifft keine spezifische Substanz, es sein denn, der Fahrer oder die andere Person kann nachweisen, dass der Verstoß nicht vorsätzlich begangen wurde.

10.2.1.2
Der Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen betrifft eine spezifische Substanz, und die FIA kann nachweisen, dass der Verstoß vorsätzlich begangen wurde.

10.2.2
Gilt Artikel 10.2.1 nicht, beträgt die Sperre zwei Jahre.

10.2.3
Der in Artikel 10.2 und 10.3 verwendete Begriff „vorsätzlich“ wird für Fahrer verwendet, die betrügen. Der Begriff bedeutet daher, dass der Fahrer oder die andere Person ein Verhalten an den Tag legte, von dem er wusste, dass es einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellt bzw. dass ein hohes Risiko besteht, dass dieses Verhalten einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellen oder zu einem solchen Verstoß führen könnte, und dieses Risiko bewusst einging. Ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, der aufgrund eines von der Norm abweichenden Analyseergebnisses für eine Substanz festgestellt wurde, die nur im Wettbewerb verboten ist, gilt widerlegbar als nicht vorsätzlich, wenn es sich um eine spezifische Substanz handelt und der Fahrer nachweisen kann, dass die verbotene Substanz außerhalb des Wettbewerbs angewendet wurde. Ein Verstoß gegen die Anti-Doping- Bestimmungen, der aufgrund eines von der Norm abweichenden Analyseergebnisses für eine Substanz festgestellt wurde, die nur im Wettbewerb verboten ist, gilt nicht als „vorsätzlich“, wenn es sich nicht um eine spezifische Substanz handelt und der Fahrer nachweisen kann, dass die verbotene Substanz außerhalb des Wettbewerbs und nicht im Zusammenhang mit sportlicher Leistung angewendet wurde.

10.3 Sperre bei anderen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Sperren bei Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht durch Artikel 10.2 geregelt sind, sind die folgenden Sperren zu verhängen, es sei denn, die Bedingungen des Artikels 10.5 oder des Artikels 10.6 sind anzuwenden:

10.3.1
Bei Verstößen gegen Artikel 2.3 oder Artikel 2.5 beträgt die Sperre vier Jahre, es sei denn, ein Fahrer, der nicht zur Probenahme erschienen ist, kann nachweisen, dass der Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen nicht vorsätzlich begangen wurde (gemäß Definition in Artikel 10.2.3); in diesem Fall beträgt die Sperre zwei Jahre.

10.3.2
Bei Verstößen gegen Artikel 2.4 beträgt die Sperre zwei Jahre, mit der Möglichkeit der Minderung auf mindestens ein Jahr, je nach Schwere des Verschuldens des Fahrers. Die Auswahl zwischen ein- oder

zweijähriger Sperre gemäß diesem Artikel gilt nicht für Fahrer, die ihre Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit regelmäßig sehr kurzfristig ändern oder anderes Verhalten an den Tag legen, das auf den Versuch schließen lässt, Kontrollen zu umgehen.

10.3.3
Bei Verstößen gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8 beträgt die Sperre je nach Schwere des Verstoßes mindestens 4 Jahre bis hin zu einer lebenslangen Sperre. Ein Verstoß gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8, bei dem Minderjährige betroffen sind, gilt als besonders schwerwiegender Verstoß; wird ein solcher Verstoß von Fahrerbetreuer begangen und betrifft er nicht die Spezifischen Substanzen, muss gegen den betreffenden Fahrerbetreuer eine lebenslange Sperre verhängt werden. Darüber hinaus müssen erhebliche Verstöße gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8, die auch nicht sportrechtliche Gesetze und Vorschriften verletzen können, den zuständigen Verwaltungs-, Berufs- oder Justizbehörden gemeldet werden.

[Kommentar zu Artikel 10.3.3: Diejenigen, die am Doping von Fahrern oder an der Vertuschung von Doping beteiligt sind, sollten härteren Sanktionen unterworfen werden als die Fahrer, deren Kontrollbefunde positiv waren. Da die Befugnis von Sportorganisationen generell auf den Entzug von Akkreditierungen, Mitgliedschaften und sportlichen Vergünstigungen beschränkt ist, ist das Anzeigen von Fahrerbetreuern bei den zuständigen Behörden eine wichtige Abschreckungsmaßnahme in der Dopingbekämpfung.]

10.3.4
Bei Verstößen gegen Artikel 2.9 beträgt die Sperre je nach Schwere des Verstoßes mindestens zwei und bis zu vier Jahren.

10.3.5
Bei Verstößen gegen Artikel 2.10 beträgt die Sperre zwei Jahre, mit der Möglichkeit der Minderung auf mindestens ein Jahr, je nach Schwere des Verschuldens des Fahrers oder der anderen Person und anderen Umständen des Falls.

[Kommentar zu Artikel 10.3.5: Falls die „andere Person“, auf welche in Artikel 2.10 Bezug genommen wird, eine juristische und nicht eine natürliche Person ist, so kann diese juristische Person wie in Artikel 12 aufgeführt bestraft werden.]

10.4 Aufhebung einer Sperre, wenn kein Verschulden und keine Fahrlässigkeit vorliegen.

Weist ein Fahrer oder die andere Person in einem Einzelfall nach, dass ihn oder sie kein Verschulden bzw. keine Fahrlässigkeit trifft, so wird die ansonsten geltende Sperre aufgehoben.

[Kommentar zu Artikel 10.4: Dieser Artikel und Artikel 10.5.2 finden lediglich auf die Verhängung von Sanktionen Anwendung; sie finden keine Anwendung auf die Feststellung, ob ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt. Sie greifen nur unter besonderen Umständen, z. B. wenn ein Fahrer nachweisen konnte, dass er trotz größter Sorgfalt von einem Wettbewerber sabotiert wurde. Dagegen liegt in folgenden Fällen ein Verschulden oder Fahrlässigkeit vor: (a) bei Vorliegen eines positiven Kontrollergebnisses aufgrund einer falschen Etikettierung oder Verunreinigung eines Vitaminpräparats oder eines Nahrungsergänzungsmittels (Fahrer sind verantwortlich für die Substanzen, die sie zu sich nehmen (Artikel 2.1.1), und sie wurden auf möglicherweise kontaminierte Vitaminpräparate und Nahrungsergänzungsmittel hingewiesen); (b) die Verabreichung einer verbotenen Substanz durch den persönlichen Arzt oder Trainer des Fahrers, ohne dass dies dem Fahrer mitgeteilt worden wäre (Fahrer sind verantwortlich für die Auswahl ihres medizinischen Personals und dafür, dass sie ihr medizinisches Personal anweisen, ihnen keine verbotenen Substanzen zu geben); und (c) Sabotage der festen oder flüssigen Lebensmittel des Fahrers durch Ehepartner, Trainer oder eine andere Person im engeren Umfeld des Fahrers (Fahrer sind verantwortlich für die Substanzen, die sie zu sich nehmen, sowie für das Verhalten der Personen, denen sie Zugang zu ihren festen und flüssigen Lebensmitteln gewähren). In Abhängigkeit von den Tatsachen eines Einzelfalls kann jedoch jedes der oben genannten Beispiele zu einer Minderung der Sanktion gemäß Artikel 10.5 aufgrund „fehlenden groben Verschuldens oder fehlender grober Fahrlässigkeit“ führen.]

10.5

Minderung der Sperre aufgrund fehlenden groben Verschuldens oder fehlender grober Fahrlässigkeit.

10.5.1
Minderung von Sanktionen für spezifische Substanzen oder kontaminierte Produkte bei Verstößen gegen Artikel 2.1, 2.2 oder 2.6.

10.5.1.1 Spezifische Substanzen.
Betrifft der Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen eine spezifische Substanz und der Fahrer oder die andere Person kann nachweisen, dass kein grobes Verschulden und keine grobe Fahrlässigkeit vorliegt, besteht die Sanktion mindestens in einer Verwarnung ohne Sperre und höchstens einer Sperre von zwei Jahren, je nach Schwere des Verschuldens des Fahrers oder der anderen Person.

10.5.1.2 Kontaminierte Produkte.
Kann der Fahrer oder die andere Person nachweisen, dass kein grobes Verschulden und keine grobe Fahrlässigkeit vorliegt und die gefundene verbotene Substanz aus einem kontaminierten Produkt stammt, besteht die Sanktion mindestens in einer Verwarnung ohne Sperre und höchstens einer Sperre von zwei Jahren, je nach Schwere des Verschuldens des Fahrers oder einer anderen Person.

[Kommentar zu Artikel 10.5.1.2: Bei der Bewertung der Schwere des Verschuldens wäre es für den Fahrer beispielsweise vorteilhaft, er hätte das Produkt, bei dem später eine Kontamination festgestellt wurde, bereits auf seinem Dopingkontrollformular aufgeführt.]

10.5.2
Anwendung von „kein grobes Verschulden oder keine grobe Fahrlässigkeit“ über die Anwendung von Artikel 10.5.1 hinaus.
Wenn der Fahrer oder die andere Person in einem Einzelfall, in dem Artikel 10.5.1 nicht gilt, nachweist, dass ihn oder sie weder grobes Verschulden noch grobe Fahrlässigkeit trifft, kann die Dauer der Sperre, vorbehaltlich einer weiteren Minderung oder Aussetzung gemäß Artikel 10.6, entsprechend der Schwere des Verschuldens des Fahrers oder der anderen Person gemindert werden; allerdings darf die geminderte Dauer der Sperre nicht weniger als die Hälfte der ansonsten geltenden Sperre betragen. Wenn die ansonsten geltende Sperre eine lebenslange Sperre ist, darf die nach diesem Artikel geminderte Dauer der Sperre nicht unter acht Jahren liegen.

[Kommentar zu Artikel 10.5.2: Artikel 10.5.2 kann bei jedem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen zur Anwendung kommen, außer bei den Artikeln, bei denen Vorsatz ein Element des Verstoßes (z. B. Artikel 2.5, 2.7, 2.8 oder 2.9) oder ein Element einer bestimmten Sanktion (z. B. 10.2.1) ist, oder wenn ein Artikel auf der Grundlage der Schwere des Verschuldens des Fahrers oder einer anderen Person bereits einen Zeitraum für die Sperre vorgibt.]

10.6

Aufhebung, Minderung oder Aussetzung einer Sperre oder anderer Konsequenzen aus anderen Gründen als Verschulden.

10.6.1
Wesentliche Unterstützung bei der Entdeckung oder dem Nachweis eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.

10.6.1.1
Die FIA kann vor einem endgültigen Rechtsbehelfsentscheid nach Artikel 13 oder vor dem Ablauf der Frist für das Einlegen eines Rechtsbehelfs einen Teil einer in einem Einzelfall verhängten Sperre aussetzen, wenn der Fahrer oder die andere Person einer Anti-Doping-Organisation, einer Strafverfolgungsbehörde oder einem Disziplinarorgan wesentliche Unterstützung geleistet hat, aufgrund derer:
i) die Anti-Doping-Organisation den Verstoß einer anderen Person aufdeckt oder nachweist oder

ii) eine Strafverfolgungsbehörde oder ein Disziplinarorgan eine Straftat oder einen Verstoß gegen Standesregeln einer anderen Person aufdeckt oder nachweist, und wenn die Informationen der Person, die wesentliche Unterstützung leistet, der für das Ergebnismanagement zuständigen Anti-Doping-Organisation zur Verfügung gestellt werden.

Wenn bereits der endgültige Rechtsbehelfsentscheid nach Artikel 13 ergangen ist oder die Frist für das Einlegen einer Berufung verstrichen ist, darf die FIA nur einen Teil einer ansonsten geltenden Sperre aussetzen und dies auch nur mit der Zustimmung der WADA.
Das Maß, in dem die ansonsten geltende Sperre ausgesetzt werden darf, richtet sich nach der Schwere des Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, den der Fahrer oder die andere Person begangen hat, und danach, wie wichtig die vom Fahrer oder der anderen Person geleistete wesentliche Unterstützung für die Bemühungen zur Bekämpfung des Doping im Sport ist.
Die ansonsten geltende Sperre darf nicht um mehr als Dreiviertel ausgesetzt werden. Wenn die ansonsten geltende Sperre eine lebenslange Sperre ist, darf die nach diesem Artikel verbleibende Dauer der Sperre nicht unter acht Jahren liegen.
Verweigert der Fahrer oder die andere Person die weitere Zusammenarbeit und leistet nicht die umfassende und glaubwürdige wesentliche Unterstützung, aufgrund derer die Sperre ausgesetzt wurde, setzt die FIA, die die Sperre ausgesetzt hat, die ursprüngliche Sperre wieder in Kraft. Eine Person mit dem Recht gemäß Artikel 13 eine Berufung einzulegen kann die Entscheidung der FIA anfechten, eine ausgesetzte Sperre wieder in Kraft zu setzen bzw. nicht wieder in Kraft zu setzen.

10.6.1.2
Um Fahrer und andere Personen weiter zu ermutigen, Anti-Doping-Organisationen wesentliche Unterstützung zukommen zu lassen, kann die WADA auf Anfrage der FIA oder des Fahrers bzw. der anderen Person, der oder die (mutmaßlich) gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, in jeder Phase des Ergebnismanagements, auch wenn bereits der endgültige Rechtsbehelfsentscheid nach Artikel 13 ergangen ist, einer ihrer Ansicht nach angemessenen Aussetzung der ansonsten geltenden Sperre und anderer Konsequenzen zustimmen. In Ausnahmefällen kann die WADA bei einer wesentlichen Unterstützung einer länger als in diesem Artikel vorgesehenen Aussetzung der Sperre und anderer Konsequenzen bis hin zu einer vollständigen Aufhebung der Sperre und/oder der Nicht-Rückzahlung von Preisgeldern oder der Bezahlung von Geldstrafen oder Kosten zustimmen. Die Zustimmung der WADA gilt unter dem Vorbehalt der Wiedereinsetzung der Sanktion gemäß diesem Artikel. Unbeschadet des Artikels 13 können die Entscheidungen der WADA im Rahmen dieses Artikels nicht von einer anderen Anti-Doping-Organisation angefochten werden.

10.6.1.3
Setzt die FIA einen Teil einer ansonsten geltenden Sanktion aufgrund wesentlicher Unterstützung aus, werden andere Anti-Doping-Organisationen, die ein Berufungsrecht gemäß Artikel 13.2.3 haben, gemäß Artikel 14.2 unter Angabe von Gründen für die Entscheidung benachrichtigt. Legt die WADA in Anbetracht einzigartiger Umstände fest, dass dies im Interesse der Dopingbekämpfung liegt, kann die WADA der FIA erlauben, geeignete Vertraulichkeitsvereinbarungen zu treffen, um die Offenlegung der Vereinbarung über wesentliche Unterstützung oder der Art der wesentlichen Unterstützung zu begrenzen oder zu verzögern.

[Kommentar zu Artikel 10.6.1: Die Zusammenarbeit von Fahrern, Fahrerbetreuern und anderen Personen, die ihr Verschulden einsehen und bereit sind, andere Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen ans Licht zu bringen, sind für einen sauberen Sport wichtig. Dies ist entsprechend den Bestimmungen des Codes der einzige Umstand, unter dem die Aussetzung einer ansonsten geltenden Sperre erlaubt ist.]

10.6.2
Eingeständnis eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen in Ermangelung weiterer Beweise.
Wenn ein Fahrer oder die andere Person freiwillig einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen eingesteht, bevor ihm oder ihr eine Probenahme angekündigt wurde, durch die ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen nachgewiesen werden könnte (oder im Falle eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der nicht durch Artikel 2.1 abgedeckt ist, vor dem Eingang der ersten Ankündigung des eingestandenen Verstoßes nach Artikel 7), und wenn dieses Eingeständnis zu dem Zeitpunkt den einzigen zuverlässigen Nachweis des Verstoßes darstellt, kann die Dauer der Sperre gemindert werden, muss jedoch mindestens die Hälfte der ansonsten geltenden Sperre betragen. 162

[Kommentar zu Artikel 10.6.2: Dieser Artikel soll dann zur Anwendung kommen, wenn sich ein Fahrer oder eine andere Person meldet und einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen unter Umständen zugibt, unter denen keiner Anti-Doping-Organisation bewusst ist, dass ein Verstoß gegen eine Anti-Doping-Bestimmung vorliegen könnte. Er soll nicht dann angewendet werden, wenn das Eingeständnis zu einem Zeitpunkt erfolgt, zu dem der Fahrer oder eine andere Person bereits vermutet, dass er oder sie bald überführt werden wird. Um wie viel die Sperre gemindert wird, sollte von der Wahrscheinlichkeit abhängig gemacht werden, dass der Fahrer oder eine andere Person überführt worden wäre, hätte er oder sie sich nicht freiwillig gestellt.]

10.6.3
Unverzügliches Eingeständnis eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen nach Bekanntgabe eines nach Artikel 10.2.1 oder Artikel 10.3.1 zu sanktionierenden Verstoßes.
Die Sperre eines Fahrers oder einer anderen Person, der oder die gemäß Artikel 10.2.1 oder 10.3.1 (wegen Umgehung oder Verweigerung der Probenahme oder unzulässiger Einflussnahme auf die Probenahme) bis zu vier Jahre gesperrt werden kann, kann je nach Schwere des Verstoßes und Verschuldens des Fahrers oder einer anderen Person bis auf mindestens zwei Jahre gemindert werden, wenn der Fahrer oder die andere Person den Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen unverzüglich eingesteht, sobald er oder sie von der FIA damit konfrontiert wurde, jedoch nur mit Zustimmung der WADA und der FIA und nach deren freiem Ermessen.

10.6.4 Anwendung mehrerer Gründe für die Minderung einer Sanktion.
Wenn der Fahrer oder die andere Person nachweist, dass er bzw. sie nach mehr als einer Bestimmung der Artikel 10.4, 10.5 oder 10.6 Anrecht auf eine Minderung der Sanktion hat, wird die ansonsten geltende Dauer der Sperre in Einklang mit Artikeln 10.2, 10.3, 10.4 und 10.5 festgelegt, bevor eine Minderung oder Aussetzung nach Artikel 10.6 angewendet wird. Weist der Fahrer oder die andere Person einen Anspruch auf Minderung oder Aussetzung der Sperre gemäß Artikel 10.6 nach, kann die Sperre gemindert oder ausgesetzt werden, muss sich aber mindestens auf ein Viertel der ansonsten geltenden Sperre belaufen.

[Kommentar zu Artikel 10.6.4: Die angemessene Sanktion wird in insgesamt vier Schritten festgelegt. Zunächst stellt das Anhörungsgremium fest, welche der grundlegenden Sanktionen (Artikel 10.2, 10.3, 10.4 oder 10.5) auf den jeweiligen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen anzuwenden ist. Kann eine vorgesehene Sanktion ein unterschiedliches Ausmaß annehmen, muss das Anhörungsgremium in Abhängigkeit der Schwere des Verschuldens des Fahrers oder der anderen Person als nächstes die geltende Sanktion innerhalb des angegebenen Rahmens festlegen. In einem dritten Schritt stellt das Anhörungsgremium fest, ob es eine Grundlage für die Aufhebung, Aussetzung oder Minderung der Sanktion gibt (Artikel 10.6). Abschließend legt das Anhörungsgremium den Beginn der Sperre nach Artikel 10.11 fest. In Anhang B sind mehrere Anwendungsbeispiele für Artikel 10 aufgeführt.]

10.7 Mehrfachverstöße

10.7.1
Bei einem zweiten Verstoß eines Fahrers oder einer anderen Person gegen Anti-Doping-Bestimmungen wird die längste der folgenden Sperren verhängt:
(a) sechs Monate;
(b) die Hälfte der für den ersten Verstoß verhängten Sperre ohne Berücksichtigung einer Minderung gemäß Artikel 10.6; oder
(c) die doppelte Dauer der ansonsten geltenden Sperre für einen zweiten Verstoß, der als Erstverstoß behandelt wird, ohne Berücksichtigung einer Minderung gemäß Artikel 10.6.
Die so festgelegte Sperre kann anschließend gemäß Artikel 10.6 gemindert werden.

10.7.2
Ein dritter Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen führt immer zu einer lebenslangen Sperre, außer der dritte Verstoß erfüllt die Bedingungen für die Aufhebung oder Minderung der Sperre gemäß Artikel 10.4 oder 10.5 oder besteht in der Verletzung von Artikel 2.4. In diesen besonderen Fällen kann die Dauer der Sperre acht Jahre bis lebenslänglich betragen.
10.7.3 Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, bei dem der Fahrer oder eine andere Person nachweisen konnte, dass kein Verschulden und keine Fahrlässigkeit vorliegt, gilt für die Zwecke dieses Artikels nicht als früherer Verstoß.

10.7.4
Zusätzliche Regeln für bestimmte mögliche Mehrfachverstöße.

10.7.4.1
In Bezug auf die Verhängung von Sanktionen gemäß Artikel 10.7 gilt ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen nur dann als zweiter Verstoß, wenn die FIA nachweisen kann, dass der Fahrer oder die andere Person den zweiten Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen erst verübt hat, nachdem der Fahrer oder die andere Person von dem ersten Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 7 in Kenntnis gesetzt worden ist oder nachdem die FIA einen ausreichenden Versuch unternommen hat, ihn oder sie davon in Kenntnis zu setzen. Kann die FIA dies nicht nachweisen, so werden die Verstöße zusammen als ein einziger erster Verstoß behandelt, und die verhängte Sanktion gründet sich auf den Verstoß, der die strengere Sanktion nach sich zieht.

10.7.4.2
Wenn die FIA nach der Verhängung einer Sanktion für einen ersten Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen auf Hinweise stößt, dass der Fahrer oder eine andere Person bereits vor der Benachrichtigung über den ersten Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, verhängt die FIA eine zusätzliche Sanktion, die derjenigen entspricht, die verhängt worden wäre, wenn über beide Verstöße gleichzeitig geurteilt worden wäre. Die Ergebnisse aller Wettbewerbe zum Zeitpunkt des früheren Verstoßes werden gemäß Artikel 10.8 annulliert.

10.7.5

Mehrfachverstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren

Ein Mehrfachverstoß im Sinne des Artikels 10.7 liegt nur vor, wenn die Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren begangen wurden.

10.8

Annullierung von Wettbewerbsergebnissen nach einer Probenahme oder einem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen

Zusätzlich zu der automatischen Annullierung der Ergebnisse bei einem Wettbewerb, der zu der positive Probe gemäß Artikel 9 geführt hat, werden alle Wettbewerbsergebnisse des Fahrers, die ab der Entnahme der positiven Probe (ob während oder außerhalb eines Wettbewerbs) oder ab der Begehung eines anderen Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen bis zum Beginn einer vorläufigen Suspendierung oder einer Sperre erzielt wurden, annulliert, mit allen daraus entstehenden Folgen, einschließlich der Aberkennung von Pokalen, Medaillen, Punkten und Preisen, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist.

[Kommentar zu Artikel 10.8: Nichts in den vorliegenden Anti-Doping-Bestimmungen hindert „saubere" Fahrer oder andere Personen, die durch eine Person aufgrund ihres Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen geschädigt wurden, daran, ein Recht geltend zu machen, das sie anderweitig gegen eine solche Person in Bezug auf Schadensersatz hätten.]

10.9 Verteilung der Kosten des CAS und Zuteilung des verwirkten Preisgeldes

Die Rückerstattung von Auslagen der CAS Kosten erfolgt in folgender Reihenfolge: zunächst werden die durch das CAS angelaufenen Kosten bezahlt, dann werden die Kosten der FIA erstattet und zuletzt werden die verwirkten Preisgelder an die anderen Fahrer verteilt.

10.10 Finanzielle Konsequenzen

Im Falle eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen durch einen Fahrer oder eine andere Person kann das ADC nach eigenem Ermessen und nach Abwägung der Verhältnismäßigkeit: 164

a) von dem Fahrer oder der anderen Person die Rückerstattung von Kosten in Zusammenhang mit dem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verlangen, unabhängig von der Dauer der auferlegten Sperre, und/oder
b) eine Geldstrafe gegen den Fahrer oder die andere Person von bis zu 15.000 Euro auferlegen, jedoch nur, wenn bereits die Höchstdauer der ansonsten geltenden Sperre verhängt wurde.

Geldstrafen oder die Rückerstattung von Kosten an die FIA können nicht dazu genutzt werden, die Dauer einer Sperre oder andere ansonsten gemäß dem Code geltende Sanktionen zu mindern.

10.11 Beginn der Sperre

Außer in den unten aufgeführten Fällen beginnt die Sperre mit dem Tag des Anhörungsbescheids, mit dem die Sperre verhängt wurde, oder, wenn auf eine Anhörung verzichtet wurde bzw. keine Anhörung stattfindet, am Tag der Annahme der Sperre oder ihrer Verhängung.

10.11.1
Nicht dem Fahrer oder der anderen Person zurechenbare Verzögerungen
Bei erheblichen Verzögerungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens oder anderer Teile des Dopingkontrollverfahrens, die dem Fahrer oder der anderen Person nicht zuzurechnen sind, kann das ADC den Beginn der Sperre auf ein früheres Datum vorverlegen, frühestens jedoch auf den Tag der Probenahme oder des anderen Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.
Alle während der Sperre, einschließlich einer nachträglichen Sperre, erzielten Wettbewerbsergebnisse werden annulliert.

[Kommentar zu Artikel 10.11.1: Handelt es sich nicht um Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1, kann die Entdeckung und das Zusammentragen ausreichender Nachweise für einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen langwierig sein, insbesondere wenn der Fahrer oder die andere Person aktiv versucht hat, der Entdeckung zu entgehen. In diesen Fällen sollte nicht von der Möglichkeit nach diesem Artikel Gebrauch gemacht werden, den Beginn der Sanktion vorzuverlegen.]

10.11.2 Rechtzeitiges Geständnis
Gesteht der Fahrer oder die andere Person den Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen unverzüglich (bei Fahrern jedoch in jedem Fall vor der erneuten Teilnahme an einem Wettbewerb), nachdem er von der FIA oder dem zuständigen ASN mit dem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen konfrontiert wurde, kann der Beginn der Sperre bis zu dem Tag der Probenahme oder des anderen Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorverlegt werden.
In jedem Fall, in dem dieser Artikel angewendet wird, muss der Fahrer oder die andere Person jedoch mindestens die Hälfte der Sperre verbüßen, beginnend
- mit dem Tag, an dem der Fahrer oder die andere Person die festgelegte Bestrafung angenommen hat oder
- mit dem Tag der Verhandlung, in der die Bestrafung festgelegt wurde oder
- mit dem Tag, an dem die Bestrafung auf andere Weise verhängt wurde.

Dieser Artikel gilt nicht, wenn die Sperre bereits gemäß Artikel 10.6.3 gemindert wurde.

10.11.3 Anrechnung einer vorläufigen Suspendierung oder einer verbüßten Sperre
10.11.3.1
Wenn eine vorläufige Suspendierung verhängt und vom Fahrer oder der anderen Person eingehalten wurde, wird die Dauer der vorläufigen Suspendierung des Fahrers auf eine gegebenenfalls später verhängte Sperre angerechnet. Wird eine Sperre aufgrund einer Entscheidung verbüßt, die später angefochten wird, dann wird die Dauer der Sperre des Fahrers oder der anderen Person auf eine ggf. später aufgrund eines Rechtsbehelfs verhängte Sperre angerechnet.

10.11.3.2
Erkennt ein Fahrer oder die andere Person freiwillig eine von der FIA verhängte vorläufige Suspendierung in schriftlicher Form an und respektiert die vorläufige Suspendierung, wird die Dauer der freiwilligen vorläufigen Suspendierung auf eine gegebenenfalls später verhängte Sperre angerechnet.
Eine Kopie der freiwilligen Zustimmung des Fahrers oder der anderen Person zu einer vorläufigen Suspendierung wird umgehend jeder Partei zur Verfügung gestellt, die berechtigt ist, über einen möglichen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 14.1 informiert zu werden.

[Kommentar zu Artikel 10.11.3.2: Die freiwillige Zustimmung eines Fahrers zu einer vorläufigen Suspendierung gilt nicht als Geständnis des Fahrers und wird in keiner Weise dazu genutzt, Rückschlüsse zum Nachteil des Fahrers zu ziehen.]

10.11.3.3
Zeiten vor dem tatsächlichen Beginn der vorläufigen Suspendierung oder der freiwilligen vorläufigen Suspendierung werden nicht auf die Sperre angerechnet, unabhängig davon, dass der Fahrer gegebenenfalls nicht an Wettbewerben teilnahm oder von seinem Team suspendiert wurde.

10.11.3.4
Wird bei Mannschaftssportarten eine Sperre gegen eine Mannschaft verhängt, beginnt die Sperre mit dem Tag des endgültigen Anhörungsbescheids, mit dem die Sperre verhängt wurde, oder, wenn auf eine Anhörung verzichtet wurde, am Tag der Annahme der Sperre oder ihrer Verhängung, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist. Jede vorläufige Suspendierung einer Mannschaft (unabhängig davon, ob sie verhängt oder freiwillig angenommen wurde) wird auf die Gesamtdauer der abzuleistenden Sperre angerechnet.

[Kommentar zu Artikel 10.11: Artikel 10.11 stellt klar, dass vom Fahrer unverschuldete Verzögerungen, das rechtzeitige Eingeständnis des Fahrers sowie eine vorläufige Suspendierung die einzigen Gründe sind, die rechtfertigen, dass eine Sperre vor dem Datum des endgültigen Anhörungsbescheids beginnt.]

10.12 Status während einer Sperre

10.12.1 Verbot der Teilnahme während einer Sperre
Ein Fahrer oder eine andere Person, gegen die eine Sperre verhängt wurde, darf während dieser Sperre in keiner Funktion an Wettbewerben oder Aktivitäten teilnehmen (außer an genehmigten Anti-Doping-Präventions- oder Rehabilitationsprogrammen), die von einem Unterzeichner, einer Mitgliedsorganisation des Unterzeichners, einem Verein oder einer anderen Mitgliedsorganisation der Mitgliedsorganisation des Unterzeichners genehmigt oder organisiert wurden, noch an Wettkämpfen, die von einer Profiliga oder einem internationalen oder nationalen Veranstalter genehmigt oder organisiert wurden, noch an Aktivitäten des Spitzensports oder nationalen sportlichen Aktivitäten, die staatlich gefördert werden.
Ein Fahrer oder eine andere Person, gegen den/ die eine Sperre von mehr als 4 Jahren verhängt wurde, darf nach Ablauf von 4 Jahren der Sperre an lokalen Sportveranstaltungen teilnehmen, die nicht von einem Unterzeichner des Codes oder einer Mitgliedsorganisation des Unterzeichners des Codes verboten sind oder in seiner/ihrer Zuständigkeit liegen, und dies nur sofern diese lokale Sportveranstaltung nicht auf einer Ebene stattfindet, auf der sich der Fahrer oder die andere Person ansonsten direkt oder indirekt für die Teilnahme an einer nationalen Meisterschaft oder einer Internationalen Veranstaltung qualifizieren könnte (oder hierfür Punkte erreichen könnte) und der Fahrer oder die andere Person in keiner Form mit Minderjährigen zusammenarbeitet.
Ein Fahrer oder eine andere Person, gegen den/ die eine Sperre verhängt wurde, wird weiterhin Dopingkontrollen unterzogen.

[Kommentar zu Artikel 10.12.1: Wenn der ASN des Fahrers oder ein Verein, der Mitglied des ASN ist oder staatlich gefördert wird, beispielsweise ein Trainingslager, eine Vorführung oder eine Übung organisiert, kann der gesperrte Fahrer vorbehaltlich Artikel 10.12.2 nicht daran teilnehmen. Ferner darf ein gesperrter Fahrer nicht in einer Profiliga eines Nicht-Unterzeichners antreten (z. B. nationale Hockey-Liga, nationale Basketball-Liga usw.) und auch nicht an einer Veranstaltung teilnehmen, die von einem internationalen oder nationalen Veranstalter organisiert wird, der den Code nicht unterzeichnet hat, ohne die in Artikel 10.12.3 genannten Konsequenzen zu tragen.
Der Begriff „Aktivität" umfasst beispielsweise auch Verwaltungstätigkeiten wie die Tätigkeit als Funktionär, Direktor, Führungskraft, Angestellter oder Freiwilliger der in diesem Artikel beschriebenen Organisation. Eine in einer Sportart verhängte Sperre wird auch von anderen Sportarten anerkannt (siehe Artikel 15.1 – Gegenseitige Anerkennung).]

10.12.2 Rückkehr ins Training.
Abweichend von Artikel 10.12.1 kann ein Fahrer im folgenden Zeitraum ins Mannschaftstraining zurückkehren oder die Anlagen eines Vereins oder einer anderen Mitgliedsorganisation der Mitgliedsorganisation der FIA nutzen:
(1) die letzten beiden Monate der Sperre des Fahrers oder

(2) im letzten Viertel der verhängten Sperre,
je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist.

[Kommentar zu Artikel 10.12.2: In vielen Mannschaftssportarten und einigen Einzelsportarten (z. B. Skispringen und Gymnastik) kann ein Fahrer nicht wirksam allein trainieren, um am Ende seiner Sperre an Wettkämpfen teilnehmen zu können. Während der in diesem Artikel beschriebenen Trainingsphase darf ein gesperrter Fahrer nicht an Wettkämpfen teilnehmen oder anderen Aktivitäten gemäß Artikel 10.12.1 als dem Training nachgehen.]

10.12.3 Verstoß gegen das Teilnahmeverbot während der Sperre
Wenn ein Fahrer oder eine andere Person, gegen den/ die eine Sperre verhängt wurde, während der Sperre gegen das Teilnahmeverbot gemäß Artikel 10.10.1 verstößt, werden die Ergebnisse dieser Teilnahme annulliert, und es wird am Ende der ursprünglichen Sperre eine erneute Sperre angehängt, die genauso lang ist wie die ursprüngliche Sperre. Die neue Sperre kann entsprechend der Schwere des Verschuldens des Fahrers oder einer anderen Person und anderer Umstände angepasst werden. Die Entscheidung darüber, ob ein Fahrer oder eine andere Person gegen das Teilnahmeverbot verstoßen hat und ob eine Anpassung angemessen ist, trifft die FIA oder der ASN, dessen Behandlung der Ergebnisse zu der ursprüngliche Sperre geführt hat.
Diese Entscheidung kann gemäß Artikel 13 angefochten werden.
Wenn ein Fahrerbetreuer oder eine andere Person eine Person bei dem Verstoß gegen das Teilnahmeverbot während einer Sperre unterstützt, verhängt die FIA oder der zuständige ASN für eine derartige Unterstützung Sanktionen wegen Verstoßes gegen Artikel 2.9.

10.12.4 Einbehalten von finanzieller Unterstützung während einer Sperre
Darüber hinaus werden die FIA und die ASN bei einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der keine mildere Bestrafung gemäß Artikel 10.4 oder 10.5 betrifft, die im Zusammenhang mit dem Sport stehende finanzielle Unterstützung oder andere Leistungen, welche die Person erhält, teilweise oder gänzlich von der FIA und den ASNs einbehalten.

10.13 Automatische Veröffentlichung einer Sanktion.

Jede Sanktion geht mit einer automatischen Veröffentlichung gemäß Artikel 14.3 einher.

[Kommentar zu Artikel 10: Die Harmonisierung von Sanktionen ist eine der am meisten diskutierten und umstrittensten Fragen im Bereich der Dopingbekämpfung.
Harmonisierung bedeutet in diesem Zusammenhang, dass dieselben Regeln und Kriterien zur Bewertung der Sachverhalte der Einzelfälle angelegt werden. Die Argumente gegen eine Harmonisierung von Sanktionen gründen sich auf die Unterschiede zwischen den Sportarten, einschließlich der folgenden: Bei einigen Sportarten sind die Fahrer Profis, die mit dem Sport ein beträchtliches Einkommen erzielen, bei anderen Sportarten sind sie Amateure; bei den Sportarten, in denen die Karriere eines Fahrers kurz ist, hat eine Standardsperre von zwei Jahren viel schwerwiegendere Auswirkungen als für Fahrer in Sportarten, in denen die Laufbahn sich üblicherweise über einen längeren Zeitraum erstreckt. Ein vorrangiges Argument für die Harmonisierung ist, dass es schlichtweg nicht richtig ist, dass gegen zwei Fahrer aus demselben Land, deren Kontrollen im Hinblick auf dieselbe verbotene Substanz positiv waren, unter ähnlichen Umständen unterschiedliche Sanktionen verhängt werden, nur weil sie verschiedene Sportarten ausüben. Darüber hinaus ist die flexible Strafbemessung oft als nicht hinnehmbare Möglichkeit für einige Sportorganisationen gesehen worden, nachsichtiger gegenüber Dopingsündern zu sein. Die fehlende Harmonisierung von Sanktionen hat auch häufig zu juristischen Auseinandersetzungen zwischen internationalen Sportfachverbänden und nationalen Anti-Doping-Organisationen geführt.]

Artikel 11 Konsequenzen für Teams

11.1 Kontrollen in Zusammenhang mit Teams

Wenn mehr als ein Mitglied eines Teams über einen möglichen Verstoß gegen das Anti-Doping-Gesetz gemäß Artikel 7 in Zusammenhang mit einer Veranstaltung informiert wurde, muss die FIA oder der für 167

die Veranstaltung verantwortliche ASN im Verlauf der Veranstaltung eine angemessene Anzahl an Zielkontrollen an dem Team durchführen.

11.2 Folgen für Teams

11.2.1
Ein von einem Teammitglied in Zusammenhang mit einer Kontrolle innerhalb eines Wettbewerbs begangenen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen führt automatisch zur Annullierung des Ergebnisses, welches das Team in diesem Wettbewerb erzielt hat, mit allen Folgen für das Team und die Teammitglieder, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen.

11.2.2
Ein von einem Teammitglied während oder in Zusammenhang mit einer Veranstaltung begangenen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen kann zur Annullierung aller Ergebnisse führen, die das Team in dieser Veranstaltung erzielt hat, mit allen Folgen für das Team und die Teammitglieder, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen, unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 11.2.3.

11.2.3
Wenn ein Fahrer, der Mitglied eines Teams ist, einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen während oder in Zusammenhang mit einem Wettbewerb innerhalb einer Veranstaltung begangen hat, wenn dann das/die andere/n Mitglied/er des Teams nachweisen kann/können, dass ihn/sie kein Verschulden und keine Fahrlässigkeit für den Verstoß tragen, so werden die Ergebnisse des Teams in allen anderen Wettbewerben der Veranstaltung nicht annulliert, es sei denn, die die Ergebnisse des Teams in den anderen Wettbewerben als der, in welchem der Anti-Doping-Verstoß erfolgte, könnten möglicherweise durch den Verstoß des Fahrers gegen die Anti-Doping-Bestimmungen beeinflusst gewesen sein.

11.3

Möglichkeit für die FIA oder den für die Veranstaltung verantwortlichen ASN, strengere Folgen für Teams festzulegen

Die FIA oder der für eine Veranstaltung verantwortliche ASN kann Wettbewerbsregeln festlegen, die strengere Folgen für Teams vorsehen als die in Artikel 11.2 aufgeführten.

[Kommentar zu Artikel 11.3: Zum Beispiel könnte das Internationale Olympische Komitee Regeln aufstellen, nach denen eine Mannschaft bereits bei einer geringeren Anzahl von Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen während der Olympischen Spiele von diesen ausgeschlossen werden kann.]

ARTIKEL 12 SANKTIONEN und Geldstrafen GEGEN ASNs

Die FIA ist berechtigt, die finanzielle Unterstützung eines ASN, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, ganz oder teilweise beziehungsweise eine entsprechende Unterstützung nicht finanzieller Art einzubehalten.

Artikel 13 Berufungen

13.1 Entscheidungen, gegen die Berufung eingelegt werden kann

Gegen die in Anwendung der vorliegenden Bestimmungen ausgesprochenen Strafentscheidungen kann Berufung gemäß nachfolgender Artikel 13.2 bis 13.7 oder gemäß anderer Vorschriften in diesen Bestimmungen, dem Code oder den Internationalen Standards eingelegt werden. Solche Entscheidungen behalten während der Berufung ihre Gültigkeit, es sei denn, das für die Berufung zuständige Gericht trifft eine andere Entscheidung.

Vor Beginn eines Berufungsverfahrens müssen sämtliche Revisionsinstanzen gemäß Bestimmungen der Anti-Doping-Organisation ausgeschöpft werden, soweit eine solche Überprüfung im Einklang mit den Grundsätzen des nachfolgenden Artikels 13.2.2 steht (außer in den Fällen gemäß Artikel 13.1.3).

13.1.1 Uneingeschränkter Prüfumfang.
Der Umfang der Überprüfung durch Berufung erstreckt sich auf alle sachbezogenen Themen und ist ausdrücklich nicht auf die Themen oder den Prüfumfang beim ersten Entscheidungsträger beschränkt.

13.1.2 Das CAS beruft sich nicht auf die angefochtenen Ergebnisse
Bei seiner Entscheidung muss sich das CAS nicht auf die Ermessensentscheidung des Organs berufen, dessen Entscheidung angefochten wird.

[Kommentar zu Artikel 13.1.2: Das CAS führt ein von Grund auf neues Verfahren. Vorherige Verfahren schränken weder die Beweise ein, noch haben sie Gewicht in der Anhörung vor dem CAS.]

13.1.3 WADA nicht zur Ausschöpfung interner Rechtsmittel verpflichtet
Wenn die WADA gemäß Artikel 13 das Recht hat, eine Berufung gemäß Artikel 13 einzulegen, und keine andere Partei eine Berufung gegen die endgültige Entscheidung in einem Verfahren der FIA eingelegt hat, kann die WADA diese Entscheidung direkt beim CAS anfechten, ohne andere Rechtsmittel im Verfahren der FIA ausschöpfen zu müssen.

[Kommentar zu Artikel 13.1.3: Wenn bereits vor der letzten Phase des Verfahrens (z. B. bei der ersten Anhörung) der FIA eine Entscheidung gefällt wurde und keine Partei diese Entscheidung bei der nächst höheren Instanz des Verfahrens der FIA (z. B. beim Verwaltungsrat) anficht, dann kann die WADA die verbleibenden Schritte des internen Verfahrens der FIA auslassen und direkt das CAS anrufen.]

13.2

Berufungen gegen Entscheidungen zu Verstößen gegen die Anti- Doping-Bestimmungen, Maßnahmen, vorläufigen Suspendierungen, Anerkennung von Entscheidungen und Zuständigkeiten

Gegen die nachfolgenden Entscheidungen kann Berufung ausschließlich wie in Artikel 13.2 bis 13.7 aufgeführt eingelegt werden:

- eine Entscheidung mit der Feststellung, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping- Bestimmungen begangen wurde;
- eine Entscheidung mit der Feststellung, welche Maßnahmen ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach sich zieht oder dass keine Maßnahmen erfolgen;
- eine Entscheidung mit der Feststellung, dass kein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen wurde;
- eine Entscheidung, dass ein Verfahren zu einem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen aus Verfahrensgründen nicht fortgeführt werden kann (einschließlich, zum Beispiel, Verjährung);
- eine Entscheidung der WADA, keine Ausnahmegenehmigung zu erteilen für die sechsmonatige Vorlaufzeit eines zurückgetretenen Fahrers für die Ankündigung seines Wiedereinstiegs gemäß Artikel 5.7.1;
- eine Entscheidung der WADA über die Zuweisung des Ergebnismanagements gemäß Artikel 7.1 des Codes;
- eine Entscheidung der FIA ein von der Norm abweichendes Analyseergebnis oder auffälliges Ergebnis nicht als Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen zu behandeln oder eine Entscheidung, den Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen nach einer Untersuchung gemäß Artikel 7.7 nicht weiter zu verfolgen;
- eine Entscheidung über die Verhängung einer vorläufigen Suspendierung als Ergebnis einer vorläufigen Anhörung;
- die Nichteinhaltung von Artikel 7.9 durch die FIA;
- eine Entscheidung, die besagt, dass die FIA nicht über die rechtliche Zuständigkeit verfügt, um bei einem Vorwurf des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder hinsichtlich der zu ergreifenden Maßnahmen zu entscheiden;
- eine Entscheidung, eine Sperre gemäß Artikel 10.6.1 auszusetzen oder nicht auszusetzen bzw. eine ausgesetzte Sperre wieder in Kraft zu setzen bzw. nicht wieder in Kraft zu setzen,

- eine Entscheidung gemäß Artikel 10.12.3; und
- eine Entscheidung der FIA, die Entscheidung einer anderen Anti-Doping-Organisation gemäß Artikel 15 nicht anzuerkennen.

13.2.1
Berufungen in Zusammenhang mit internationalen Spitzenfahrern oder internationale Veranstaltungen
In Fällen, die in Zusammenhang mit der Teilnahme an internationalen Veranstaltungen stehen, oder in Fällen von Internationalen Spitzenfahrer kann gegen die Entscheidung ausschließlich bei dem CAS Berufung eingelegt werden.

[Kommentar zu Artikel 13.2.1: Die Entscheidungen des CAS sind endgültig und verbindlich, mit Ausnahme einer Überprüfung, die nach dem Recht erforderlich ist, das auf die Aufhebung oder Vollstreckung von Schiedssprüchen Anwendung findet.]

13.2.2 Berufungen in Zusammenhang mit anderen Fahrern oder anderen Personen
In Fällen, in denen Artikel 13.2.1 nicht anwendbar ist, kann gegen die Entscheidung Berufung bei einem Berufungsgericht auf nationaler Ebene, das ein unabhängiges und unparteiisches Organ gemäß den Bestimmungen der zuständigen Nationalen Anti-Doping-Organisation mit Zuständigkeit für den Athleten oder die andere Person, eingelegt werden. Die Regeln für eine solche Berufung müssen den folgenden Grundsätzen entsprechen: eine rechtzeitige Anhörung; ein faires und unparteiisches Anhörungsgremium; das Recht, sich auf eigene Kosten anwaltlich vertreten zu lassen; und eine rechtzeitige, schriftliche, begründete Entscheidung. Falls die Nationale Anti-Doping-Organisation ein solches Organ nicht eingerichtet hat, kann gegen eine solche Entscheidung beim CAS gemäß den anwendbaren Vorschriften dieses Gerichts Berufung eingelegt werden.

13.2.3 Zum Einlegen von Berufungen berechtigte Personen
In Fällen gemäß Artikel 13.2.1 sind folgende Parteien berechtigt, vor dem CAS Berufungen einzulegen:
(a) der Fahrer oder eine andere Person, der/die Gegenstand einer Entscheidung ist, gegen die eine Berufung eingelegt wird;
(b) die andere Partei der Rechtssache, in der die Entscheidung ergangen ist;
(c) die FIA;
(d) die Nationale Anti-Doping-Organisation des Landes des Wohnorts der Person, des Landes der Staatsangehörigkeit der Person oder des Landes, in welchem die Lizenz der Person ausgestellt wurde;
(e) das Internationale Olympische Komitee oder gegebenenfalls das Internationale Paralympische Komitee, wenn die Entscheidung Auswirkungen im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen haben könnte, einschließlich Entscheidungen mit Auswirkungen auf die Startberechtigung bei den Olympischen Spielen oder den Paralympischen Spielen; und
(f) die WADA.

In Fällen gemäß Artikel 13.2.2 sind diejenigen Parteien berechtigt, vor der nationalen Revisionsinstanz Berufung einzulegen, die in den Regeln der Nationalen Anti-Doping-Organisationen festgelegt ist; zu diesen gehören jedoch mindestens folgende Parteien:
(a) der Fahrer oder eine andere Person, der/die Gegenstand einer Entscheidung ist, gegen die Berufung eingelegt wird;
(b) die andere Partei der Rechtssache, in der die Entscheidung ergangen ist;
(c) die FIA;
(d) (d) die Nationale Anti-Doping-Organisation des Landes, in welchem die andere Person Lizenznehmer ist;
(e) die WADA.
In Fällen gemäß Artikel 13.2.2 sind die WADA, das Internationale Olympische Komitee oder das Internationale Paralympische Komitee und die FIA ebenfalls dazu berechtigt, Berufungen hinsichtlich der Entscheidung der nationalen Revisionsinstanz vor dem CAS einzulegen. Jede Partei, die eine Berufung einlegt, hat Anspruch auf Unterstützung durch das CAS, um alle notwendigen Informationen von der Anti-Doping-Organisation zu erhalten, gegen deren Entscheidung Berufung eingelegt wird; die Informationen sind zur Verfügung zu stellen, wenn die CAS dies anordnet.
Ungeachtet aller vorliegenden Vorschriften kann im Falle einer vorläufigen Suspendierung ausschließlich durch den von der vorläufigen Suspendierung betroffenen Fahrer oder der anderen Person Berufung eingelegt werden. 170

13.2.4 Anschlussberufungen und andere nachfolgende Berufungen zulässig
Anschlussberufungen und andere nachfolgende Berufungen durch Beklagte in Fällen, die vor dem CAS verhandelt werden, sind ausdrücklich zulässig. Jede Partei, die gemäß diesem Artikel 13 ein Berufungsrecht hat, muss spätestens mit ihrer Erwiderung eine Anschlussberufung oder nachfolgende Berufung einlegen.

[Kommentar zu Artikel 13.2.4: Diese Bestimmung ist notwendig, weil es die Rechtsprechung des CAS einem Fahrer seit 2011 nicht mehr erlaubt, eine Anschlussberufung einzulegen, wenn eine Anti-Doping-Organisation eine Entscheidung anficht, nachdem die Frist des Fahrers für das Einlegen eines Rechtsbehelfs abgelaufen ist. Diese Bestimmung ermöglicht allen Parteien eine ordnungsgemäße Anhörung.]

13.3 Keine rechtzeitige Entscheidung

Wenn die FIA in einem besonderen Fall eine Entscheidung darüber, ob ein Verstoß gegen die Anti-Doping- Bestimmungen vorliegt, nicht innerhalb einer angemessenen, von der WADA festgelegten Frist trifft, kann die WADA direkt beim CAS eine Berufung einlegen, so als ob die FIA entschieden hätte, dass kein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt. Wenn das Anhörungsgremium des CAS feststellt, dass ein Verstoß gegen die Anti-Doping- Bestimmungen vorliegt und das Vorgehen der WADA, direkt beim CAS Berufung einzulegen, angemessen war, werden der WADA ihre durch die Berufung entstandenen Kosten sowie die Anwaltshonorare durch die FIA zurückerstattet.

[Kommentar zu Artikel 13.3: Aufgrund der unterschiedlichen Umstände jeder Untersuchung eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen und jedes Ergebnismanagements kann kein fester Zeitraum bestimmt werden, in dem die FIA eine Entscheidung zu treffen hat, bevor die WADA eingreifen kann, indem sie beim CAS Berufung einlegt. Bevor sie eine solche Maßnahme ergreift, tritt die WADA jedoch mit der FIA in Verbindung und gibt dieser die Möglichkeit zu erklären, warum noch keine Entscheidung getroffen wurde.]

13.4 Berufungen in Zusammenhang mit TUEs

Gegen Entscheidungen in Zusammenhang mit TUE kann ausschließlich gemäß Artikel 4.4 Berufung eingelegt werden.

13.5 Bekanntgabe von Berufungsentscheidungen

Eine Anti-Doping-Organisation, die Partei in einem Berufungsverfahren ist, muss den Fahrer oder die andere Person und die anderen Anti-Doping-Organisationen mit Berufungsrecht gemäß Artikel 13.2.3 gemäß Artikel 14.2 über die ergangene Entscheidung sofort informieren.

13.6 Berufungen gegen Entscheidungen gemäß Artikel 12

Gegen Entscheidungen der FIA in Anwendung des Artikels 12 kann durch den betroffenen ASN ausschließlich beim CAS Berufung eingelegt werden.

13.7 Berufungsfristen

13.7.1 Berufungen beim CAS
Die Frist für das Einlegen einer Berufung beim CAS beträgt einundzwanzig Tage ab dem Tag, an dem der Berufungsführer die Entscheidung erhalten hat. Ungeachtet der vorstehenden Bestimmung hat die nachfolgende Regelung Gültigkeit bei Berufungen, die von einer Partei eingelegt werden, die berufungsberechtigt ist, jedoch keine Partei in den Verfahren war, in welchem die angefochtene Entscheidung getroffen wurde:

a) Innerhalb von fünfzehn Tagen ab dem Tag der Entscheidungsverkündung hat/haben die Partei/en das Recht, von dem Gremium, das die Entscheidung gefällt hat, eine Kopie der Akte zu beantragen, auf welche sich das Gremium gestützt hat;

b) Wenn ein solcher Antrag innerhalb der Frist von fünfzehn Tagen gestellt wurde, so hat die beantragende Partei ab Empfang der Akte eine Frist von einundzwanzig Tagen zur Einreichung der Berufung an das CAS.

Ungeachtet der vorstehenden Bestimmungen, beträgt die Frist für das Einlegen einer Berufung oder das Einschreiten der WADA, je nachdem, welches Ereignis später eintritt:

(a) Einundzwanzig Tage nach dem letzten Tag, an dem eine andere Partei in diesem Fall eine Berufung hätte einlegen können, oder

(b) Einundzwanzig Tage, nachdem die WADA die vollständigen Unterlagen zu dieser Entscheidung erhalten hat.

13.7.2 Berufungen gemäß Artikel 13.2.2

Die Frist für die Einlegung einer Berufung bei einem unabhängigen und unparteiischen Gremium auf nationalen Ebene gemäß Bestimmungen der nationalen Anti-Doping-Organisation unterliegen den gleichen Bestimmungen dieser nationalen Anti-Doping-Organisation. Ungeachtet der vorstehenden Bestimmungen beträgt die Frist für die Einlegung einer Berufung durch die WADA entweder:

a) Einundzwanzig Tage nach dem letzten Tag, an welchem irgendeine andere Partei an dem Verfahren eine Berufung hätte eingelegen können, oder

b) Einundzwanzig Tage nach Eingang des vollständigen Dossiers zu der Entscheidung bei der WADA, was auch immer später ist.

Artikel 14 Vertraulichkeit und Berichterstattung

14.1

Informationen über von der Norm abweichende Analyseergebnisse, auffällige Ergebnisse und andere behauptete Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen

14.1.1
Information über Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen an Fahrer und andere Personen

Fahrer und andere Personen werden über Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 7 in Kenntnis gesetzt. Fahrer und andere Personen, die Mitglied eines ASN sind, können durch Überbringung der Information an den ASN in Kenntnis gesetzt werden.

14.1.2 Benachrichtigung der Nationalen Anti-Doping- Organisationen, der ASN und der WADA

Die Benachrichtigung über den Vorwurf eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen der Nationalen Anti-Doping-Organisation, des betreffenden ASN und der WADA erfolgt wie in Artikel 7 und Artikel 14 aufgeführt und zur gleichen Zeit wie die Benachrichtigung des Fahrers oder der andere Person.

14.1.3 Inhalt der Benachrichtigung über einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen

Die Benachrichtigung über einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 umfasst :

- den Namen des Fahrers,
- sein Land,
- die Sportart und die Disziplin des Fahrers innerhalb der Sportart,
- die Wettkampfstufe des Fahrers,
- Angaben darüber, ob die Kontrolle während oder außerhalb eines Wettbewerbs erfolgte,
- das Datum der Probenahme,
- die vom Labor gemeldeten Analyseergebnisse sowie
- jede andere Information wie im Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen aufgeführt.

Mitteilungen über Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht unter den Artikel 2.1 fallen, müssen die Bestimmung, gegen die verstoßen wurde, und die Grundlage für den vorgeworfenen Verstoß aufführen.

14.1.4 Statusberichte
Sofern es sich nicht um Untersuchungen handelt, bei denen keine Mitteilung über einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 14.1.1 erfolgt, werden die Anti-Doping-Organisationen und die WADA regelmäßig über den aktuellen Stand und die aktuellen Ergebnisse einer Überprüfung oder eines Verfahrens gemäß Artikel 7, Artikel 8 bzw. Artikel 13 informiert und erhalten rechtzeitige, schriftliche und begründete Erläuterung oder Entscheidung, die den Ausgang der Angelegenheit erläutert.

14.1.5 Vertraulichkeit
Die Empfänger dieser Informationen geben diese erst dann an Personen außerhalb des Kreises von Personen, die unverzüglich informiert werden sollten, weiter, wenn die FIA die Informationen öffentlich weitergegeben hat oder diese es versäumt hat, die Informationen gemäß Bestimmungen des Artikels 14.3 öffentlich weiterzugeben.

14.2

Bekanntgabe von Entscheidungen über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen und Anforderung von Unterlagen

14.2.1
Entscheidungen zu Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 7.11, 8.2, 10.4, 10.5, 10.6, 10.12.3 oder 13.5 müssen umfassend begründet sein, ggf. einschließlich einer Begründung dafür, weshalb nicht die maximal möglichen Konsequenzen angewendet wurden. Liegt die Entscheidung nicht in Englisch oder Französisch vor, muss die FIA eine englische oder französische Kurzzusammenfassung der Entscheidung einschließlich der Begründung zur Verfügung stellen.

14.2.2
Eine Anti-Doping-Organisation, die ein Berufungsrecht gegen eine gemäß Artikel 14.2.1 bekanntgegebene Entscheidung hat, kann innerhalb von 15 Tagen ab Empfang eine Kopie aller Unterlagen in Zusammenhang mit der Entscheidung anfordern.

14.3 Veröffentlichung

14.3.1
Die Identität eines Fahrers oder einer anderen Person, dem bzw. der seitens der FIA ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, darf durch die FIA nicht öffentlich bekannt gegeben werden, bevor der Fahrer oder die andere Person in Übereinstimmung mit Artikel 7.3 bis 7.7 und gleichzeitig die WADA und die Nationale Anti-Doping-Organisationen in Übereinstimmung mit Artikel 14.1.2 informiert wurden.

14.3.2
Spätestens 20 Tage, nachdem in einer endgültigen Entscheidung gemäß Artikel 13.2.1 oder 13.2.2 festgestellt wurde, dass ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, oder nachdem auf eine Berufung bzw. eine Anhörung gemäß Artikel 8 verzichtet oder gegen die Behauptung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht rechtzeitig Widerspruch eingelegt wurde, muss die FIA die Entscheidung veröffentlichen unter Angabe:
- der Sportart,
- der verletzten Anti-Doping-Bestimmung,
- Angabe des Namens des Fahrers oder der anderen Person, der/ die den Verstoß begangen hat,
- der Verbotenen Substanz oder der Verbotenen Methode sowie
- der auferlegten Konsequenzen.

Die FIA muss ebenfalls innerhalb von 20 Tagen Berufungsentscheidungen in Zusammenhang mit einem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen veröffentlichen.

14.3.3
Wenn nach einer Verhandlung oder einer Berufung festgestellt wird, dass ein Fahrer oder eine andere Person nicht gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, darf die Entscheidung nur mit Zustimmung des Fahrers oder der anderen Person veröffentlicht werden, der/ die von der Entscheidung betroffen ist. Die FIA muss sich entsprechend bemühen, diese Zustimmung zu erhalten, und

veröffentlicht die Entscheidung nach erteilter Zustimmung entweder ganz oder in einer von dem Fahrer oder der anderen Person gebilligten gekürzten Form.

14.3.4
Die Veröffentlichung erfolgt zumindest durch Bekanntgabe der entsprechenden Information auf der Homepage der FIA oder durch Veröffentlichung auf andere Art und für die Dauer von mindestens 1 Jahr oder die Dauer der Sperre, was auch immer länger ist.

14.3.5
Weder die FIA noch der zuständigen ASN oder irgendein Offizieller einer der beiden Organisationen darf öffentlich zu Einzelheiten eines laufenden Verfahrens (mit Ausnahme von allgemeinen Beschreibungen verfahrenstechnischer und wissenschaftlicher Natur) Stellung nehmen, es sei denn, dies geschieht in Reaktion auf öffentliche Stellungnahmen des Fahrers, der anderen Person oder ihrer Vertreter.

14.3.6
Die nach Artikel 14.3.2 verpflichtende Veröffentlichung ist nicht erforderlich, wenn der Fahrer oder eine andere Person, der oder die einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen begangenen hat, minderjährig ist. In Fällen, in denen ein Minderjähriger betroffen ist, erfolgt die optionale Veröffentlichung in einem angemessenen Verhältnis zu den Tatsachen und Umständen des Falls.

14.3.7
Sofern nicht ausdrücklich anders aufgeführt, haben Mitteilungen in Anwendung der Bestimmungen nur Gültigkeit, wenn sie schriftlich erfolgen. Fax und E-Mail sind zulässig.

14.3.8
Jede in Anwendung der Bestimmungen erteilte Mitteilung gilt, sofern sie nicht früher empfangen wird, als rechtzeitig übermittelt,
a) bei persönlicher Auslieferung, zum Zeitpunkt der Übergabe;
b) bei Übersendung auf dem Postweg, zwei volle Arbeitstage nach dem Datum der Absendung;
c) bei Übersendung per Luftpost, sechs volle Arbeitstage nach dem Datum der Absendung;
d) bei Übersendung per Fax, nach Ablauf von 48 Stunden nach dem Zeitpunkt der Übermittlung;
e) bei Übermittlung per E-Mail zum Zeitpunkt der Übermittlung.

14.4 Statistische Berichte

Die FIA veröffentlicht mindestens einmal jährlich einen allgemeinen statistischen Bericht über ihre Dopingkontrollmaßnahmen und übermittelt der WADA eine Kopie dieses Berichts. Die FIA kann auch Berichte veröffentlichen, die den Namen jedes kontrollierten Fahrers und das Datum jeder Kontrolle angeben.

14.5 Clearingstelle für Informationen über Dopingkontrollverfahren

Um eine koordinierte Planung der Verteilung der Kontrollen zu ermöglichen und unnötige doppelte Dopingkontrollen durch die verschiedenen Anti-Doping-Organisationen zu vermeiden, melden die FIA sämtliche Kontrollen während und außerhalb von Wettbewerben dieser Fahrer unmittelbar so schnell wie möglich nach der Durchführung solcher Kontrollen über ADAMS an die Clearingstelle der WADA. Falls angemessen und in Einklang mit den geltenden Regeln erhalten der Fahrer, der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die Nationale Anti-Doping-Organisation des Fahrers, die FIA und jede andere Anti-Doping-Organisation mit Kontrollzuständigkeit über den Fahrer Zugang zu diesen Informationen.

14.6 Datenschutz

14.6.1
Die FIA darf persönliche Informationen über die Fahrer und über andere Personen sammeln, aufbewahren, verarbeiten oder veröffentlichen, soweit dies zur Ausübung ihrer Tätigkeiten im Rahmen der Dopingbekämpfung gemäß dem Code, den Internationalen Standards (insbesondere einschließlich

des Internationalen Standards für Datenschutz und für den Schutz personenbezogener Daten) und der Bestimmungen erforderlich und angemessen ist.

14.6.2
Von jedem Teilnehmer, der Informationen mit persönlichen Daten in Übereinstimmung mit den Bestimmungen an irgendeine Person gibt, wird angenommen, dass er in Übereinstimmung mit den gültigen Datenschutzgesetzen und anderen Vorschriften einverstanden ist, dass diese Daten von dieser Person in Zusammenhang mit der Anwendung der Bestimmungen gesammelt, verarbeitet, veröffentlicht und verwendet werden, in Übereinstimmung mit dem Internationalen Standard für Datenschutz und für den Schutz personenbezogener Daten sowie auch anderweitig, falls für die Anwendung der Bestimmungen erforderlich.

Artikel 15: Anwendung und Anerkennung von Entscheidungen

15.1

Vorbehaltlich des in Artikel 13 vorgesehenen Rechts auf das Einlegen von Berufungen werden die Dopingkontrollen sowie die Ergebnisse von Anhörungen oder andere endgültige Entscheidungen irgendeines Unterzeichners, die mit dem Code übereinstimmen und in der Zuständigkeit dieses Unterzeichners liegen, von der FIA und allen ASN anerkannt und beachtet.

[Kommentar zu Artikel 15.1: In welchem Umfang die Entscheidungen anderer Anti-Doping-Organisationen zu TUE Entscheidungen anerkannt werden müssen, ist in Artikel 4.5 und im Internationalen Standard für medizinische Ausnahmegenehmigungen geregelt.]

15.2

Die FIA und die ASN erkennen dieselben Maßnahmen anderer Organisationen an, die den Code nicht angenommen haben, wenn die Regeln dieser Organisationen ansonsten mit dem Code übereinstimmen.

[Kommentar zu Artikel 15.2: Wenn die Entscheidung einer Organisation, die den Code nicht angenommen hat, in einigen Punkten dem Code entspricht und in anderen Punkten nicht, sollten die Unterzeichner versuchen, die Entscheidung in Einklang mit den Grundsätzen des Codes anzuwenden. Wenn ein Nicht-Unterzeichner in einem Verfahren, das dem Code entspricht, beispielsweise festgestellt hat, dass ein Fahrer gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, weil sich verbotene Substanzen in seinem Körper befanden, aber die verhängte Sperre kürzer ist als der im Code festgelegte Zeitraum, dann sollte die FIA das Ergebnis des Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen anerkennen und sie kann eine Anhörung gemäß Artikel 8 durchführen, um festzustellen, ob die in den Bestimmungen aufgeführte längere Sperre verhängt werden sollte.]

15.3

Vorbehaltlich des in Artikel 13 aufgeführten Berufungsrechts muss jede Entscheidung der FIA in Zusammenhang mit einem Verstoß gegen diese Bestimmungen von allen ASN anerkannt werden und die ASN müssen jede erforderliche Maßnahme ergreifen, um diese Entscheidung umzusetzen.

Artikel 16

Einbindung der Anti-Doping-Bestimmungen der FIA durch die ASN und ASN Verpflichtungen

16.1

Alle ASN sowie ihre Mitglieder müssen die Bestimmungen beachten. Alle ASN sowie andere Mitglieder müssen die Vorschriften in ihren Bestimmungen aufnehmen, so dass sichergestellt ist, dass die FIA die Bestimmungen direkt gegenüber den internationalen Spitzenfahrern unter ihrer Dopingzuständigkeit anwenden kann. Die Bestimmungen müssen in die Vorschriften aller ASN entweder direkt oder durch Verweis eingebunden werden, so dass der ASN selbst sie direkt gegen Fahrer unter ihrer Anti-Doping-Zuständigkeit durchsetzen kann (einschließlich Fahrer auf nationaler Ebene).

16.2

Alle ASN müssen Vorschriften einführen, nach denen alle Fahrer, alle Fahrerbetreuer, die an einem Wettbewerb oder an einer anderen von einem ASN oder seinem Mitglied genehmigten oder organisierten Aktivität als Trainer, Ausbilder, Manager, Teammitglied, Offizieller, medizinisches Personal oder Sanitäter teilnehmen, an die Bestimmungen gebunden sind und dass sie dem Ergebnismanagement der gemäß Code zuständigen Anti-Doping-Organisation unterliegen, damit sie zur Teilnahme zugelassen sind.

16.3

Alle ASN müssen jede Information, die einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen andeutet oder sich darauf bezieht, an die FIA und ihre nationalen Anti-Doping-Organisation berichten und bei den Untersuchungen, die durch irgendeine Anti-Doping-Organisation mit der Zuständigkeit für Untersuchungen durchgeführt werden, kooperieren.

16.4

Alle ASN müssen Disziplinarbestimmungen einführen, um Fahrerbetreuer, die verbotene Substanzen oder verbotene Methoden ohne gültige Rechtfertigung verwenden, daran zu hindern, Fahrer unter der Zuständigkeit der FIA oder des ASN Unterstützung zu gewähren.

16.5

Alle ASN müssen in Abstimmung mit der FIA und ihren nationalen Anti-Doping-Organisationen eine Aufklärung auf dem Gebiet der Dopingbekämpfung durchführen.

Artikel 17 Verjährungsfrist

Gegen einen Fahrer oder eine andere Person kann nur dann ein Verfahren aufgrund eines Verstoßes gegen eine Anti-Doping-Bestimmung eingeleitet werden, wenn er oder sie innerhalb von zehn Jahren ab dem festgestellten Zeitpunkt des Verstoßes gemäß Artikel 7 über den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen benachrichtigt wurde oder ein angemessener Versuch unternommen wurde, ihn oder sie zu benachrichtigen.

Artikel 18 Bericht an die WADA über die Übereinstimmung mit dem Code

Die FIA muss gegenüber der WADA über ihre Übereinstimmung mit dem Code gemäß Bestimmungen des Artikels 23.5.2 des Code berichten.

Artikel 19 Aufklärung

19.1

Die FIA muss den Fahrern Informationen zumindest über die in Artikel 18.2 des Codes aufgeführten Punkten zukommen lassen, so dass diese in Bezug auf ihre Verantwortlichkeiten in Bezug auf Anti-Doping geschult werden und sie muss alle anderen erforderlichen Schulungsmaßnahmen durchführen.

Artikel 20 Änderungen und Auslegung der Bestimmungen

20.1

Die Bestimmungen können von Zeit zu Zeit von der FIA geändert werden.

20.2

Die Bestimmungen sind als unabhängiger und eigenständiger Text auszulegen und nicht als Verweis auf bestehendes Recht oder Satzungen.

20.3

Die für die verschiedenen Teile und Artikel der Bestimmungen verwendete Überschriften dienen lediglich der Übersichtlichkeit und sind nicht wesentlicher Bestandteil der Bestimmungen und betreffen in keiner Weise den Wortlaut der Bestimmungen, auf welche sie Bezug nehmen.

20.4

Der Code und die Internationalen Standards sind als integraler Bestandteil der Bestimmungen anzusehen und haben im Zweifelsfall Vorrang.

20.5

Die Bestimmungen wurden in Übereinstimmung mit den anzuwendenden Vorschriften des Codes eingeführt und müssen in einer Art und Weise ausgelegt werden, die mit den anzuwendenden Vorschriften des Codes übereinstimmen. Die Einleitung ist als integraler Bestandteil der Bestimmungen anzusehen.

20.6

Die Kommentare zu verschiedenen Vorschriften in den Bestimmungen werden zur Interpretation der Bestimmungen verwendet. Sofern die Kommentare zu verschiedenen Artikeln in dem Code nicht in den Bestimmungen aufgeführt sind, so gelten sie als durch Verweis eingebunden und müssen, soweit erforderlich, zur Auslegung der Bestimmungen Verwendung finden.

20.7

Die Bestimmungen treten vollständig ab dem 1. Januar 2015 in Kraft (das „Datum des Inkrafttretens“). Sie finden keine rückwirkende Anwendung auf Angelegenheiten, die vor dem Datum des Inkrafttretens anhängig waren, folgendes jedoch vorausgesetzt:

20.7.1
Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, die vor dem Datum des Inkrafttretens begangen wurde, gelten für die Entscheidung über Sanktionen gemäß Artikel 10 für Verstöße, die nach dem Datum des Inkrafttretens vorkamen, als „erster Verstoß“ oder „zweiter Verstoß“.

20.7.2
Die Zeiträume, in denen frühere Verstöße als Mehrfachverstöße gemäß Artikel 10.7.5 gewertet werden können, und die Verjährungsfrist gemäß Artikel 17 sind Verfahrensregeln und sollten rückwirkend angewendet werden, wobei Artikel 17 nur rückwirkend angewendet wird, wenn die Verjährungsfrist zum Datum des Inkrafttretens nicht bereits abgelaufen ist.
Für ein Verfahren wegen eines Verstoßes gegen die Anti-Doping- Bestimmungen, das am Datum des Inkrafttretens anhängig ist, und für ein Verfahren, das nach dem Datum des Inkrafttretens eingeleitet wurde und einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen betrifft, der vor dem Datum des Inkrafttretens begangen wurde, gelten im Übrigen die Anti-Doping-Bestimmungen, die zu dem Zeitpunkt wirksam waren, an dem der vermeintliche Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen begangen wurde, sofern durch das anhörende Gremium nicht festgelegt wird, dass unter den gegebenen Umständen für dieses Verfahren der Lex-Mitior-Grundsatz anzuwenden ist.

20.7.3
Jeder Verstoß gegen die Meldepflicht gemäß Artikel 2.4 (Versäumnis der Übermittlung von Informationen zum Aufenthaltsort oder versäumte Kontrolle gemäß Definition dieser Begriff im Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen) vor dem Datum des Inkrafttretens wird weiter verfolgt und kann, vor Ablauf, in Übereinstimmung mit den Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen herangezogen werden, wird jedoch nach Ablauf von 12 Monaten ab dem Verstoß als abgelaufen betrachtet.

20.7.4
In Fällen, bei denen ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vor dem Datum des Inkrafttretens endgültig festgestellt wurde, aber der Fahrer oder eine andere Person ab dem Tag des Inkrafttretens weiterhin eine Sperre verbüßt, kann der Fahrer oder eine andere Person bei der Anti-Doping-Organisation, die bei diesem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen für das Ergebnismanagement zuständig war, eine Minderung der Sperre unter Berücksichtigung der Bestimmungen beantragen. Dieser Antrag muss vor Ablauf der Sperre gestellt werden. Gegen die Entscheidung der Anti-Doping-Organisation kann gemäß Artikel 13.2 Berufung eingelegt werden. Die Bestimmungen finden keine Anwendung auf Fälle, in denen ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen bereits endgültig festgestellt wurde und die Sperre bereits abgelaufen ist.

20.7.5
Für die Bewertung der Dauer einer Sperre für einen zweiten Verstoß gemäß Artikel 10.7.1, bei dem die Sanktion für den ersten Verstoß auf Grundlage der vor dem Datum des Inkrafttretens gültigen Vorschriften entschieden wurde, wird die Dauer der Sperre angewendet, wie sie für diesen ersten Verstoß angewendet worden wäre, wären die Bestimmungen anzuwenden gewesen.

20.8

Die Bestimmungen werden in französischer und englischer Sprache veröffentlicht. Im Falle einer unterschiedlichen Auslegung zwischen den beiden Texten hat der englische Text Vorrang.

Artikel 21 Interpretation des Codes

21.1

Die offizielle Fassung des Code wird von der WADA bereitgehalten und in englischer und französischer Sprache veröffentlicht. Bei Unstimmigkeiten zwischen der englischen und französischen Fassung ist die englische Fassung maßgebend.

21.2

Die Kommentare zu verschiedenen Bestimmungen des Codes dienen seiner Auslegung.

21.3

Der Code ist als unabhängiger und eigenständiger Text auszulegen und nicht mit Verweis auf bestehendes Recht oder bestehende Satzungen der Unterzeichner oder Regierungen.

21.4

Die Überschriften der verschiedenen Teile und Artikel des Codes dienen lediglich der Übersichtlichkeit. Sie gelten nicht als wesentlicher Bestandteil des Codes und berühren in keiner Weise den Wortlaut der Bestimmungen, auf die sie Bezug nehmen.

21.5

Der Code findet keine rückwirkende Anwendung auf Angelegenheiten, die vor dem Tag der Annahme des Code durch einen Unterzeichner und seiner Umsetzung im Regelwerk des Unterzeichners anhängig waren. Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor Annahme des Codes gelten jedoch zum Zweck der Strafbemessung nach Artikel 10 für nachfolgende Verstöße nach Annahme des Codes als „Erstverstöße“ oder „Zweitverstöße“.

21.6

Die Zielsetzung, der Geltungsbereich und die Organisation des Welt-Anti-Doping-Programms und des Codes sowie die Begriffsbestimmungen in Anhang 1 und die Anwendungsbeispiele für Artikel 10 in Anhang 2 gelten als wesentliche Bestandteile des Code.

Artikel 22

Zusätzliche Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Fahrers und der anderen Personen

22.1 Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Fahrer

22.1.1
Kenntnis und Einhaltung aller Bestimmungen.

22.1.2
Jederzeit für Probenahmen zur Verfügung zu stehen.

22.1.3
Im Rahmen der Dopingbekämpfung für alles, was sie zu sich nehmen und anwenden, Verantwortung zu übernehmen.

22.1.4
Medizinisches Personal von seiner Verpflichtung in Kenntnis zu setzen, keine verbotenen Substanzen und verbotenen Methoden anzuwenden, und die Verantwortung dafür zu übernehmen, dass gewährleistet ist, dass bei ihnen angewendete medizinische Behandlungen nicht gegen die Bestimmungen verstoßen.22.1.5 Ihre nationalen Anti-Doping-Organisation und die FIA über Entscheidungen eines Nicht-Unterzeichners in Kenntnis setzen, wonach der Fahrer innerhalb der letzten zehn Jahre gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat.

22.1.6
Zusammenarbeit mit der FIA bei der Untersuchung von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.

22.1.7
Die Unterlassung eines Fahrers, vollständig mit der Anti-Doping-Organisation, die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen untersucht, zusammenzuarbeiten kann als Verstoß gegen die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA angesehen werden.

22.2 Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Fahrerbetreuer

22.2.1 Kenntnis und Einhaltung aller Bestimmungen.

22.2.2 Zusammenarbeit im Rahmen des Programms zur Dopingkontrolle bei Fahrern.

22.2.3
Ihre Einflussmöglichkeiten auf Werte und Verhalten der Fahrer zu nutzen, um eine Einstellung gegen Doping zu fördern.

22.2.4
Ihre nationalen Anti-Doping-Organisation und die FIA über Entscheidungen eines Nicht-Unterzeichners in Kenntnis setzen, wonach der Fahrerbetreuer innerhalb der letzten zehn Jahre gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat.

22.2.5
Zusammenarbeit mit Anti-Doping-Organisationen bei der Untersuchung von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.

22.2.6
Die Unterlassung eines Fahrerbetreuers, vollständig mit der Anti-Doping-Organisation zusammenzuarbeiten, die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen untersucht, kann als Verstoß gegen die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA angesehen werden.

22.2.7
Fahrerbetreuer dürfen ohne ausreichende Begründung keine verbotenen Substanzen oder verbotene Methoden besitzen oder verwenden.

22.2.8
Der Besitz oder die Verwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode durch Fahrerbetreuer ohne ausreichende Begründung kann als Verstoß gegen die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA angesehen werden.

ANLAGE 1 A - DEFINITIONEN (in alphabetischer Reihenfolge)

ADAMS	Das „Anti-Doping Administration and Management System“ ist ein webbasiertes Datenbankmanagementsystem für Dateneingabe, Datenspeicherung, Datenaustausch und Berichterstattung, dass die WADA und sonstige Berechtigte bei ihren Anti-Doping-Maßnahmen unter Einhaltung des Datenschutzrechts unterstützen soll.
ADC	Das Anti-Doping-Disziplinarkomitee der FIA.
Anti-Doping Organisation	Eine Organisation, die für die Annahme von Regeln zur Einleitung, Umsetzung oder Durchführung eines jeglichen Teils des Dopingkontrollverfahrens zuständig ist. Dazu zählen z. B. das Internationale Olympische Komitee, das Internationale Paralympische Komitee, andere große Veranstaltungsorganisationen, die bei ihren Veranstaltungen Kontrollen durchführen, die WADA, internationale Verbände und Nationale Anti-Doping-Organisationen..
ASN	Nationaler Automobilclub, Verein oder Verband, der von der FIA als alleiniger Inhaber der sportlichen Autorität in einem Land anerkannt ist (wie in Artikel „Definitionen“ des Internationalen Sportgesetzes der FIA aufgeführt).
Atypisches Analyseergebnis/ Auffälliges Ergebnis	Ein Bericht eines WADA-akkreditierten Labors oder eines anderen von der WADA anerkannten Labors, der weitere Untersuchungen gemäß dem Internationalen Standard für Laboranalysen, zugehörige technische Unterlagen erfordert, bevor ein positives Analyseergebnis festgestellt wird.
Auffälliges Ergebnis im Fahrerpass	Ein Bericht gemäß der Beschreibung in den Anzuwendenden internationalen Standards.
Außerhalb eines Wettbewerbes	Jeder Zeitrahmen außerhalb eines Wettbewerbs.
Besitz	Der tatsächliche, unmittelbare Besitz oder der mittelbare Besitz (der nur dann vorliegt, wenn die Person die ausschließliche Verfügungsgewalt über die Verbotene Substanz/Verbotene Methode oder die Räumlichkeiten, in denen eine Verbotene Substanz/verbotene Methode vorhanden ist, inne hat oder beabsichtigt Verfügungsgewalt auszuüben); vorausgesetzt jedoch, dass, wenn die Person nicht die ausschließliche Verfügungsgewalt über die Verbotene Substanz/Verbotene Methode oder die Räumlichkeit, in der eine Verbotene Substanz/Verbotene Methode vorhanden ist, besitzt, mittelbarer Besitz nur dann vorliegt, wenn die Person vom Vorhandensein der Verbotenen Substanz/Verbotenen Methode in den Räumlichkeiten wusste und beabsichtigte, Verfügungsgewalt über diese auszuüben. Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen kann nicht alleine auf den Besitz gestützt werden, sofern die Person, bevor sie auf irgendeine Weise davon in Kenntnis gesetzt wurde, dass sie gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, eine konkrete Handlung ausgeführt hat, durch welche die Person zeigt, dass sie nie beabsichtigte, Verfügungsgewalt auszuüben und auf ihre Verfügungsgewalt verzichtet, wenn sie dies der FIA oder dem zuständigen ASN ausdrücklich mitteilt. Ungeachtet anders

181

	lautender Aussagen in dieser Definition gilt der Kauf (auch auf elektronischem und anderem Wege) einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode als Besitz durch die Person, die den Kauf tätigt. *[Kommentar: Gemäß dieser Begriffsbestimmung würde es den Bestand eines Verstoßes erfüllen, wenn im Fahrzeug eines Fahrers Steroide gefunden werden, sofern der Fahrer nicht nachweist, dass eine andere Person das Fahrzeug benutzt hat; in diesem Fall obliegt es der Anti-Doping-Organisation nachzuweisen, dass der Fahrer von den Steroiden wusste und die Absicht hatte, die Verfügungsgewalt über die Steroide auszuüben, obwohl der Fahrer nicht die ausschließliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug ausübte. Gleiches gilt für das Beispiel, dass* *Steroide in einer Hausapotheke gefunden werden, die unter der gemeinsamen Verfügungsgewalt des Fahrers und seines Ehepartners steht; die Anti-Doping-Organisation muss nachweisen, dass der Fahrer wusste, dass sich die Steroide darin befanden und der Fahrer beabsichtigte, die Verfügungsgewalt über die Steroide auszuüben. Schon allein der Kauf einer verbotenen Substanz stellt Besitz dar, selbst wenn das Produkt beispielsweise nicht ankommt, von jemand anderem angenommen oder an die Adresse eines Dritten geliefert wird.]*
Bestimmungen	Die Anti-Doping-Bestimmungen der FIA
CAS	Das Sport-Schiedsgericht
Code	Der Welt-Anti-Doping-Code
Disqualifikation	Siehe „Folgen von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen“
Dopingkontrollen	Alle Schritte und Verfahren von der Kontrollplanung bis hin zur Berufungsverhandlung einschließlich alle Schritte und Verfahren dazwischen, z. B. Meldepflichten, Entnahme von und weiterer Umgang mit Proben, Laboranalyse, TUEs, Behandlung der Ergebnisse und Verhandlungen.
Einzelsportart	Jede Motorsportart, die kein Teamsport ist.
Fahrer	Jeder Fahrer oder Mitfahrer (einschließlich Navigator oder Beifahrer) wie in den Artikel „Definitionen“ des Internationalen Sportgesetzes der FIA aufgeführt und der an internationalen Veranstaltungen und/oder an nationalen Veranstaltungen teilnimmt. Eine Anti-Doping-Organisation kann die Anti-Doping-Bestimmungen nach eigenem Ermessen auf Fahrer anwenden, die keine internationalen oder nationalen Spitzenfahrer sind, so dass sie ebenfalls als „Fahrer“ definiert werden können. Bei Fahrern, die weder internationale noch nationale Spitzenfahrer sind, kann eine Anti-Doping-Organisation: eingeschränkte oder keine Dopingkontrollen durchführen, Proben nur in eingeschränktem Umfang auf verbotene Substanzen analysieren, eingeschränkte oder keine Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit verlangen oder auf vorherige medizinische Ausnahmegenehmigungen verzichten. Verstößt jedoch ein Fahrer im Zuständigkeitsbereich der Anti-Doping-Organisation, der an Wettkämpfen unterhalb der internationalen

182

	oder nationalen Ebene teilnimmt, gegen Artikel 2.1, 2.3 oder 2.5, müssen die im Code festgelegten Konsequenzen angewendet werden (außer Artikel 14.3.2). Im Sinne der Artikel 2.8 und 2.9 und für die Zwecke der Anti-Doping-Information und -Aufklärung ist ein Fahrer eine Person, die an Sportveranstaltungen im Zuständigkeitsbereich eines Unterzeichners, einer Regierung oder einer anderen Sportorganisation teilnimmt, die den Code befolgt. *[Kommentar: Diese Begriffsbestimmung verdeutlicht, dass alle internationalen und nationalen Spitzenfahrer den Anti-Doping-Bestimmungen des Code unterliegen, wobei in den Anti-Doping-Bestimmungen der internationalen Sportfachverbände bzw. der nationalen Anti-Doping-Organisationen genaue Begriffsbestimmungen für den internationalen und nationalen Spitzensport vorgenommen werden. Nach dieser Begriffsbestimmung ist es der nationalen Anti-Doping-Organisation möglich, ihr Anti-Doping-Programm für internationale und nationale Spitzenfahrer nach eigenem Ermessen auf Fahrer auszudehnen, die sich auf niedrigerer Ebene an Wettkämpfen beteiligen, oder auf Personen, die sich sportlich betätigen, aber nicht an Wettkämpfen teilnehmen. So könnte eine nationale Anti-Doping-Organisation beispielsweise entscheiden, Dopingkontrollen bei Freizeitsportlern durchzuführen, ohne jedoch vorherige medizinische Ausnahmegenehmigungen zu verlangen. Allerdings zieht ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen im Zusammenhang mit einem von der Norm abweichenden Analyseergebnis oder einer unzulässigen Einflussnahme alle im Code vorgesehenen Konsequenzen nach sich (außer Artikel 14.3.2). Es liegt im Ermessen der nationalen Anti-Doping-Organisation, ob die Konsequenzen für Freizeitsportler gelten, die nie an Wettkämpfen teilnehmen. Entsprechend könnte ein Veranstalter von großen Sportwettkämpfen, der einen Wettbewerb für Alterssportler organisiert, Dopingkontrollen bei den Wettkämpfern durchführen, aber die Proben nicht in vollem Umfang auf verbotene Substanzen analysieren. Fahrer aller Ebenen des Wettbewerbs sollten von der Anti-Doping-Information und -Aufklärung profitieren können.]*
Fahrerbetreuer	Trainer, sportliche Betreuer, Manager, Vertreter, Teammitglieder, Funktionäre, medizinisches Personal, medizinisches Hilfspersonal, Eltern oder andere Personen, die mit Fahrern, die an Sportwettbewerben teilnehmen oder sich auf diese vorbereiten, zusammenarbeiten, sie unterstützen oder behandeln.
Fahrerpass	Das Programm und die Methoden zum Erfassen und Abgleichen von Daten gemäß dem internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen und dem internationalen Standard für Labore.
FIA	Die Fédération Internationale de l'Automobile
Finanzielle Folgen	Siehe „Folgen von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen“
Folgen von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen	Der Verstoß eines Fahrers oder einer anderen Person gegen eine Anti-Doping-Bestimmung kann folgende Maßnahmen nach sich ziehen:

(a) Disqualifikation bedeutet, dass die Ergebnisse eines Fahrers bei einem bestimmten Wettbewerb oder Veranstaltung für ungültig erklärt werden, mit allen daraus entstehenden Folgen, einschließlich der Aberkennung aller Pokale, Medaillen, Punkte und Preise;
(b) Sperre bedeutet, dass der Fahrer oder eine andere Person aufgrund eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen für einen bestimmten Zeitraum von jeglicher Teilnahme an Wettbewerben oder sonstigen Aktivitäten oder finanzieller Unterstützung gemäß Artikel 10.12.1 ausgeschlossen wird; und
(c) Vorläufige Suspendierung bedeutet, dass der Fahrer oder eine andere Person von der Teilnahme an Wettbewerben vorübergehend ausgeschlossen wird, bis eine endgültige Entscheidung nach einem gemäß Artikel 8 durchzuführenden Verfahren (Recht auf ein faires Anhörungsverfahren) gefällt wird,
(d) Finanzielle Konsequenzen bedeutet eine finanzielle Sanktion für einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen oder die Rückerstattung von Kosten, die im Zusammenhang mit einem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen angefallen sind; und
(e) Offenlegung oder Veröffentlichung bedeutet die Weitergabe oder Verbreitung von Informationen gemäß Artikel 14 an die Öffentlichkeit oder an Personen, die nicht dem Kreis von Personen angehören, die ein Recht auf eine vorzeitige Benachrichtigung haben. Mannschaften in Mannschaftssportarten können ebenfalls Konsequenzen gemäß Artikel 11 des Codes auferlegt werden.

Handeln	Verkauf, Abgabe, Beförderung, Versendung, Lieferung oder Vertrieb (oder der Besitz zu einem dieser Zwecke) einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode (entweder physisch oder auf elektronischem oder anderem Wege) durch einen Fahrer, Fahrerbetreuer oder eine andere Person, die in den Zuständigkeitsbereich einer Anti-Doping-Organisation fällt, an eine dritte Person; diese Definition trifft jedoch nicht zu auf - Handlungen von gutgläubigem medizinischen Personal, das verbotene Substanzen für tatsächliche und rechtmäßige therapeutische Zwecke oder aus anderen vertretbaren Gründen anwendet, und - Handlungen in Zusammenhang mit verbotenen Substanzen, die im Rahmen von Kontrollen außerhalb von Wettbewerben nicht verboten sind, es sei denn, aus den Gesamtumständen geht hervor, dass diese verbotene Substanz nicht für tatsächliche und rechtmäßige therapeutische Zwecke eingesetzt wird bzw. für die Steigerung der sportlichen Leistungsfähigkeit beabsichtigt ist.
Internationale Veranstaltung	Eine Veranstaltung oder ein Wettbewerb bei der/dem das Internationale Olympische Komitee, das Paralympische Komitee, die FIA, eine große Veranstaltungsorganisation oder eine andere internationale Sportorganisation verantwortlich ist für die Veranstaltung oder die technischen Offiziellen für die Veranstaltung benennt.

Internationaler Spitzenfahrer	Fahrer, die an Wettbewerben teilnehmen, die im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragen sind, wie im Abschnitt „Anwendungsbereich“ in der Einleitung aufgeführt. **[**Kommentar: In Übereinstimmung mit dem Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen ist es der FIA freigestellt, die Kriterien festzulegen, die sie zur Einteilung von Fahrern als Internationale Spitzenfahrer verwendet, z.B. durch Platzierungen, durch Teilnahme an bestimmten internationalen Veranstaltungen, durch Lizenztypen usw. Sie muss diese Kriterien jedoch in deutlicher und präziser Form veröffentlichen, so dass es den Fahrern schnell und leicht möglich ist, zu erkennen, wenn sie als Internationaler Spitzenfahrer eingeteilt sind. Wenn die Kriterien zum Beispiel die Teilnahme an bestimmten internationalen Veranstaltungen beinhalten, so muss die FIA eine Liste dieser Veranstaltungen veröffentlichen.]
Internationaler Standard	Ein von der WADA verabschiedeter Standard. Für die Einhaltung der Bestimmungen eines Internationalen Standards (im Gegensatz zu anderen praktischen und technischen Verfahren) ist es im Ergebnis ausreichend, dass die in Internationalen Standards geregelten Verfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurden. Die Internationalen Standards umfassen alle technischen Unterlagen, die in Übereinstimmung mit den Internationalen Standards veröffentlicht werden.
Kein großes Verschulden oder Fahrlässigkeit	Die überzeugende Darlegung durch den Fahrer oder eine andere Person, dass sein/ihr Verschulden oder Fahrlässigkeit unter Berücksichtigung der Gesamtumstände, insbesondere der Kriterien für kein Verschulden oder Fahrlässigkeit, im Verhältnis zu dem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmung nicht wesentlich war. Bei einem Verstoß gegen Artikel 2.1 muss der Fahrer, sofern er nicht minderjährig ist, ebenfalls nachweisen, wie die verbotene Substanz in seinen Organismus gelangte.
Kein Verschulden oder Fahrlässigkeit	Die überzeugende Darlegung durch den Fahrer oder einer andere Person, dass er oder sie weder wusste noch vermutete noch unter Anwendung der äußersten Sorgfalt hätte wissen oder vermuten müssen, dass er oder sie eine verbotenen Substanz eingenommen oder eine verbotene Methode angewendet hat oder dass ihm oder ihr eine verbotene Substanz verabreicht oder bei ihm eine verbotene Methode angewendet wurde oder dass er/sie auf andere Weise gegen eine Anti-Doping-Bestimmung verstoßen hat. Bei einem Verstoß gegen Artikel 2.1 muss der Fahrer, sofern er nicht minderjährig ist, ebenfalls nachweisen, wie die verbotene Substanz in seinen Organismus gelangte.
Kontaminiertes Produkt	Ein Produkt, das eine verbotene Substanz enthält, die nicht auf dem Etikett des Produkts aufgeführt ist bzw. über die mit einer angemessenen Suche keine Informationen im Internet gefunden werden können.
Kontrolle	Jeder Teil des Dopingkontrollverfahrens, einschließlich des Kontrollverteilungsplans, der Probenahme, des weiteren Umgangs mit den Proben sowie deren Transport zum Labor.
Kontrollregister	Die Gruppe der Spitzenfahrer, die von der FIA separat auf internationaler Ebene und jedem ASN auf nationaler Ebene jeweils zusammengestellt wird und die den Kontrollen während und außerhalb von Wettbewerben als Teil des Kontrollplans der FIA oder der Nationalen Anti-Doping-Organisation unterliegen.

185

	Sie sind daher verpflichtet, die Meldepflichten gemäß Artikel 5.6 des Codes und dem Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen zu erfüllen.
Marker	Eine Verbindung, Gruppe von Verbindungen oder biologischen Parametern, welche die Anwendung einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode anzeigen.
Metabolit	Jedes Stoffwechselprodukt, das bei einem biologischen Umwandlungsprozess erzeugt wird.
Minderjähriger	Eine natürliche Person, die das achtzehnte Lebensjahr noch nicht erreicht hat.
Nationale Anti-Doping-Organisation	Die von einem Land eingesetzte(n) Einrichtung(en), welche die Hauptverantwortung und Zuständigkeit für die Einführung und Umsetzung von Anti-Doping-Bestimmungen, die Überwachung für die Entnahme von Proben, zum Management der Kontrollergebnisse und die Durchführung von Anhörungen, alle auf nationaler Ebene, besitzt bzw. besitzen. Wenn die zuständige(n) Behörde(n) keine solche Einrichtung einsetzt bzw. einsetzen, fungiert das Nationale Olympische Komitee oder eine von diesem eingesetzte Einrichtung als Nationale Anti-Doping-Organisation. Bei jedem Hinweis auf die Nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers bedeutet dies die Nationalen Anti-Doping-Organisation des Landes des ASN, der die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat.
Nationale Veranstaltung	Eine Veranstaltung, die nicht im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragen ist.
Nationaler Spitzenfahrer	Fahrer, die gemäß Definition des jeweiligen nationalen Sportfachverbands im Einklang mit dem internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen auf nationaler Ebene an Sportveranstaltungen teilnehmen.
Nationales Olympisches Komitee	Die vom Internationalen Olympischen Komitee anerkannte Organisation. Der Begriff Nationales Olympisches Komitee umfasst in denjenigen Ländern, in denen der nationale Sportfachverband typische Aufgaben des Nationalen Olympischen Komitees in der Dopingbekämpfung wahrnimmt, auch den nationalen Sportfachverband.
Person	Eine natürliche Person, eine Organisation oder eine andere Gruppierung.
Positives Analyseergebnis	Bericht eines Labors oder einer anderen von der WADA anerkannten Einrichtung, das/ die im Einklang mit dem Internationalen Standard für Laboranalysen und mit diesem zusammenhängenden technischen Unterlagen, in einer Körpergewebs- oder Körperflüssigkeitsprobe das Vorhandensein einer verbotenen Substanz, seiner Metaboliten oder Marker (einschließlich erhöhter Werte endogener Substanzen) oder die Anwendung einer verbotenen Methode feststellt.
Probe	Biologisches Material, das zum Zweck der Dopingkontrolle entnommen wurde.

	[Kommentar: Mitunter wurde behauptet, dass die Entnahme von Blutproben die Grundsätze gewisser religiöser oder kultureller Gruppen verletze. Es wurde festgestellt, dass es für derartige Behauptungen keine Grundlage gibt.]
Programm für unabhängige Beobachter	Ein Team von Beobachtern unter der Aufsicht der WADA, welche das Verfahren der Dopingkontrolle bei bestimmten Veranstaltungen beobachten und gegebenenfalls Anleitungen erteilen und über ihre Beobachtungen berichten.
Regionale Anti-Doping-Organisation	Eine regionale Einrichtung, die von den Mitgliedstaaten beauftragt wurde, ausgewählte Bereiche ihrer nationalen Anti-Doping-Programme zu koordinieren und zu steuern, darunter unter anderem die Verabschiedung und Umsetzung von Anti-Doping-Bestimmungen, die Planung und Durchführung der Probenahme, das Ergebnismanagement, die Prüfung von medizinischen Ausnahmegenehmigungen, die Durchführung von Anhörungen und die Durchführung von Aufklärungsprogrammen auf regionaler Ebene.
Sperre	Siehe „Folgen von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen“
Spezifische Substanzen	Alle Verbotenen Substanzen wie in Artikel 4.2.2 aufgeführt.
Substantielle Hilfe	Um im Sinne des Artikels 10.6.1 substanzielle Hilfe zu leisten, muss eine Person 1) in einer schriftlichen Erklärung alle Informationen offen legen, die sie über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen besitzt, und 2) die Untersuchung und Entscheidungsfindung in Fällen, die mit diesen Informationen in Verbindung stehen, in vollem Umfang unterstützen, beispielsweise indem sie auf Ersuchen einer Anti-Doping-Organisation oder des Anhörungsgremiums bei einer Verhandlung als Zeuge aussagt. Darüber hinaus müssen die zur Verfügung gestellten Informationen glaubhaft sein und einen wesentlichen Teil des eingeleiteten Verfahrens ausmachen oder, wenn kein Verfahren eingeleitet wird, eine ausreichende Grundlage dafür geboten haben, dass ein Fall hätte verhandelt werden können.
Teamsport/ Mannschaftssport	Eine Motorsportdisziplin, bei der ein Team (Fahrer und Mitfahrer) mit anderen Teams im Wettbewerb steht oder bei der der Ersatz oder Austausch von Fahrern während eines Wettbewerbs erlaubt ist.
Teilnehmer	Jeder Fahrer oder Fahrerbetreuer.
TUE	Medizinische Ausnahmegenehmigung wie in Artikel 4.4 beschrieben.
TUEC	Komitee für Medizinische Ausnahmegenehmigungen wie in Artikel 4.4.4 beschrieben.
Unangekündigte Kontrolle	Eine Dopingkontrolle, die ohne vorherige Warnung des Fahrers durchgeführt wird und bei der der Fahrer vom Zeitpunkt der Aufforderung bis zur Abgabe der Probe ununterbrochen beaufsichtigt wird.

UNESCO-Übereinkommen	Das Internationale Übereinkommen gegen Doping im Sport, das auf der 33. Sitzung der Generalkonferenz der UNESCO am 19. Oktober 2005 verabschiedet wurde sowie alle Änderungen, die von den Vertragsparteien und der Konferenz der Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens gegen Doping im Sport verabschiedet wurden.
Unterzeichner	Diejenigen Einrichtungen, die den Code unterzeichnen und sich zu dessen Einhaltung wie in Artikel 23 des Codes aufgeführt verpflichten.
Verabreichung	Lieferung, Anbieten, Überwachen oder Ermöglichen der Anwendung oder versuchten Anwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode durch eine andere Person oder eine anderweitige Beteiligung daran. Diese Definition trifft jedoch nicht auf Handlungen von „redlichem“ medizinischen Personal zu, das verbotene Substanzen für ehrliche und rechtmäßige therapeutische Zwecke oder aus anderen vertretbaren Gründen anwendet, und auch nicht auf verbotene Substanzen, die für Trainingskontrollen nicht verboten sind, es sei denn aus den allgemeinen Umständen geht hervor, dass diese verbotenen Substanzen nicht für ehrliche und rechtmäßige Zwecke eingesetzt werden oder der Leistungssteigerung dienen sollen.
Veranstalter von großen Sportwettbewerben	Die kontinentalen Vereinigungen der Nationalen Olympischen Komitees, die als Veranstalter einer kontinentalen, regionalen oder anderen Internationale Veranstaltung fungieren.
Veranstaltung	Eine Veranstaltung besteht aus einem oder mehreren Wettbewerben, Paraden oder Demonstrationen.
Veranstaltungsdauer	Der Zeitraum zwischen dem Beginn und dem Ende der Veranstaltung, wie von der Sporthoheit für die Veranstaltung festgelegt.
Veranstaltungsorte	Die Orte, die von der für die Veranstaltung zuständigen Organe als solche bestimmt werden. Sie schließen ein, ohne jedoch darauf beschränkt zu sein: die Strecke, die Rundstrecke, das Fahrerlager, der Parc Fermé, die Serviceparks oder –zonen, die Wartebereiche, die Boxen, die Zuschauer-Verbotszonen, die Kontrollzonen, die für Medienvertreter reservierten Bereiche, die Tankzonen.
Verbotene Methode	Jede in der Verbotsliste beschriebene Methode.
Verbotener Substanz	Jede Substanz oder Klasse von Substanzen, die in der Verbotsliste aufgeführt ist.
Verbotsliste	Die von der World Anti-Doping Agency (WADA) veröffentlichte Liste, in der die Verbotenen Substanzen und Verbotenen Methoden als solche aufgeführt sind (veröffentlicht auf der WADA Website www.wada-ama.org).
Verfälschung	Jeder Vorgang der Veränderung zu einem unzulässigen Zweck oder auf unzulässige Weise; unzulässige Beeinflussung; Behinderung, Täuschung oder Teilnahme an betrügerischem Verhalten zur Veränderung von Ergebnissen oder zur Verhinderung der Einleitung der üblichen Verfahren.

Verschulden	Verschulden ist eine Pflichtverletzung oder ein Mangel an Sorgfalt in einer bestimmten Situation. Folgende Faktoren müssen bei der Bewertung der Schwere des Verschuldens eines Fahrers oder einer anderen Person z. B. berücksichtigt werden: die Erfahrung des Fahrers oder einer anderen Person, ob der Fahrer oder eine andere Person minderjährig ist, besondere Erwägungen wie eine Behinderung, das Risiko, das ein Fahrer hätte erkennen müssen, und die Sorgfalt und Prüfung durch einen Fahrer in Bezug auf das Risiko, das hätte erkannt werden müssen. Bei der Bewertung der Schwere des Verschuldens seitens des Fahrers oder einer anderen Person müssen die in Betracht gezogenen Umstände spezifisch und relevant sein, um die Abweichung von der erwarteten Verhaltensnorm seitens des Fahrers oder einer anderen Person zu erklären. So wären beispielsweise die Tatsache, dass ein Fahrer während einer Sperre die Gelegenheit versäumen würde, viel Geld zu verdienen, dass er nur noch eine kurze sportliche Laufbahn vor sich hat, oder der Umstand, dass ein ungünstiger Zeitpunkt im sportlichen Jahreskalender vorliegt, keine relevanten Faktoren, die bei der Minderung der Sperre nach Artikel 10.5.1 oder 10.5.2 zu berücksichtigen sind. *[Kommentar: Für alle Artikel, in denen das Verschulden eine Rolle spielt, gelten dieselben Kriterien für die Bewertung der Schwere des Verschuldens eines Fahrers. Allerdings kann eine Sanktion gemäß Artikel 10.5.2 nur gemindert werden, wenn bei der Bewertung der Schwere des Verschuldens festgestellt wird, dass seitens des Fahrers oder einer anderen Person kein grobes Verschulden und keine grobe Fahrlässigkeit vorliegen.]*
Verschuldensunabhängige Haftung	Die Regel, wonach es nach Artikel 2.1 und 2.2 nicht notwendig ist, dass die Anti-Doping-Organisation Vorsatz, Verschulden, Fahrlässigkeit oder wissentliche Anwendung seitens des Fahrers nachweist, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen festzustellen.
Versuch	Vorsätzliches Verhalten, das einen wesentlichen Schritt im geplanten Verlauf einer Handlung darstellt, die darauf abzielt, in einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu enden. Dies vorausgesetzt, stellt der alleinige Versuch, einen Verstoß zu begehen, noch keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, wenn die Person den Versuch aufgibt, bevor Dritte, die nicht an dem Versuch beteiligt sind, davon erfahren.
Verwendung	Die Verwendung, Anwendung, Aufnahme, Injektion oder Einnahme auf jedwede Art und Weise eines Verbotenen Wirkstoffs oder einer Verbotenen Methode.
Vorläufige Anhörung	Im Sinne des Artikels 7.9 eine beschleunigte, verkürzte Anhörung, die vor einem Verfahren gemäß Artikel 8 durchgeführt wird, und bei der der Fahrer informiert wird und die Möglichkeit erhält, in schriftlicher oder mündlicher Form Stellung zu nehmen. *[Kommentar: Eine vorläufige Anhörung ist lediglich ein vorläufiges Verfahren, in dem nicht unbedingt alle Sachverhalte des Falls geprüft werden. Nach einer vorläufigen Anhörung hat der Fahrer weiterhin das Recht auf eine ordnungsgemäße Anhörung in der Hauptsache. Dagegen handelt es sich bei dem in Artikel 7.9 verwendeten Begriff „beschleunigte Anhörung“ um*

	eine umfassende Anhörung zu dem Sachverhalt, die schneller als üblich durchgeführt wird.]
Vorläufige Suspendierung	Siehe vorstehende Folgen von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.
WADA	World Anti-Doping Agentur
Während eines Wettbewerbs	Dies bezeichnet den Zeitraum ab 12 Stunden vor dem Wettbewerb, an dem der Fahrer teilnimmt, bis zum Ende des Wettbewerbs und der Probenahme in Zusammenhang mit diesem Wettbewerb. [Kommentar: Eine internationale Sportbehörde oder eine für eine Veranstaltung verantwortliche Behörde kann für "Während eines Wettbewerbs" einen anderen Zeitraum definieren, der von dem Veranstaltungszeitraum abweicht.]
Weitergabe von Informationen an die Öffentlichkeit oder Offenlegung	Siehe „Folgen von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen".
Wettbewerb	Eine einzelne Motorsportaktivität mit eigenen Ergebnissen. Er kann ein oder mehrere Läufe und ein Finale, freies Training, Qualifikationstrainings und Ergebnisse mehrerer Kategorien beinhalten oder in ähnlicher Weise unterteilt sein; er muss jedoch am Ende der Veranstaltung abgeschlossen sein. Nachfolgendes wird als ein Wettbewerb angesehen: Rundstreckenrennen, Rallyes, Cross-Country-Rallyes, Dragsterrennen, Bergrennen, Rekordversuche, Tests, Trials, Drifting und andere Arten des Wettbewerbs im Ermessen der FIA, wie in Artikel „Definitionen" des Internationalen Sportgesetzes der FIA aufgeführt.
Zielkontrolle	Auswahl von bestimmten Fahrern nach den Kriterien wie im Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen aufgeführt zu einem bestimmten Zeitpunkt. [Kommentar: Die definierten Begriffe beinhalten die Plural- und Genitivformen und umgekehrt.]

ANLAGE 3

Das Anti-Doping Disziplinarkomitee

Vorwort
In Übereinstimmung mit den Artikeln 7 und 29 der FIA Statuten verfügt das Anti-Doping Disziplinarkomitee (nachfolgend „ADC“ genannt) über die Disziplinargewalt erster Instanz über Fahrer, Fahrerbetreuer und andere Personen, die den Bestimmungen des Codes unterliegen und bei denen der Verdacht besteht, gegen die Bestimmungen verstoßen zu haben. Zur Entscheidung über ihm vorgelegte Fälle muss das ADC die Bestimmungen des Codes und die Verfahrensvorschriften wie in Artikel 8 der Bestimmungen und in dieser Anlage 3 aufgeführt beachten.

Artikel 1: Zusammensetzung

1.1
Das ADC setzt sich aus zwölf Mitgliedern zusammen, einschließlich eines auf Vorschlag des World Motor Sport Council durch die Vollversammlung gewählten Präsidenten.

1.2
Die Mitglieder müssen über nachgewiesenes Fachwissen in juristischen und/oder medizinischen Fragen verfügen.

1.3
Falls ein Sitz im ADC aus irgendeinem Grund vakant wird, kann das World Motor Sport Council der Vollversammlung vorschlagen, dass dieses Mitglied für den Rest seiner Amtszeit ersetzt wird.

1.4
Für jeden dem ADC vorgetragenen Fall benennt der Präsident des ADC aus den Mitgliedern des ADC ein Richtergremium von mindestens drei Mitgliedern, von denen er einen als Vorsitzenden des ADC Richtergremiums für diesen Fall benennt.

1.5
Der Vorsitzende des ADC Richtergremiums ist verantwortlich für die Durchführung der Verhandlungen, für die Überprüfung, dass die Verhandlung ordnungsgemäß abläuft, für die Sicherstellung der ordnungsgemäßen Berücksichtigung der Rechte aller Parteien, für die Einhaltung der Ordnung während der Verhandlung und für die Vorbereitung des Entwurfs der Entscheidung.

1.6
Die Beratungen des ADC Richtergremiums sind nur rechtskräftig, wenn mindestens der Vorsitzende des ADC Richtergremiums und zwei seiner Mitglieder anwesend sind.

1.7
Die Mitglieder des ADC dürfen an den Beratungen nicht teilnehmen, falls sie ein Interesse an dem Fall haben.

1.8
Die Mitglieder des ADC unterliegen der Schweigepflicht in Bezug auf alle Fakten, Handlungen und Informationen, die ihnen in Ausübung ihrer Pflichten zur Kenntnis gelangen sind. Jede Verletzung dieser Bestimmung führt zum sofortigen Ausschluss des Mitglieds durch das World Motor Sport Council.

1.9
Mit Ausnahme der möglichen Anwesenheit von Vertretern der WADA und des ASN, der die Lizenz für den Fahrer, den Fahrerbetreuer oder die andere Person ausgestellt hat, finden die Stellungnahmen vor dem ADC Richtergremium nicht öffentlich statt, es sei denn der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person oder der entsprechende Verteidiger reicht vor Beginn der Sitzung einen anderslautenden Antrag ein.

Artikel 2: Rolle des Ermittlers

2.1
Der FIA Anti-Doping Sachbearbeiter oder sein Vertreter ist mit der Durchführung der Untersuchung eines jeden Falls beauftragt (nachfolgend „Ermittler“ genannt).

2.2
Er muss von dem entsprechenden Offiziellen den schriftlichen, vom DCO erstellten Bericht zu der Dopingkontrolle erhalten, in welchem die Bedingungen aufgeführt sind, unter denen die Proben entnommen wurden und die Kontrollen durchgeführt wurden; er muss weiterhin den schriftlichen Bericht zu dem Analyseergebnis, das in Übereinstimmung mit den Bestimmungen erfolgte, sowie alle anderen Elemente in Zusammenhang mit der Untersuchung des spezifischen Falls erhalten.

2.3
Der Ermittler ist gebunden an eine Geheimhaltungspflicht in Bezug auf alle Fakten, Handlungen und Informationen, die ihm in Ausübung seiner Pflichten zur Kenntnis gelangen sind.

2.4
Der Ermittler muss den Fahrer, den Fahrerbetreuer oder die andere Person und gegebenenfalls deren rechtliche Vertreter über das Disziplinarverfahren informieren, das gegen ihn/sie eingeleitet wurde, indem er ihm/ihr ein Dokument mit Aufführung der gemachten Vorwürfe übersendet.

2.5
Der Ermittler muss einen Bericht erstellen, den er an die Mitglieder des ADC Richtergremiums sowie an den Fahrer, den Fahrerbetreuer oder die andere Person innerhalb einer angemessenen Zeit vor der Anhörung übersendet.

2.6
Während der Verhandlung muss der Ermittler seinen Bericht mündlich vortragen.,

Artikel 3: Anhörungsverfahren

3.1
Das ADC bestimmt das für die Verhandlung zu befolgende Verfahren.

3.**2**
Im Anhörungsverfahren müssen die folgenden Grundsätze beachtet werden:
a. das Recht einer jeden Partei auf Vertretung durch einen Verteidiger (auf eigene Kosten der Partei) oder auf Begleitung durch eine Person nach Wahl der jeweiligen Partei;
b. das Recht auf Erwiderung auf die vorgeworfene Verletzung der Anti-Doping-Bestimmungen und auf Einreichung von Stellungnahmen in Bezug auf die entstehenden Folgen;
c. das Recht einer jeden Partei Beweise vorzubringen, einschließlich dem Recht auf Aufrufung und Befragung von Zeugen (die Zulässigkeit von telefonischen Zeugenaussagen oder von schriftlichen Stellungnahmen unterliegen der Genehmigung durch das Richtergremium); und
d. das Recht des Fahrers, des Fahrerbetreuers oder der anderen Person auf einen Übersetzer während der Anhörung, wobei das ADC Richtergremium für die Benennung des Übersetzers und für die Entscheidung zur Kostenübernahme in diesem Zusammenhang verantwortlich ist.

3.4
Falls der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person eine vorläufige Anhörung beantragt, so ist das Gremium ein ad-hoc Gremium, das FIA Richtergremium der vorläufigen Suspendierung ist ein von dem Präsidenten des ADC benanntes Gremium. Das FIA Richtergremium der vorläufigen Suspendierung besteht aus einem bis drei Mitglied/ern aus dem ADC (ein Vorsitzender und zwei Mitglieder).

3.5
Falls eine Anhörung stattfindet, so muss der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person, gegebenenfalls in Begleitung ihrer rechtlichen Vertreter, durch den Vorsitzenden des ADC Richtergremiums schriftlich, mit einer Vorlaufzeit von mindestens fünfzehn Tagen vor dem Datum der Verhandlung vor dem ADC Richtergremium geladen werden.

3.6
Der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person kann durch einen oder mehrere Verteidiger seiner/ihrer eigenen Wahl unterstützt werden. Nach Empfang der Ladung muss er/sie angeben, ob er/sie für die Anhörung vor dem ADC Richtergremium die Dienste eines Übersetzers in Anspruch nehmen möchte und gegebenenfalls die Sprache für die Übersetzung benennen.

3.7
Der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person oder sein/ihr Verteidiger kann per schriftlichem Antrag Kopien des Labor-Analyseergebnisses der A und B Proben verlangen mit den Informationen wie durch den Internationalen Standard für Labors vorgeschrieben.

3.8
Der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person kann verlangen, dass Personen seiner/ihrer Wahl gehört werden, wobei er/sie dem Vorsitzenden des ADC Richtergremiums bis spätestens acht Tage vor der Sitzung des ADC Richtergremiums eine Liste mit den entsprechenden Namen einreichen muss. Der Vorsitzende des ADC Richtergremiums kann einen solchen Antrag ablehnen, wenn dieser unangemessen ist. Der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person muss in einem solchen Falle der Ablehnung innerhalb von achtundvierzig Stunden nach Empfang des Antrags informiert werden.

3.9
Der Vorsitzende des ADC Richtergremiums kann jede Person zur Anhörung auffordern, wenn er eine solche Aussage als nützlich erachtet. Falls entschieden wird, einen solchen Zeugen zu hören, so muss der Vorsitzende des ADC Richtergremiums den Fahrer, den Fahrerbetreuer oder die andere Person mit einer Vorlaufzeit von mindestens achtundvierzig Stunden vor Beginn der Verhandlung schriftlich informieren.

3.10
Danach wird der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person und gegebenenfalls jede Person, um deren Anwesenheit er/sie gebeten hatte, aufgefordert, ihre Verteidigung vorzubringen. In allen Fällen behält der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person, sein/ihr Vertreter oder Verteidiger das Recht zu einem Schlussvortrag.

Artikel 4: Beratungen und Entscheidungen des ADC Richtergremiums

4.1
Das ADC Richtergremium muss seine Beratungen unter Ausschluss der Öffentlichkeit durchführen, in Abwesenheit des Fahrers, des Fahrerbetreuers oder der anderen Person, seinem/ihrem Verteidiger, aller Personen, die zur Aussage aufgefordert worden waren, möglicher Vertreter der WADA und des ASN, welcher die Lizenz des Fahrers, des Fahrerbetreuer oder der anderen Person ausgestellt hat, und des Ermittlers.

4.2
Die Entscheidung des ADC Richtergremiums muss begründet sein.

4.3
Die Entscheidung wird durch einfache Mehrheit der Mitglieder des ADC Richtergremiums getroffen. Bei Stimmengleichheit entscheiden die Stimme des Vorsitzende des ADC Richtergremiums.

4.4
Anhörungen und Entscheidungen können in persönlichen Treffen stattfinden bzw. getroffen werden, Anhörungen, Beratungen und Abstimmungen durch Schriftverkehr, Fax, E-Mail sowie das Abhalten von Sitzungen über Videokonferenz oder Telefonkonferenz sind jedoch ebenfalls zulässig, falls erforderlich.

4.5
Die Entscheidung muss vom Vorsitzenden des ADC Richtergremiums unterzeichnet werden.

4.6
Die Entscheidung mit Aufführung des Verfahrens und der Fristen für eine Berufung wird dem Fahrer, dem Fahrervertreter oder der anderen Person umgehend schriftlich verkündet.

4.7
Die Entscheidung wird dann ebenfalls den anderen Parteien verkündet, die gemäß Artikel 13 der Bestimmungen ein Recht auf Berufung haben.

Anhang C zum Internationalen Sportgesetz

Anti-Alkohol-Bestimmungen

(Stand: 25.11.2020)

Inhalt

Vorwort

Artikel 1 Geltungsbereich

Artikel 2 Testzeitraum

Artikel 3 Testverfahren

Artikel 4 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Fahrer

Artikel 5 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Offiziellen

Artikel 6 Definitionen

Vorwort

Die FIA setzt sich für die Verbesserung der Sicherheit im Motorsport ein, insbesondere durch das Verbot von Substanzen, welche das menschliche Verhalten und Urteilsvermögen beeinflussen und die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen könnten, wie zum Beispiel Alkohol. Die FIA hat die nachfolgenden Bestimmungen in Zusammenhang mit Alkohol (nachfolgend die „Bestimmungen“ genannt) eingeführt, um so das Testverfahren und die Strafen im Falle eines positiven Tests im Einzelnen auszuführen.

Art. 1 Geltungsbereich

Die Bestimmungen haben für alle Fahrer und Offizielle, die an im Internationalen Kalender der FIA eingetragenen Internationalen Wettbewerben teilnehmen, Gültigkeit.

Das Vorhandensein von Alkohol im Körper eines Fahrers während eines Internationalen Wettbewerbs ist verboten.

Das Vorhandensein von Alkohol im Körper eines Offiziellen, während er sich im Dienst bei einem internationalen Wettbewerb befindet, ist verboten, ungeachtet des Artikels 11.3.5 des Internationalen Sportgesetzes (das "Sportgesetz"). Ein Offizieller gilt nur dann als im Dienst, wenn nach vernünftigem Ermessen davon ausgegangen werden kann, dass er zu einem beliebigen Zeitpunkt zwischen dem Start und dem Ende eines solchen internationalen Wettbewerbs, wie im Artikel 2.1.7 des Sportgesetzes definiert, in der Lage ist, irgendeine Entscheidung zu treffen und/oder irgendeine Handlung auszuführen in Zusammenhang mit dem internationalen Wettbewerb.

Fahrer und Offizielle, die an Internationalen Wettbewerben teilnehmen, sind an die Bestimmungen gebunden, müssen die Bestimmungen beachten und können während eines International Wettbewerbs einem Test unterzogen werden.

Die FIA und/oder die Sportkommissare vor Ort können die Durchführung eines Tests während eines Internationalen Wettbewerbs anordnen. Die Auswahl (nach Zufallsprinzip und/oder als Zieltest) sowie die Anzahl der zu testenden Fahrer oder Offiziellen liegt im Ermessen der FIA und/oder der Sportkommissare vor Ort.

Art. 2 Testzeitraum

2.1

Tests für Fahrer im Zusammenhang mit Internationalen Wettbewerben können in den folgenden Zeitspannen durchgeführt werden:
- Drei Stunden vor der Fahraktivität;
- Bis zu dreißig Minuten nach Abschluss der Fahraktivität.

2.2

Falls ein Fahrer, der für einen Test bestimmt ist, an einer Podiumszeremonie teilnimmt, so wird der mit dem Atemalkoholtest beauftragter Techniker (nachfolgend BAT genannt) diesen Test vor der Podiumszeremonie durchführen, es sei denn, die Sportkommissare entscheiden, dass die Durchführung des Tests vor dieser Zeremonie nicht möglich ist.

2.3

Tests für Offizielle im Zusammenhang mit einem Internationalen Wettbewerb können zu jeder Zeit stattfinden, zu der sie im Dienst wie in Artikel 1.3 dieses Reglements definiert sind.

Art. 3 Testverfahren

3.1 Benachrichtigung

3.1.1
Der BAT weist sich gegenüber dem (den) für den Test bestimmten Fahrer(n) und Offizielle(n) aus, indem er die von der FIA zur Verfügung gestellte Legitimation vorzeigt.

3.1.2
Sobald einem Fahrer oder Offiziellen mitgeteilt wurde, dass er für einen Test bestimmt wurde, muss er sich sofort zu dem für den Test bestimmten Ort begeben. Bis zum Abschluss des Testverfahrens darf der Fahrer oder Offizielle so lange nichts essen, trinken oder kauen (z.B. Kaugummi), bis ihm der BAT mitgeteilt hat, dass der Test abgeschlossen ist.

3.1.3
Jede Weigerung eines Fahrers oder Offiziellen, sich dem Test zu unterziehen, wird als Verstoß gegen die Bestimmungen angesehen und der BAT verweist den Fall sofort an die Sportkommissare.

3.2 Screening-Test

3.2.1
Der Fahrer oder Offizielle wählt ein versiegeltes Mundstück aus der Auswahl an Mundstücken, die von dem BAT angeboten werden, aus. Der Fahrer oder Offizielle oder der BAT setzt dieses in das Alkoholtestgerät ein.

3.2.2
Der BAT weist den Fahrer oder Offiziellen dann an, gleichmäßig und kräftig in das Mundstück zu pusten, bis eine ausreichende Atemmenge erreicht ist. Falls der Fahrer oder der Offizielle den Anweisungen des BAT vorsätzlich nicht nachkommt, so wird dies als Verstoß gegen die Bestimmungen angesehen. Falls der BAT der Meinung ist, dass ein Fahrer oder Offizieller absichtlich diesen Anweisungen nicht nachgekommen ist, verweist der BAT den Fall sofort an die Sportkommissare.

3.2.3
Der BAT zeigt dem Fahrer oder Offiziellen das angezeigte Ergebnis.

3.2.4
Falls der Screening-Test ein negatives Ergebnis anzeigt, informiert der BAT den Fahrer oder Offiziellen dahingehend, dass der Test abgeschlossen ist.

3.2.5
Falls der Screening-Test ein positives Ergebnis anzeigt, druckt der BAT das Ergebnis aus, trägt es im Testformular ein und informiert den Fahrer oder Offiziellen, dass ein Test zur Bestätigung durchgeführt wird. Der Fahrer oder Offizielle muss das Testformular unterzeichnen und hat die Möglichkeit, irgendwelche Anmerkungen, die er in Zusammenhang mit dem Test vorbringen möchte, schriftlich anzufügen. Die Weigerung eines Fahrers oder Offiziellen, das Testformular zu unterzeichnen, wird durch den BAT auf dem Testformular festgehalten, der Test selbst wird hierdurch jedoch nicht für ungültig erklärt.

3.3 Bestätigungs-Test

3.3.1
Der Bestätigungs-Test darf nicht vor Ablauf von 15 Minuten nach Beendigung des Screening-Tests durchgeführt werden. Während dieser Wartezeit darf der Fahrer oder Offizielle weder essen, noch trinken oder irgendetwas kauen (z.B. Kaugummi) und ~~d~~er muss unter der ständigen Aufsicht eines Chaperones und/oder des BAT stehen.

3.3.2
Der Bestätigungs-Test muss in der Teststation durchgeführt werden unter Verwendung eines anderen Alkoholtestgeräts als das für den Screening-Test verwendete Gerät.

3.3.3
Der Fahrer oder Offizielle wählt ein versiegeltes Mundstück aus der Auswahl an Mundstücken, die von dem BAT angeboten werden. Der Fahrer oder Offizielle oder der BAT setzt dieses in das Alkoholtestgerät ein.

3.3.4
Der BAT weist den Fahrer oder Offiziellen dann an, gleichmäßig und kräftig in das Mundstück zu pusten, bis eine ausreichende Atemmenge erreicht ist. Falls der Fahrer oder der Offizielle den Anweisungen des BAT vorsätzlich nicht nachkommt, so wird dies als Verstoß gegen die Bestimmungen angesehen. Falls der BAT der Meinung ist, dass ein Fahrer oder Offizieller absichtlich diesen Anweisungen nicht nachgekommen ist, verweist der BAT den Fall sofort an die Sportkommissare.

3.3.5
Der BAT zeigt dem Fahrer oder Offiziellen das angezeigte Testergebnis, druckt es aus und trägt es im Testformular ein.

3.3.6
Der Fahrer oder Offizielle muss das Testformular unterzeichnen und hat die Möglichkeit, irgendwelche Anmerkungen, die er in Zusammenhang mit dem Test vorbringen möchte, schriftlich anzufügen. Die Weigerung eines Fahrers oder Offiziellen, das Testformular zu unterzeichnen, wird durch den BAT auf dem Testformular festgehalten, der Test selbst wird hierdurch jedoch nicht für ungültig erklärt.

3.3.7
Falls der Bestätigungs-Test ein negatives Ergebnis anzeigt, informiert der BAT den Fahrer oder den Offiziellen dahingehend, dass der Test abgeschlossen ist.

3.3.8
Falls der Bestätigungs-Test ein positives Ergebnis anzeigt, informiert der BAT den Fahrer oder Offiziellen, dass der Test beendet ist und verweist den Fall sofort an die Sportkommissare.

3.3.9
Das Testformular muss durch den BAT unmittelbar per E-Mail an die FIA übermittelt werden: testing@fia.com.

3.4 Endogene Ethanol-Produktion

Fahrer oder Offizielle mit einer gesundheitlichen Konstitution, die eine endogene Ethanol-Produktion beinhalten, müssen sicherstellen, dass sie vor und während des Wettbewerbs eine entsprechende Diät/ Behandlung einhalten, so dass im Falle eines Tests ein negatives Ergebnis erzielt wird. Falls dies nicht sichergestellt werden kann, muss der Fahrer oder Offizielle bei der FIA (testing@fia.com) schriftlich eine Ausnahmegenehmigung beantragen. Dieser Antrag muss bis spätestens 30 Tage vor dem Start des nächsten Wettbewerbs, an dem der Fahrer oder Offizielle teilzunehmen plant, bei der FIA eingegangen sein und ein vollständiges medizinisches Dossier beinhalten. Die FIA leitet dieses medizinische Dossier weiter an die Medizinische Kommission der FIA, die nach alleinigem Ermessen entscheidet, ob dieser Ausnahmenantrag genehmigt wird oder nicht. Gegen eine solche Entscheidung ist keine Berufung zulässig.

Art. 4 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Fahrer

4.1 Automatische Disqualifikation

Ein Verstoß gegen die Bestimmungen (d.h. Bestätigungs-Test mit einer positiven Anzeige, Weigerung, sich dem Test zu unterziehen, vorsätzliche Nichtbeachtung der Anweisungen des BAT) führt zur automatischen und sofortigen Disqualifikation des Fahrer aus dem Internationalen Wettbewerb (wie in Artikel 20 des Sportgesetzes definiert).

4.2 Strafen für Fahrer

4.2.1
Zusätzlich zu der automatischen Disqualifikation des Fahrers aus dem Internationalen Wettbewerb müssen die Sportkommissare des Internationalen Wettbewerbs strikt die folgenden Strafen aussprechen:

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>1. Verstoß</th><th>2. Verstoß</th><th>3. Verstoß</th><th>4. Verstoß</th></tr>
<tr><td rowspan="4">Ergebnis des Bestätigungs-Tests</td><td>Weniger als 0,10 km/L</td><td>Keine Suspendierung</td><td>Suspendierung für zwei Monate</td><td>Suspendierung für drei Monate</td><td rowspan="5">Suspendierung für vier Jahre</td></tr>
<tr><td>Ab 0,10 mg/L bis zu 0,25 km/L</td><td>Suspendierung für einen Monat</td><td>Suspendierung für zwei Monate 1.000€ Geldstrafe</td><td>Suspendierung für sechs Monate 5.000€ Geldstrafe</td></tr>
<tr><td>Ab 0,25 mg/L bis zu 0,4 mg/L</td><td>Suspendierung für zwei Monate 1.000€ Geldstrafe</td><td>Suspendierung für vier Monate 2.000€ Geldstrafe</td><td>Suspendierung für ein Jahr 10.000€ Geldstrafe</td></tr>
<tr><td>Über 0,4 mg/L</td><td rowspan="3">Suspendierung für drei Monate 2.000€ Geldstrafe</td><td rowspan="3">Suspendierung für sechs Monate 3.000€ Geldstrafe</td><td rowspan="3">Suspendierung für zwei Jahre 15.000€ Geldstrafe</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verweigerung, sich dem Test zu unterziehen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Absichtliches Nichtbeachten der Anweisungen des mit dem Atemalkoholtest beauftragen Technikers</td></tr>
</table>

4.2.2
Die Strafen für die zweiten, dritten und vierten Verstöße müssen unabhängig von der(den) Strafe(n) für den(die) vorherigen Verstoß(Verstöße) angewendet werden.

4.2.3
Zum Zwecke der Auferlegung von Strafen gemäß Artikel 4.2 werden lediglich die vorhergehenden Verstöße gegen die Bestimmungen, die innerhalb der drei Jahre vor dem neuen positiven Ergebnis des Bestätigungstests begangen wurden, in Betracht gezogen.

4.3 Entscheidungen gemäß vorliegender Bestimmungen

- sind sofort anwendbar, unabhängig von einer Berufung, in Übereinstimmung mit Artikel 12.2.3.b des Sportgesetzes,
- können mit einer Berufung in Übereinstimmung mit Artikel 15.1 des Sportgesetzes angefochten werden (mit der Ausnahme von Entscheidungen, die in Übereinstimmung mit Artikel 3.4 dieser Bestimmungen getroffen wurden und die nicht mit einer Berufung angefochten werden können).

Art. 5 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Offiziellen

5.1 Entbindung von den Pflichten

Ein Verstoß gegen das Reglement (d.h. ein Bestätigungstest mit einem positiven Ergebnis, eine Verweigerung, sich einem Test zu unterziehen und/oder eine absichtliche Nichtbeachtung der Anweisungen des BAT) führt zur automatischen und sofortigen Entbindung des Offiziellen von seinen Pflichten beim internationalen Wettbewerb durch die Sportkommissare.

5.2 Strafen für Offizielle

Zusätzlich zu der automatischen Entbindung des Offiziellen von seinen Pflichten bei dem Internationalen Wettbewerb müssen die Sportkommissare des Internationalen Wettbewerbs strikt die folgenden Strafen aussprechen:

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>1. Verstoß</th><th>2. Verstoß</th><th>3. Verstoß</th><th>4. Verstoß</th></tr>
<tr><td rowspan="4">Ergebnis des Bestätigungs-Tests</td><td>Weniger als 0,10 km/L</td><td>Keine Suspendierung</td><td>Suspendierung für zwei Monate</td><td>Suspendierung für drei Monate</td><td rowspan="5">Suspendierung für vier Jahre</td></tr>
<tr><td>Ab 0,10 mg/L bis zu 0,25 km/L</td><td>Suspendierung für einen Monat</td><td>Suspendierung für zwei Monate</td><td>Suspendierung für sechs Monate</td></tr>
<tr><td>Ab 0,25 mg/L bis zu 0,4 mg/L</td><td>Suspendierung für zwei Monate</td><td>Suspendierung für vier Monate</td><td>Suspendierung für ein Jahr</td></tr>
<tr><td>Über 0,4 mg/L</td><td rowspan="3">Suspendierung für drei Monate</td><td rowspan="3">Suspendierung für sechs Monate</td><td rowspan="3">Suspendierung für zwei Jahre</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verweigerung, sich dem Test zu unterziehen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Absichtliches Nichtbeachten der Anweisungen des mit dem Atemalkoholtest beauftragen Technikers</td></tr>
</table>

5.2.2
Die Strafen für die zweiten, dritten und vierten Verstöße müssen unabhängig von der(den) Strafe(n) für den(die) vorherigen Verstoß(Verstöße) angewendet werden.

5.2.3
Zum Zwecke der Auferlegung von Strafen gemäß Artikel 5.2 werden lediglich die vorhergehenden Verstöße gegen die Bestimmungen, die innerhalb der drei Jahre vor dem neuen positiven Ergebnis des Bestätigungstests begangen wurden, in Betracht gezogen.

5.2.4
Die Sportkommissare senden einen detaillierten Bericht über den Verstoß an die Stelle, die den Offiziellen ernannt hat (d.h. an die FIA oder den ASN des Landes, in dem der Internationale Wettbewerb durchgeführt wird).

5.3 Entscheidungen gemäß vorliegenden Bestimmungen

- -sind sofort anwendbar, unabhängig von einer Berufung, in Übereinstimmung mit Artikel 12.2.3.b des Sportgesetzes, 199

- können mit einer Berufung in Übereinstimmung mit Artikel 15.1 des Sportgesetzes angefochten werden (mit der Ausnahme von Entscheidungen, die in Übereinstimmung mit Artikel 3.4 dieser Bestimmungen getroffen wurden und die nicht mit einer Berufung angefochten werden können).

Art. 6 Definitionen

Alkoholkonzentration: Die Alkoholmenge in einem Volumen an ausgeatmeter Luft, ausgedrückt in Milligramm je Liter (mg/L).

Mit dem Atemalkoholtest beauftragter Techniker (BAT): Die geschulte Person, die durch die FIA für die Durchführung von Tests autorisiert ist. Dies kann der Leitende Arzt des Internationalen Wettbewerbs sein oder eine andere Person, an welchen der Leitende Arzt diese Aufgabe delegiert hat, unter seiner Verantwortung und Aufsicht.

Alkoholtestgerät: Ein Gerät, das durch die FIA zur Verfügung gestellt, gewartet und kalibriert wird und das die Möglichkeit aufweist, eine quantitative Messung der Alkoholkonzentration durch eine Atemluftprobe zu ermitteln.

Chaperone: Eine Person, die durch die FIA geschult und autorisiert ist, während eines Tests bestimmte Aufgaben zu erfüllen, wie unter anderem zum Beispiel die Begleitung und Beobachtung des Fahrers oder Offiziellen zwischen dem Screening-Test und dem Bestätigungs-Test.

Bestätigungs-Test: Ein zweiter Test unter Verwendung eines Alkoholtestgerätes, der nach einem positiven Screening-Test durchgeführt wird.

Teststation: Der gesicherte Bereich, in dem der Bestätigungs-Test durchgeführt wird, mit eingeschränktem Zugang und garantierter Diskretion.

Fahrer: Jeder Fahrer (wie in Artikel 20 des Sportgesetzes definiert), Beifahrer oder Mitfahrer, der an dem Wettbewerb teilnimmt.

Fahraktivität: Die Zeitspanne, innerhalb derer ein Fahrer sein Automobil während eines Wettbewerbs fahren darf.

Internationaler Wettbewerb: Wie in Artikel 20 des Sportgesetzes definiert.

Negatives Ergebnis: Ein Ergebnis, das nach Abzug einer Toleranz von 0,02 mg/L gleich 0,0 mg/L ist.

Offizieller: Jede Person wie in Artikel 11 und/oder im Anhang V des Sportgesetzes aufgeführt.

Positives Ergebnis: Ein Ergebnis, das nach Abzug einer Toleranz von 0,01 mg/L höher ist als 0,0 mg/L.

Screening-Test: Ein erster Test unter Verwendung eines Alkoholtestgerätes, das quantitative Daten über die Alkoholkonzentration ermittelt.

Test: Das Verfahren, das unter Verwendung eines Alkoholtestgerätes durchgeführt wird, um eine quantitative Messung der Alkoholkonzentration zu erhalten.

Testformular: Ein von der FIA zur Verfügung gestelltes Formular, das von dem BAT ausgefüllt wird und das verwendet wird, falls der Screening-Test ein positives Ergebnis aufweist. In ihm sind insbesondere aufgeführt die Uhrzeit und der Ort des Tests, der Name des Fahrers oder Offiziellen, das Ergebnis des Screening- und des Bestätigungs-Tests (einschließlich der ausgedruckten Ergebnisse) sowie die Unterschrift des Fahrers oder Offiziellen, des mit dem Atemalkoholtest beauftragten Technikers und gegebenenfalls des Chaperones, zusätzlich zu eventuellen Anmerkungen durch eine dieser Personen.

Anhang L zum Internationalen Sportgesetz der FIA

(Stand: Januar 2023)

Inhaltsverzeichnis

AUSZUG KAPITEL I

KAPITEL I – INTERNATIONALE FAHRERLIZENZEN DER FIA
Art. 18 Lizenzen für Teilnehmer mit körperlicher Behinderung

Art. 19 Internationale Lizenzen für Wettbewerbe mit begrenzter Geschwindigkeit

KAPITEL II – BESTIMMUNGEN FÜR DIE MEDIZINISCHE UNTERSUCHUNG VON FAHRERN
Art. 1 Jährliche medizinische Eignungsuntersuchung
Art. 2 Verfahren nach einem Unfall, Krankheit oder irgendwelchen gesundheitlichen Problemen
Art. 3 Organisation der Bekämpfung von Doping
Art. 4 Berufungskommission
Art. 5 Bestimmungen für physiologische Untersuchungen bei Motorsportveranstaltungen

KAPITEL III – FAHRERAUSRÜSTUNG
Art. 1 Helmvorschriften
Art. 2 Feuerfeste Bekleidung
Art. 3 Frontal-Kopfrückhaltevorrichtung (FHR)
Art. 4 Sicherheitsgurte
Art. 5 Tragen von Schmuck

KAPITEL IV – FAHRVORSCHRIFTEN BEI RUNDSTRECKENRENNEN
Art. 1 Beachtung der Signale
Art. 2 Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung
Art. 3 Anhalten eines Fahrzeugs während des Rennens
Art. 4 Einfahrt zu den Boxen
Art. 5 Boxengasse
Art. 6 Ausfahrt aus der Boxengasse

KAPITEL V – FAHRVORSCHRIFTEN BEI OFFROAD RENNSTRECKEN
Art. 1 Beachtung der Signale
Art. 2 Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung
Art. 3 Anhalten eines Fahrzeugs während des Rennens
Art. 4 Ausfahrt aus der Strecke

KAPITEL VI – INTERNATIONALE LIZENZEN FÜR BEWERBER, DIE EIN FAHRZEUG FÜR EINEN INTERNATIONALEN WETTBEWERB NENNEN

AUSZUG KAPITEL I

Kapitel I

INTERNATIONALE FAHRERLIZENZEN der FIA

18. Lizenzen für Teilnehmer mit körperlicher Behinderung

Dieser Abschnitt ist für körperlich eingeschränkte Teilnehmer bestimmt (siehe Kapitel II, Artikel 1.4 und 1.5).

18.1 Fahrer

Unabhängig von Problemen aufgrund von chronischen Krankheiten, die die Ausübung des Motorsports ausschließen, und disqualifizierenden Sehstörungen kann eine Person mit einer erworbenen oder angeborenen Fähigkeitsstörung, die nach Meinung ihrer Nationalen Medizinischen Kommission (soweit anwendbar) oder eines vom ASN benannten Arztes die Bedingungen zur Ausstellung einer internationalen Fahrerlizenz nicht erfüllt (siehe Artikel 1.5.2 im Kapitel II), eine Internationale Fahrerlizenz beantragen, wenn alle nachstehend aufgeführten Bedingungen erfüllt sind (Artikel 18.2 bis 18.5).

18.2 Zusätzliche Bestimmungen

Für Teilnehmer mit körperlicher Behinderung müssen weiterhin die nachfolgenden Kriterien für die Ausstellung einer Internationalen Fahrerlizenz berücksichtigt werden:

a) Medizinische Untersuchung
Teilnehmer mit Behinderungen, die Kandidaten für eine internationale Fahrerlizenz sind, müssen entweder von einem Mitglied der Nationalen Medizinischen Kommission in Ländern, in denen ein solches Gremium existiert, oder andernfalls von einem vom ASN ernannten Arzt unter Einhaltung der in Kapitel II, Artikel 1.5.2 und 1.5.3 festgelegten Bedingungen untersucht werden.

b) Fahrtest
Der Antragsteller muss sich zur Einschätzung seiner Fähigkeiten einer Fahrprüfung unterziehen, und zwar in seinem eigenen Wettbewerbsfahrzeug und vorzugsweise auf einer Rundstrecke oder einer Rallye-Wertungsprüfung und in Anwesenheit eines Offiziellen des ASN.

c) Fähigkeit zur eigenen Befreiung aus dem Fahrzeug
Die Fähigkeit von Antragstellern mit Behinderungen, sich so schnell wie möglich aus dem Wettbewerbsfahrzeug, mit dem sie teilnehmen wollen (oder aus einem ähnlichen Modell), selbst zu befreien (Simulationen von unmittelbarer Gefahr, Ausbruch von Feuer usw.), muss bewertet werden.
Die Antragsteller müssen in der Lage sein, sich aus ihrer Sitzposition mit angelegter Sicherheitsgurte gemäß den Zeitvorgaben der Meisterschaft, an der sie teilnehmen möchten, allein aus dem Fahrzeug zu befreien und sich von diesem zu entfernen.
Sollte die Mobilitätseinschränkung den Ausstieg aus dem Fahrzeug, in welchem die Antragsteller teilnehmen wollen, erheblich beeinträchtigen, muss der Fall dem Renndirektor und/oder dem Rennleiter des Wettbewerbs, an dem sie teilnehmen wollen, gemeldet werden.

18.3 Anpassungsbescheinigung für Fahrzeuge von Inhabern einer Internationalen Fahrerlizenz, die eine körperliche Behinderung haben

Nach erfolgreicher Bestätigung durch die FIA Arbeitsgruppe für Fahrzeug-Anpassungen innerhalb der FIA Disability and Accessibility Commission stellt die FIA für Wettbewerbsfahrzeuge, die aufgrund der für Fahrer mit körperlichen Behinderungen erforderlichen Anpassungen nicht mit der entsprechenden Homologation und/oder den Technischen Bestimmungen übereinstimmen, eine Bestätigung der Anpassungen aus.

Die Anpassungsbescheinigung und ihre Anhänge müssen bei der technischen Abnahme vorgelegt werden und so schnell wie möglich dem technischen Team des Wettbewerbs, an dem sie teilnehmen wollen. Nur die Änderungen, die in Übereinstimmung mit den in der Bescheinigung und ihren Anhängen aufgeführten Anpassungen vorgenommen wurden, sind zulässig.

Die Anpassungsbescheinigung ist für die Dauer der Saison, für die sie ausgestellt wurde, gültig, sofern die Änderungen am Fahrzeug während dieses Zeitraums unverändert bleiben. Sie kann zwischen einer Saison und der nächsten erneuert werden.

Der ASN des Teilnehmers mit der Behinderung muss den Antrag auf Ausstellung der Bescheinigung mindestens zwei Monate vor dem Wettbewerb, an dem er teilnehmen möchte, unter Verwendung des dafür vorgesehenen FIA-Formulars bei der FIA-Arbeitsgruppe für Fahrzeug-Anpassungen einreichen.

Die FIA-Arbeitsgruppe für Anpassungen nimmt nur Anträge für Fahrzeuge an, die für im internationalen Sportkalender eingetragene Wettbewerbe oder für Wettbewerbe bestimmt sind, deren Reglement die FIA-Bescheinigung für Anpassungen ausdrücklich vorschreibt.

18.4 Beifahrer

Unabhängig von den durch chronische, die Ausübung des Motorsports ausschließende Krankheiten und disqualifizierende Sehstörungen entstehenden Problemen, kann ein Teilnehmer mit Behinderungen, dessen sportliche Aktivität sich auf die Rolle des Beifahrers bei einer wie in Artikel 20 des Internationalen Sportgesetzes definierten Rallyes beschränkt, eine internationale Beifahrerlizenz beantragen.

Die körperlich zu erfüllenden Kriterien entsprechen denen, wie für die Internationale Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung aufgeführt.

Die Fähigkeit des Antragstellers, sich aus dem Fahrzeug zu befreien, in welchem er den Aufgaben eines Beifahrers nachkommen möchte (oder eines ähnlichen Modells), muss in Übereinstimmung mit den gleichen Kriterien wie die für eine Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung geprüft werden.

Darüber hinaus und soweit vorgeschrieben, müssen die Antragsteller in der Lage sein, die folgenden Aufgaben in der angegebenen Reihenfolge auszuführen:
- Platzierung des SOS-Schildes auf dem Dach;
- Platzierung des roten Warndreiecks in einem Abstand von etwa 50 Meter hinter dem Fahrzeug;
- Greifen des SOS-Schildes und Schwenken hinter dem Fahrzeug.

18.5 Ausübung des Motorsports für Inhaber einer Internationalen Lizenz für Fahrer mit körperlicher Behinderung:

18.5.1 Notfallmanagement

Bei jedem Wettbewerb, an dem ein oder mehrere Teilnehmer mit Behinderung teilnehmen, müssen der Renndirektor und/oder der Rennleiter, der Medizinische Delegierte und/oder der Medizinische Einsatzleiter und die Rettungsdienste über die Startnummern dieser Fahrer informiert werden und Informationen über ihre Behinderung erhalten, insbesondere ob sie gehfähig oder nicht gehfähig sind.

Insbesondere müssen die Rettungsdienste informiert werden, wenn die Beine festgeschnallt sind, der Oberkörper am Sitz festgeschnallt ist und/oder wenn Änderungen im Cockpit die Rettung behindern können.

Es liegt in der Verantwortung des Fahrers und/oder seines Teams, die oben genannten Verantwortlichen so früh wie möglich zu informieren, damit diese Informationen an die Streckenposten, die Rettungskräfte und die medizinischen Teams weitergeleitet werden können.

18.5.2 Einheitliches Logo für Teilnehmer mit Behinderungen
Lizenzinhaber, die nicht gehfähig sind, müssen zu jeder Zeit das von der FIA Disability and Accessibility Commission genehmigte einheitliche Logo für Teilnehmer mit Behinderungen anbringen, das sie aus Sicherheitsgründen als solche kennzeichnet.

Das Logo muss während des Wettbewerbs und der Tests auf beiden Fahrzeugtüren sowie an der Vorder- und Rückseite des Wettbewerbsfahrzeugs neben der Startnummer oder dem Namen des Fahrzeugs angebracht sein.
Die Größe des Aufklebers muss mindestens 50% der Größe der Startnummer betragen – in jedem Fall mindestens 8 cm² - und die gleiche Größe wie der Name aufweisen, wenn er neben diesem angebracht ist.

Soweit möglich sollte der weiße Bereich elektrolumineszente (oder entsprechende) Elemente beinhalten, so dass die Sichtbarkeit des Logos bei Nacht-Rennen gewährleistet ist.

18.5.3 Langstreckenrennen
Bei Langstreckenrennen sowie anderen Wettbewerben mit mehreren Fahrern im gleichen Fahrzeug ist eine leistungsstarke Lichtvorrichtung zur Anzeige, wenn ein Fahrer mit körperlicher Behinderung hinter dem Steuer sitzt, vorgeschrieben

18.5.4 Befreiung auf der Rundstrecke oder auf einer Wertungsprüfung
Nicht gehfähige Fahrer befreien sich selbständig aus einem liegengebliebenen Fahrzeug auf einer Rundstrecke oder einer Rallye-Wertungsprüfung nur im Falle von Rauchentwicklung oder Feuer. Das gleiche gilt, wenn das Fahrzeug sich in der Nähe eines Gewässers befindet und zu sinken droht. Falls es dem Fahrer des liegengebliebenen Fahrzeugs nicht möglich ist, mit seinem Fahrzeug auf der Rundstrecke oder der Wertungsprüfung zu einem sicheren Ort zu fahren, so verbleibt er, geschützt durch seinen Käfig, durch die Sicherheitsgurte und die Sicherheitsausrüstung, in dem Fahrzeug und wartet auf die Bergung.

18.5.5 Antrag auf zusätzliche Unterstützung
Teilnehmer mit Behinderungen, die besondere Bedürfnisse haben, können die Genehmigung für zusätzliche Unterstützung durch ein Besatzungsmitglied beantragen, um verschiedene Aufgaben während des Wettbewerbs, an dem sie teilnehmen wollen, auszuführen.

Solange der Antrag keine Sicherheitsbedenken hervorruft und dazu dient, eine Mobilitätsbeeinträchtigung auszugleichen oder dem Teilnehmer eine besondere Betreuung durch einen Physiotherapeuten oder Trainer zu ermöglichen, müssen detaillierte Erläuterungen zu den Bedürfnissen so früh wie möglich bei den Sportkommissaren des Wettbewerbs eingereicht werden.

Zwar haben das ISC und die einschlägigen Wettbewerbsbestimmungen Vorrang, doch liegt die Entscheidung über die Gewährung der beantragten Hilfe im Ermessen der Sportkommissare des Wettbewerbs, an dem der Teilnehmer mit Behinderungen teilnehmen möchte.

19. Internationale Lizenzen für Wettbewerbe mit begrenzter Geschwindigkeit

19.1 Mindestanforderung für Lizenzen für Fahrer und Beifahrer für:

Wettbewerbe mit begrenzter Geschwindigkeit auf Rundstrecken oder Straßen.
Dies sind Wettbewerbe, bei denen die Durchschnittsgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt und/oder die auf offenen öffentlichen Straßen unter Einhaltung der lokalen Verkehrsvorschriften ausgetragen werden.
Die folgenden (aber nicht darauf beschränkt) gelten als Wettbewerbe mit begrenzter Geschwindigkeit, sofern die Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten werden:

a) Rundstrecken
Demonstrationen, Paraden, Trials, Öko-Wettbewerbe, Gleichmäßigkeitsprüfungen oder entsprechende Diszipline/Kategorien.

b) Straßen

Gleichmäßigkeit, Öko-Gleichmäßigkeitsprüfungen, historische Gleichmäßigkeitsprüfungen, Touristische Zielfahrt oder entsprechende Diszipline/Kategorien.

19.2 Alterskriterien

Inhaber müssen mindestens 16 Jahre alt sein (das Geburtsdatum ist bindend).

19.3 Qualifikationskriterien

Es ist keine Probezeit erforderlich.
Wenn der Wettbewerb auf öffentlichen Straßen (offen oder abgesperrt) ausgetragen wird, müssen Inhaber von IT-LSC-Lizenzen, die das Fahrzeug fahren, auch im Besitz eines in dem Land bzw. den Ländern, in denen der Wettbewerb stattfindet, gültigen zivilen Führerscheins sein.
Die Ergebnisse von Wettbewerben mit begrenzter Geschwindigkeit werden nicht als Qualifikation für andere Lizenzstufen gewertet.

19.4 Geltungsbereich

IT-LSC-Lizenzen können erteilt werden:
a) für das Kalenderjahr (d.h. gültig bis zum 31. Dezember des Jahres der Antragstellung), oder
b) pro Wettbewerb. Es gibt keine Begrenzung hinsichtlich der Anzahl der Erteilungen dieser Art von Lizenzen pro Jahr.

KAPITEL II:

BESTIMMUNGEN FÜR DIE MEDIZINISCHE UNTERSUCHUNG VON FAHRERN

Um alle Punkte zu klären, die sich aus der Anwendung der vorliegenden Bestimmungen ergeben könnten, sollte jeder ASN eine nationale medizinische Kommission einsetzen oder, falls dies nicht der Fall ist, einen beratenden Arzt, der über ausreichende Kenntnisse im Bereich der Sportmedizin verfügt und insbesondere auch vertraut ist mit den spezifischen Problemen in Zusammenhang mit dem Automobilsport.

1. Jährliche medizinische Eignungsuntersuchung

1.1 Anwendungsbereich der ärztlichen Untersuchung:

Die Gesamtheit der in vorliegendem Kapitel beschriebenen Untersuchungen:
- ist erforderlich und ausreichend, um den medizinischen Voraussetzungen zur Ausstellung einer Internationalen FIA-Fahrerlizenz zu genügen,
- ist dringend empfohlen zur Ausstellung einer nationalen Fahrerlizenz. Die ärztliche Untersuchung muss von einem im Land des lizenzausstellenden ASNs zugelassenen Arzt weniger als 3 Monate vor der Einreichung des Fahrer-Lizenzantrages vorgenommen worden sein. Gegebenenfalls kann der ASN besondere Voraussetzungen festlegen.
- Angesichts der eingeschränkten Reisemöglichkeiten aufgrund der Covid-19-Pandemie und solange diese noch andauert, kann die ärztliche Untersuchung, sofern sie nicht in dem die Lizenz ausstellenden Land stattfinden kann, von einem Arzt durchgeführt werden, der in dem Land, in dem die ärztliche Visite stattfindet, zugelassen ist.
- Sie umfasst:
- einen schriftlichen Fragebogen zur Familiengeschichte, zur persönlichen Geschichte (medizinisch, chirurgisch, traumatologisch), zum Vorhandensein von Begleiterkrankungen oder Infektionen und zur Verwendung irgendwelcher Medikamente,
- eine komplette klinische Untersuchung, insbesondere unter Berücksichtigung:
  - einer Eignungsuntersuchung in Bezug auf Herz-Kreislauf-System;
  - eines Sehtests;

- einer Bewertung des Bewegungsapparates.

1.2 Bei der Eignungsuntersuchung in Bezug auf Herz-Kreislauf-System

- wird in jedem Fall der Blutdruck gemessen,
- Bei Personen, die zu Beginn des Jahres, in dem sie die Lizenz beantragen, 59 Jahre oder jünger sind, sollte innerhalb der letzten 36 Monate ein EKG durchgeführt worden sein.
- Zusätzlich ab einem Alter von 50 Jahren ist alle drei Jahre eine ärztliche Beratung durch einen Kariologen erforderlich.
- Bei Personen, die zu Beginn des Jahres, in dem sie ihre Lizenz beantragen, 60 Jahre oder älter sind, sollten innerhalb der letzten 12 Monate ein EKG und ein Belastungstoleranztest (ETT) durchgeführt worden sein. Danach sollte jedes Jahr ein EKG und alle zwei Jahre ein Belastungstoleranztest und eine kardiologische Beratung stattfinden.

1.3 Sehtest

Für das erste Jahr, in welchem eine internationale Lizenz ausgestellt wird, muss aufgrund einer Untersuchung von einem Facharzt für Augenheilkunde oder von einer Person, die gemäß gesetzlichen Bestimmungen des betreffenden Landes befugt ist, die Tests durchzuführen, bestätigt werden. Es ist nicht erlaubt, während des Sehtests Kontaktlinsen zu tragen; der Fahrer muss für diese Untersuchung auf Aufforderung seine Sehhilfe tragen.

a) die Sehleistung:
   i) Sie muss vor oder nach Korrektur für jedes Auge mindestens 9/10 oder für ein Auge 8/10 und für das andere 10/10 betragen.
   ii) Jede Person, deren Sehfähigkeit auf einem Auge lediglich gemindert aber nicht vollständig verloren ist und dies nicht korrigiert werden kann, die aber zwingendermaßen eine contralaterale Sehschärfe von 10/10 oder mehr hat, ob korrigiert oder nicht, kann eine Fahrerlizenz unter folgenden Voraussetzungen erwerben:
      - Übereinstimmung mit den nachfolgenden Punkten b, c und d;
      - normaler Augenhintergrund, ohne Pigmentschaden an der Netzhaut
      - alte oder angeborene Schäden dürfen nur an einem Auge vorhanden sein.

b) Farbsehen: normal (Prüfmethode durch Ishihara-Tafeln oder durch einen entsprechenden Eignungstest). Im Falle irgendeiner Besonderheit Rückgriff auf den Famsworth-Test „Panel D15“ oder auf ein ähnliches System. In keinem Fall darf ein Risiko für ein fehlerhaftes Erkennen der Farben von international gebräuchlichen Flaggen bestehen,

c) Statisches Gesichtsfeld: mindestens 120°; die mittleren 20° müssen frei von jeder Veränderung sein. Es muss eine Perimetrie durchgeführt werden.

d) Stereoskopische Sicht: funktionell. Im Zweifelsfall muss diese durch Verwendung von Wirth, Bagolini (mit Striën versehene Linsen) oder einem ähnlichen Test bewertet werden

e) Sehkorrektur: Das Tragen von Kontaktlinsen ist unter folgenden Voraussetzungen erlaubt:
   - die Linsen müssen länger als 12 Monate und täglich über einen angemessenen Zeitraum getragen worden sein
   - die Linsen müssen vom Hersteller für den Rennsport zugelassen sein.

1.3.1
Bei einer akuten Augenkrankheit mit langfristigem Sehverlust oder langfristiger Gesichtsfeld-veränderungen müssen mindestens zwei Jahre vergehen, bis der Fahrer einer erneuten augenärztlichen Untersuchung unterzogen werden kann. In diesem Fall müssen besondere augenärztliche Tests durchgeführt werden, einschließlich Tests zu seinem Gesichtsfeld und zum räumlichen Sehen. Es wird weiterhin vorgeschlagen, dass, wann immer möglich, an der Rennstrecke ein Echtzeit-Test durchgeführt wird.
Diese Entscheidungen müssen je nach Einzelfall getroffen werden.

1.4

Beweglichkeit der Gelenke, Bewegungsfähigkeit, Feststellung von Amputationen und mögliche Prothesen, Feststellung von sensorischen und motorischen Funktionsstörungen.
Vereinbar mit der Ausstellung einer internationalen Fahrerlizenz sind:

- Amputationen von Finger, sofern das Greifvermögen beider Hände nicht beeinträchtigt ist,
- Prothesen für Gliedmaßen, sofern die Funktionsprüfung normal oder fast normal ist,
- eine funktionelle Beeinträchtigung der Beweglichkeit von Gliedmaßen um weniger als 50%.

1.5

Liste der Krankheiten und Behinderungen, die mit der Ausübung des Motorsports unvereinbar sind oder aber ein ärztliches Attest von einem besonderen Gremium erforderlich machen.

1.5.1
Absolut ausgeschlossen sind:
- Epilepsie mit klinischer Manifestation in Behandlung oder ohne Behandlung, festgestellt im Verlauf der letzten 10 Jahre,
- irgendwelche Herz-Kreislaufprobleme mit dem Risiko des plötzlichen Herztodes.
- Blindheit auf einem Auge (einäugige Erblindung). Der Zustand von Fahrern mit Blindheit auf einem Auge, wird auf Einzelbasis durch die Medizinische Kommission der FIA untersucht.

Zusätzlich kann die Medizinische Kommission der FIA für jedes, sich aus einem den vorgenannten Ausschlüssen ergebenden Problem und für jede vorgelegte Dokumentation gegebenenfalls die Meinung einer Expertengruppe suchen.

1.5.2
Gegenanzeigen, die nicht vereinbar sind mit der Ausstellung einer Standard-Lizenz, für die jedoch ein Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung möglich ist:
(Siehe Kapitel I, Artikel 18 des vorliegenden Anhangs)
- alle Einschränkungen in Bezug auf Gelenke, Amputationen und Prothesen, welche nicht die in Punkt 1.4 aufgeführten Kriterien erfüllen,
- wichtige zentrale oder periphere sensomotorische Fehlfunktionen (Monoplegie, halbseitige Lähmung, Querschnittslähmung, usw.).

1.5.3
Krankheiten oder Behinderungen, für die ein ärztliches Attest von einem vom ASN anerkannten Gremium erforderlich ist (Medizinische Kommission oder, falls keine vorhanden ist, ein vom ASN anerkannter Arzt):
- Diabetes, der mit Insulin oder mit Sulfonylharnstoffen behandelt wird, vorausgesetzt jedoch, dass dem vom ASN anerkannten Gremium ein vertrauliches Dokument vorgelegt wird, durch welches die ständige Überwachung und die Art der Behandlung der betreffenden Person bestätigt wird; außerdem muss in der Eignungsbestätigung (siehe 1.8) die Formulierung „ärztliche Überwachung notwendig“ eingetragen sein,
- jeder krankhafte kardiale oder arterielle Zustand,
- alle psychologischen Erkrankungen einschließlich Aufmerksamkeitsdefizitsyndrom mit Hyperaktivität (ADHS), die zu Verhaltensproblemen führen können und einer fachgerechten Behandlung bedürfen,
- jedes Gesundheitsproblem, das aufgrund seiner Art und Weise oder der erforderlichen Behandlung zu schädlichen Folgen bei der Ausübung von Motorsport, einschließlich im Falle eines Unfalls, führen könnte.

1.6 Medizinisches Untersuchungsformular

In jedem Land muss die entsprechende Nationale Sporthoheit in Anlehnung an die nationalen gesetzlichen Bestimmungen oder Gepflogenheiten entwerfen und drucken lassen:
i) ein medizinischer Fragebogen
ii) ein medizinisches Formular.
In Übereinstimmung mit den vorliegenden Bestimmungen werden diese Unterlagen an alle Lizenz-Antragsteller verteilt.

1.6.1 Medizinischer Fragebogen
Er wird von dem betroffenen Fahrer unterschrieben.
Ein Vorschlag zur Formulierung dieses Fragebogens ist auf Anfrage bei der FIA erhältlich.

1.6.2 Medizinisches Formular
Das medizinische Formular muss folgendes beinhalten:
- die für den untersuchenden Arzt notwendigen Informationen (ein Vorschlag zur Formulierung ist auf Anfrage bei der FIA erhältlich),
- die nachfolgenden Gesamt-Informationen:
- Größe und Gewicht der Person,
- Blutgruppe und Rhesusfaktor, falls dies in dem betreffenden Land gesetzlich vorgeschrieben ist,
- irgendwelche Allergien, ob in medizinischer Behandlung oder nicht,
- das Datum der letzten Anti-Tetanus Impfung
- die Ergebnisse, mit Zahlen, zur Bewertung des Bewegungsapparates,
- die Ergebnisse, mit Zahlen, zum Sehtest,
- die Blutdruckwerte und eine Erklärung, dass die weiteren Untersuchungen (einfaches EKG oder Belastungstest, je nach Alter und Einzelfall) durchgeführt wurden.

In Ländern, in denen dies gesetzlich vorgeschrieben ist, können für das nationale medizinische Formular zusätzliche Tests vorgeschrieben sein. Es wird über dem Stempel des ASN von dem Arzt unterschrieben, der die medizinische Untersuchung durchgeführt hat.
Am Ende des medizinischen Formulars muss der Antragsteller die Erklärung unterschreiben, dass:
- die Angaben, die dem Arzt in Bezug auf seinen gegenwärtigen Gesundheitszustand und auf die medizinische Vorgeschichte gemacht wurden, richtig sind,
- er sich verpflichtet, keine Substanzen einzunehmen, die auf der Liste der Verbotenen Substanzen und Methoden der World Anti-Doping Agentur aufgeführt sind:
- er sich verpflichtet, seinen ASN unverzüglich über alle wichtigen Änderungen in Bezug auf seinen Gesundheitszustand zu unterrichten:
  - aus medizinischer Sicht, einschließlich aller Medikamente, die er über mehr als drei Wochen einnimmt,
  - die Verletzung betreffend, ob dem Unfall eine Zeitspanne der Arbeitsunfähigkeit folgt oder nicht und ob diese mit der Ausübung von Motorsport zusammenhängt oder nicht.

1.6.3 Behandlung des medizinischen Formulars und Fragebogens
Diese Unterlagen verbleiben beim ASN, unter Beachtung der Bestimmungen zur Einhaltung der ärztlichen Schweigepflicht.
Um jedoch eine sichere Computerdatei zu erstellen, welche den bei Motorsportveranstaltungen eingesetzten Ärzten bei einem Unfall oder bei einer zwischenzeitlich auftretenden Krankheit zur Verfügung gestellt wird, kann die FIA eine Kopie verlangen. Die Kategorie der betreffenden Fahrer wird zu gegebener Zeit von der FIA Medical Commission festgelegt.

1.7 Pflichten des untersuchenden Arztes

Der Arzt, der die medizinische Eignungs-Untersuchung durchführt, muss das vom Antragsteller vorzulegende nationale medizinische Untersuchungsformular verwenden und es vollständig ausfüllen. Der Antragsteller muss dieses Dokument dann sofort an die betreffende nationale Sporthoheit schicken. Der untersuchende Arzt trifft die Entscheidung über die Eignung oder die Untauglichkeit.
Er kann dabei die Meinung des vom ASN anerkannten Gremiums einholen (nationale medizinische Kommission oder anerkannter Arzt).

1.8 Attest zur Eignung

Zu jeder internationalen Fahrerlizenz gehört das ärztliche Eignungsattest:
- entweder auf der Rückseite der Lizenz
- oder auf einem beigefügten Dokument.

Gemäß medizinischer Normen der FIA geeignet für die Ausübung von Motorsport:
Datum:
Sehhilfe (Brille oder Linsen) JA / NEIN
Besondere ärztliche Überwachung JA / NEIN

1.9 Verteilung der Bestimmungen

Zusätzlich zu den Unterlagen, die in ihrer Obhut liegen, sollen die ASN die vorliegenden Bestimmungen an die untersuchenden Ärzte verteilen oder auf dem Lizenzantrag eine Website aufführen, wo diese Bestimmungen zu finden sind.

2. Medizinische Überwachung bei Wettbewerben

Die Überprüfung des ärztlichen Eignungsattestes durch den Medizinischen Einsatzleiter eines Wettbewerbs kann die vorherige in bestimmten Fällen verlangte Untersuchung ersetzen. Außerdem können der Medizinische Einsatzleiter, der Medizinische Delegierte der FIA, falls anwesend und der Rennleiter zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbs oder nach Zieleinlauf die ärztliche Untersuchung eines Fahrers anordnen, unabhängig davon, ob dies aufgrund seines Verhaltens für erforderlich gehalten wird oder nicht. Die Sportautoritäten werden aufgrund des Berichtes des Medizinischen Einsatzleiters und des Medizinischen Delegierten der FIA, falls anwesend die notwendigen Entscheidungen treffen. Diese Untersuchung kann gegebenenfalls auch einen Alkoholtest beinhalten.

2.1 Neurologische Tests

Fahrer, die in einer FIA-Weltmeisterschaft genannt sind, können einem neurologischen Test unterzogen werden. Der Medizinische Delegierte der FIA für die betreffende Meisterschaft ist verantwortlich für die Methode einer solchen Untersuchung. Die vertraulichen Ergebnisse werden zu Vergleichszwecken verwendet.

2.2 Verfahren nach einem Unfall, Krankheit oder irgendwelchen gesundheitlichen Problemen

2.2.1 Verfahren bei einem Wettbewerb

Nach einem/einer während eines Wettbewerbs erlittenen Unfall, Krankheit oder gesundheitlichem Problem (falls die Diagnose zu einem späteren Zeitpunkt erfolgte, siehe Artikel 2.2.2)

a) Verantwortlichkeit des Fahrers
Der Fahrer (oder seine Angehörigen in einem Fall höherer Gewalt) ist dafür verantwortlich, den Medizinischen Einsatzleiter sowie den für die Serie oder die Meisterschaft zuständigen Arzt über alle gesundheitlichen Probleme (mit Ausnahme von vollständig harmlosen Problemen) umgehend zu informieren.
Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:
Außerdem sind der Medizinische Delegierte der FIA (per E-Mail) und die FIA (medical@fia.com) zu informieren.

b) Ärztliche Untersuchung
Eine ärztliche Untersuchung kann zu jeder Zeit angeordnet und durchgeführt werden durch:
- den Medizinischen Einsatzleiter oder
- den Medizinischen Delegierten der FIA oder den für die Serie oder die Meisterschaft zuständigen Arzt, falls anwesend.

Es ist für den betroffenen Fahrer verpflichtend, sich dieser ärztlichen Untersuchung zu unterziehen und das Team des Fahrers wird hierüber durch den Medizinischen Einsatzleiter oder den Medizinischen Delegierten der FIA, falls anwesend informiert.

c) Entscheidung nach der ärztlichen Untersuchung:
Der Arzt, welcher die Untersuchung angeordnet und durchgeführt hat, entscheidet:
- entweder, dass der Fahrer den entsprechenden Wettbewerb wieder aufnehmen darf, oder
- dass es dem Fahrer verboten ist, an dem entsprechenden Wettbewerb weiter teilzunehmen und dass vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben eine Untersuchung durchgeführt werden muss.

d) Durchführung einer Nachverfolgung, falls eine Untersuchung vor Wiederaufnahme von Wettbewerben angeordnet wurde.

Der Medizinischen Einsatzleiter des Wettbewerbs, in welchem der Unfall/das Problem auftrat:
- Informiert den ASN des Fahrers über den Unfall/das Problem und dass eine Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben angeordnet worden ist.
- Informiert den ASN des Fahrers über die Entwicklung des gesundheitlichen Zustands, falls der Fahrer in ein Krankenhaus eingeliefert wurde.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:
Zusätzlich gleichzeitige Information an den Medizinischen Delegierten der FIA (per E-Mail) und die FIA (medical@fia.com).

Der Fahrer (oder in einem Fall höherer Gewalt seine Angehörigen):
- Informiert den ASN, den Medizinischen Einsatzleiter des Wettbewerbs, in welchem der Unfall/das Problem auftrat, sowie den für die Serie oder die Meisterschaft zuständigen Arzt über die Entwicklung seines gesundheitlichen Zustands durch Beifügung von klaren und umfangreichen Informationen, einschließlich bildgebender Materialien.
- Übersendet zusätzlich all diese Informationen an den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnehmen möchte, und informiert ihn über das Erfordernis einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben (um die Kontaktdaten des Medizinischen Einsatzleiters zu erhalten, muss der ASN des Landes kontaktiert werden, in welchem der Wettbewerb stattfindet, oder gegebenenfalls die FIA unter medical@fia.com).

  Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:
  Weiterhin müssen gleichzeitig der Medizinische Delegierte der FIA (per E-Mail) und die FIA (medical@fia.com) informiert werden.

- Muss es unterlassen, an irgendeinem, im Internationale Sportkalender der FIA eingetragenen Motorsportwettbewerb teilzunehmen, bis die Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben mit einem zufriedenstellenden Ergebnis abgeschlossen ist.

Der ASN des Fahrers:
- Auf Grundlage der Informationen und Dokumente, die er vom Fahrer erhalten hat, nach Durchführung aller erforderlicher Untersuchungen und wenn er der Meinung ist, dass die Gesundheit des Fahrers komplett wiederhergestellt ist, stellt er dem Fahrer ein Dokument zur Verfügung, in welchem bestätigt wird, dass er den Fall verfolgt hat und dem betreffenden Fahrer die Wiederaufnahme von Wettbewerben genehmigt, vorbehaltlich der Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an dem der Fahrer teilnimmt.
- Stellt sicher, dass der Fahrer den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an dem der Fahrer teilnehmen möchte, über seinen gesundheitlichen Zustand und die Bedingung zur Durchführung einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben informiert hat.
- Füllt im Falle eines schweren Unfalls den medizinischen Teil der World Accident Database (htpp://www.fia.com/fia-world-accident-database) und dann zu einem späteren Zeitpunkt die Informationen in Bezug auf die Entwicklung des gesundheitlichen Zustands des Fahrers aus.

Der Medizinische Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnimmt:
- Fordert den Fahrer auf, sich einer Untersuchung vor Aufnahme des Wettbewerbs zu unterziehen, nachdem dieser das Dokuments seines ASNs mit der Bestätigung, dass er vorbehaltlich der erfolgreichen Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnimmt, seine Rückkehr zur Teilnahme an Wettbewerben genehmigt, vorgelegt hat.

<u>Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:</u>
Die Untersuchung vor Wiederaufnahme von Wettbewerben wird zusammen mit dem Medizinischen Einsatzleiter der FIA durchgeführt, es sei denn, diese wurde im Vorfeld eines internationalen Wettbewerbs, der nicht zu einer FIA-Weltmeisterschaft zählt, durchgeführt.

2.2.2 Verfahren außerhalb eines Wettbewerbs

Verfahren nach einem Unfall (einschließlich inländischer Unfälle), einer Krankheit oder einem gesundheitlichem Problem, der/die/das außerhalb eines Wettbewerbs erlitten oder diagnostiziert wurde.

a) Verantwortlichkeit des Fahrers
Der Fahrer (oder seine Angehörigen in einem Fall höherer Gewalt) ist dafür verantwortlich, seinen ASN über alle körperlichen oder gesundheitlichen Probleme (mit Ausnahme von vollständig harmlosen Problemen), die außerhalb eines Wettbewerbs diagnostiziert wurden, und über alle Unfälle, die sich außerhalb eines Wettbewerbs ereignet haben oder deren Folgen diagnostiziert wurden, zu informieren.
Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:
Außerdem sind der Medizinische Delegierte der FIA (per E-Mail) und die FIA (medical@fia.com) zu informieren.

b) Entscheidung des ASN oder des Medizinischen Delegierten der FIA:
Auf Grundlage der Informationen und Dokumente, die der Fahrer übermittelt hat und nach Durchführung aller erforderlicher Untersuchungen, muss der ASN des Fahrers entscheiden, ob der Fahrer sich einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben unterziehen muss oder nicht und er muss den Fahrer über diese Entscheidung informieren.
Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:
Der ASN des Fahrers muss außerdem umgehend den Medizinischen Delegierten der FIA über seine Entscheidung informieren.
Der Medizinische Delegierte der FIA kann auch eine Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben anordnen, falls er dies für erforderlich hält. In diesem Fall informiert die FIA den Fahrer entsprechend.

c) Nachfolgende Maßnahmen, falls eine Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben angeordnet wurde

Der Fahrer:
- Muss seinen ASN über die Entwicklung seines gesundheitlichen Zustands informieren und ihm klare und umfangreiche Informationen, einschließlich bildgebender Materialien, zur Verfügung stellen.
- Muss zusätzlich all diese Informationen an den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem er teilnehmen möchte, übersenden und ihn über das Erfordernis einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben informieren (um die Kontaktdaten des Medizinischen Einsatzleiter zu erhalten, muss der ASN des Landes kontaktiert werden, in welchem der Wettbewerb stattfindet, oder gegebenenfalls die FIA unter medical@fia.com).

- Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:
  Außerdem sind der Medizinische Delegierte der FIA (per Email) und die FIA (medical@fia.com) zu informieren.

- Darf nicht an irgendeinem, im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragenen Motorsportwettbewerb teilnehmen, bis die Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben mit einem zufriedenstellenden Ergebnis abgeschlossen ist.

Der ASN des Fahrers:
- Stellt dem Fahrer ein Dokument zur Verfügung, wenn er der Meinung ist, dass die Gesundheit des Fahrers zufriedenstellend widerhergestellt ist, mit der Bestätigung, dass er den Fall verfolgt hat und dem betreffenden Fahrer die Wiederaufnahme von Wettbewerben genehmigt, vorbehaltlich der Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an dem der Fahrer teilnimmt.
- Stellt sicher, dass der Fahrer den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an dem der Fahrer teilnehmen möchte, über seinen gesundheitlichen Zustand und die Bedingung zur Durchführung einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben informiert hat.

Der Medizinische Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnimmt: 211

- Fordert den Fahrer auf, sich einer Untersuchung vor Aufnahme des Wettbewerbs zu unterziehen, nachdem dieser das Dokument seines ASNs mit der Bestätigung, dass er vorbehaltlich der erfolgreichen Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnimmt, seine Rückkehr zur Teilnahme an Wettbewerben genehmigt, vorgelegt hat.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:
Die Untersuchung vor Wiederaufnahme von Wettbewerben wird zusammen mit dem Medizinischen Einsatzleiter der FIA durchgeführt, es sei denn, diese wurde im Vorfeld eines internationalen Wettbewerbs, der nicht zu einer FIA-Weltmeisterschaft zählt, durchgeführt.

2.2.3 Strafen bei Verstößen
Jeder Verstoß eines Fahrers gegen die in Artikel 2.2.1 und 2.2.2 aufgeführten Verfahren kann den Sportkommissaren entweder vor Ort während einer Veranstaltung oder bei einem zukünftigen, im Internationalen Sportkalender FIA eingetragenen Wettbewerb angezeigt werden, so dass diese die entsprechenden Entscheidungen treffen und gegebenenfalls Bestrafungen anordnen können.

3. Organisation der Bekämpfung von Doping

Ziel und Zweck der Anti-Doping-Bestimmungen der FIA ist es, die grundsätzlichen Rechte der Fahrer zur Teilnahme an Sport ohne Doping zu schützen und so Gesundheit, Fairness, Gleichbehandlung und Sicherheit im Motorsport zu unterstützen.
Die Bestimmungen sind im Anhang A zum Internationalen Sportgesetz aufgeführt.

4. Berufungskommission

In jedem Land benennt die nationale Sporthoheit eine medizinische Kommission, die zur Beilegung von Streitfällen zwischen Ärzten und Fahrern einberufen wird, wobei die Vorschriften gemäß Artikel 1.3 und 1.4 der vorliegenden Bestimmungen als Diskussionsgrundlage dienen.
Gegebenenfalls kann ein Fahrer zu einer Testfahrt in Anwesenheit eines Arztes, der Mitglied der medizinischen Kommission oder von der nationalen Sporthoheit anerkannt ist, aufgefordert werden.
Die Entscheidungen einer Nationalen Kommission werden in allen anderen Ländern anerkannt, die der Sport-Gerichtsbarkeit der FIA unterliegen.

5. Bestimmungen für physiologische wissenschaftliche Untersuchungen bei Motorsport-Wettbewerben

5.1 Allgemeine Anmerkungen

Physiologische wissenschaftliche Untersuchungen sind Teil des medizinischen Bereichs und können vollständig oder teilweise durchgeführt werden:

a) entweder außerhalb des Ortes eines Wettbewerbs und, sofern das freiwillige und persönliche Einverständnis der Teilnehmer in strikter Übereinstimmung mit den gültigen Gesetzen und Bestimmungen eingeholt wurde, sie unterliegen nicht den nachstehenden Bestimmungen (6.2, 6.3 und 6.4);
b) oder während eines Wettbewerbs selbst und/oder der vorangehenden Trainingssitzungen; zusätzlich zu den Bestimmungen in Bezug auf die Zustimmung wie vorstehend aufgeführt dürfen sie in diesem Fall zu keiner Zeit oder aus welchem Grund auch immer den normalen Ablauf dieses Wettbewerbs beeinträchtigen und sie dürfen nicht irgendwelche Bewerber oder Fahrer, die davon nicht betroffen sind, behindern. Demzufolge unterliegen sie den Bestimmungen wie nachstehend aufgeführt (6.2, 6.3 und 6.4).

5.2 Veranlassung zur Durchführung der Studie

Die Durchführung der Studie und die Auswahl ihrer Untersuchungsthemen können veranlasst werden: 212

a) durch einen unabhängigen, die Untersuchung durchführenden Arzt oder eine juristische Person, welchem ein zu diesem Thema kompetentes medizinisches Team zur Verfügung steht;
b) durch einen ASN, durch seine Medizinische Kommission;
c) durch die Medizinische Kommission der FIA.

Anmerkung: In den Fällen b) oder c) bestimmt die betreffende Kommission den (die) untersuchenden Arzt (Ärzte).

5.3 Vorherige Zustimmungen

Keine während eines Wettbewerbs geplante Studie darf ohne die vorherige Zustimmung der zuständigen Medizinischen Kommission durchgeführt werden, das heißt:

5.3.1
Bei nationalen oder internationalen Wettbewerben, mit der Ausnahme von FIA Weltmeisterschaften, und im Falle eines Wettbewerbs innerhalb des geographischen Gebiets eines einzelnen ASN, ist die Zustimmung der betreffenden nationalen Medizinischen Kommission erforderlich und ausreichend.

5.3.2
Für alle Studien mit Beteiligung von Fahrern oder Beifahrern, die an einer FIA-Weltmeisterschaft teilnehmen, und für internationale Studien außerhalb der FIA-Meisterschaften, die im Verlauf eines einzigen Wettbewerbs, jedoch in den Gebieten verschiedener ASN durchgeführt werden, ist die Zustimmung der Medizinischen Kommission der FIA vorgeschrieben; jeder Antrag, der unter diese Vorgaben fällt, muss folglich an die Medizinische Kommission der FIA geschickt werden, egal, ob er durch eine Nationale Medizinische Kommission veranlasst wurde oder nicht.

5.4

Zusätzlich vorgeschriebene Bedingungen für den normalen „vor Ort“ Ablauf einer physiologischen wissenschaftlichen Untersuchung während eines Wettbewerbs und/der die damit zusammenhängenden Trainingssitzungen

In allen Fällen ist die Zustimmung der folgenden Parteien notwendig:
- des ASN, in dessen Gebiet die Studie durchgeführt wird,
- des Veranstalters
- des Race Directors,
- des Medizinischen Einsatzleiters,
- des Organisationsleiters bei FIA-Weltmeisterschaften.

Zu diesem Zweck muss in dem schriftlichen Antrag aufgeführt sein:
- die Art, der Umfang und der Anbringungsort der für die Untersuchung erforderlichen medizinischen Ausrüstung;
- der Ort der Untersuchung und die erforderliche Zeit, mit genauer Aufführung:
  - bei Rundstreckenwettbewerben, ob sie während der Trainingssitzungen oder während des Rennens selbst durchgeführt werden soll,
  - bei Rallyes, ob sie während einer gezeiteten Wertungsprüfung oder während eines Verbindungsabschnitts durchgeführt werden soll.
- die Anzahl der Personen, welche das medizinische Untersuchungsteam bilden, einschließlich des medizinischen Personals.

Für Veranstaltungen, bei denen ein Medizinsicher Delegierter der FIA anwesend ist, muss ihm dieser schriftliche Antrag zur Information zugeschickt werden.

5.5 Verwendung der wissenschaftlichen Ergebnisse

Die wissenschaftliche Arbeit bleibt das alleinige Eigentum der untersuchenden Ärzte oder gegebenenfalls einer juristischen Person, welcher ein zu diesem Thema kompetentes medizinisches Team zur Verfügung steht.

a) Es ist ihnen deshalb völlig freigestellt, sie nach Belieben zu verteilen.

b) Sie sind jedoch verpflichtet, die Ergebnisse ihrem ASN und der FIA mitzuteilen.

KAPITEL III

FAHRERAUSRÜSTUNG

1. Helmvorschriften

1.1 Anerkannte Normen zur Verwendung mit Frontal-Kopfrückhaltevorrichtungen (FHR)

Wenn gemäß nachstehendem Artikel 3 die Verwendung eines FHR vorgeschrieben ist, müssen die Fahrer bei Teilnahme an im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragenen Rundstreckenrennen, Bergrennen oder Rallye-Wertungsprüfungen Schutzhelme tragen, die gemäß einer der nachfolgenden FIA Normen homologiert sind:
- 8858-2002 oder 8858-2010 (Technische Liste No. 41),
- 8859 (Technische Liste No. 49),
- 8860-2010 (Technische Liste No. 33), oder
- 8860-2018 oder 8860-2018-ABP (Technische Liste No. 69)

1.1.1
Fahrer, die an einem Wettbewerb der nachfolgend aufgeführten Meisterschaften teilnehmen, müssen einen Helm gemäß nachfolgender Tabelle tragen:

Meisterschaft	**FIA Norm**
Formel Eins Meisterschaft	8860-2018-ABP
Formel 2	8860-2018-ABP
Formel 3	8860-2018-ABP
Formel (3) Regional	8860-2018-ABP
Formel E (ab der Saison 6)	8860-2018-ABP
FIA Rallye-Weltmeisterschaft für Fahrer der FIA Priorität 1 und deren Beifahrer oder Fahrer der Priorität 2 und deren Beifahrer, sofern sie mit einem World Rally Car gemäß Anhang J 2021, Art. 255A, teilnehmen	8860-2018 oder 8860-2018-ABP
WEC (LMH, LMP2 & LMGTE)	8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA Rallycross-Weltmeisterschaft, für alle Fahrer	8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA GT Weltcup	8860-2018 oder 8860-2018-ABP
Internationale Serien für GT3 Fahrzeuge	8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA Motorsport Games: GT Cups	8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA-Weltcup für Tourenwagen, für permanente Fahrer der kompletten Saison	8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA ETCR E-Tourenwagen Weltcup, für Fahrer, die in der Meisterschaft punkteberechtigt sind	8860-2018 oder 8860-2018-ABP

Es wird streng empfohlen, dass alle Fahrer der FIA Rallye-Weltmeisterschaft und der internationalen Serien, für welche in den Technischen Bestimmungen Vorschriften zu den Crashvorschriften aus der FIA Formel Eins Weltmeisterschaft oder der F3000 übernommen wurden, Helme tragen, die gemäß FIA Norm 8860 (Technische liste No. 33 oder Technische Liste No. 69) homologiert sind.

1.2 Anerkannte Normen zur Verwendung ohne Frontal-Kopfrückhaltevorrichtungen (FHR)

Wenn die Verwendung eines FHR nicht verpflichtend vorgeschrieben ist, müssen die Fahrer bei Teilnahme an im Kalender der FIA eingetragenen Rundstreckenrennen, Bergrennen oder Rallye-Wertungsprüfungen Schutzhelme tragen, die gemäß einer der in der FIA Technischen Liste No. 25 aufgeführten FIA Normen homologiert sind.

1.3 Verwendungsvorschriften

Fahrer von Fahrzeugen mit offenem Cockpit sowie Fahrer, die an einem Wettbewerb der WEC Meisterschaft teilnehmen, müssen Integralhelme tragen, deren Kinnstreben integraler Teil der Helmstruktur sind und einer von der FIA genehmigten Norm entsprechen. Diese Vorschrift ist für historische Fahrzeuge mit offenem Cockpit sowie für Autocross SuperBuggy, Buggy1600 und Junior Buggy empfohlen.
Abreißfolien an den Visieren dürfen nicht auf die Strecke oder in die Boxengasse geworfen werden.
Vollvisiere bei Integralhelmen, die in den Technischen Listen No. 33, 69, 41 und 49 aufgeführt sind, müssen mit einem FIA-Aufkleber versehen sein. Die Daten für Anwendung sind wie folgt:

- Visiere mit Herstellungsdatum ab 01.01.2016 müssen einen FIA-Aufkleber haben.
- Visiere mit Herstellungsdatum vor dem 31.12.2015 müssen nicht mit einem FIA-Aufkleber versehen sein und dürfen weiterhin ohne diesen verwendet werden.

Fahrer und Beifahrer von Fahrzeugen mit geschlossenem Cockpit, die Integralhelme tragen, müssen den folgenden Test absolvieren (1) um sicherzustellen, dass ein angemessener Zugang zum Luftweg eines verletzten Fahrers vorhanden ist,

- Der Fahrer sitzt in seinem Fahrzeug, mit Helm sowie vorhandenem und befestigtem FIA genehmigten Kopfrückhaltesystem, Sicherheitsgurte geschlossen,
- Mit der Hilfe von zwei Rettungsassistenten muss es dem Medizinischen Einsatzleiter des Wettbewerbs (oder dem Medizinischen Delegierten der FIA, wenn vor Ort) möglich sein, den Helm abzunehmen, wobei der Kopf des Fahrers dauerhaft in neutraler Position verbleiben muss.
  Falls dies nicht möglich ist, muss der Fahrer einen Helm mit offenem Visier tragen.
  Um den vorstehenden Test vor dem Start einer Veranstaltung durchzuführen, müssen die Fahrer den Medizinischen Delegierten der FIA oder den Medizinischen Einsatzleiter kontaktieren.
  (1) empfohlen für historische Fahrzeuge.

1.4 Änderungen

Ein Helm darf bezüglich seiner Herstellerspezifikation nicht verändert werden, es sei denn, dies geschieht in Übereinstimmung mit den vom Hersteller festgelegten Vorschriften. Zubehör muss in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Herstellers des Helms befestigt werden. Jede weitere Änderung oder Hinzufügung von Zubehör (Helmkameras, Visiere, etc.) bewirkt, dass die FIA Homologation des Schutzhelms erlischt.

1.5 Höchstgewicht und Kommunikationssysteme

- Das Gewicht der Schutzhelme kann jederzeit während eines Wettbewerbs überprüft werden und darf für Integralhelme 1900 g und für Helme mit offenem Visier 1700 g einschließlich aller Zubehörteile und Befestigungen nicht überschreiten.
- In den Helm eingebaute Funkgeräte sind für alle Rundstrecken- und Bergrennen, mit Ausnahme von Rallycross und Autocross Wettbewerben, untersagt (jedoch sind Kopfhörer, die im Ohr direkt fixiert werden – sogenannte Ohrknopfhörer zulässig). Anträge zur Abweichung von dieser Regelung – nur aus medizinischen Gründen zulässig – können über die medizinische Kommission des ASN des Fahrers gestellt werden. Die Anbringung eines Mikrophons darf nur in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des vorstehenden Abschnitts 1.4 erfolgen.

1.6 Verzierung

Die Farbe zur Helmlackierung kann mit dem Material der Helmschale eine Reaktion eingehen und das Schutzvermögen beeinflussen; es liegt in der Verantwortlichkeit des Bewerbers, die vom Hersteller veröffentlichten Richtlinien, wie in den Nutzungsrichtlinien für den Helm und auf der Website des Helm-Herstellers aufgeführt oder auf Anfrage direkt vom Hersteller erhältlich, zu verzieren.
Die zu lackierende Helmschale sollte wirksam abgedeckt werden, da Farbe, die in den Innenteil gelangt, die Eigenschaften des Helmaußenmaterials beeinflussen kann.
Weiterhin sollten bei der Verwendung von Aufklebern und Abziehbildern die Herstelleranweisungen beachtet werden.

2. Feuerfeste Bekleidung

Bei allen Rundstreckenrennen, Bergrennen, Rallye-Wertungsprüfungen und Selektiv-Abschnitten bei Cross-Country Wettbewerben mit Eintragung im Internationalen Terminkalender der FIA ist für alle Fahrer und Beifahrer das Tragen von flammenabweisenden Overalls sowie von Handschuhen (nicht vorgeschrieben für Beifahrer), langer Unterwäsche, Gesichtshaube, Socken und Schuhen mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2000 (Technische Liste No. 27) oder FIA Norm 8856-2018 (Technische Liste 74) vorgeschrieben.

Für Fahrer und Beifahrer, die an einem Wettbewerb der nachfolgend aufgelisteten Meisterschaften teilnehmen, sind flammenabweisende Overalls sowie Handschuhe (nicht vorgeschrieben für Beifahrer), lange Unterwäsche, Gesichtshaube, Socken und Schuhen mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2018 Standard (Technische Liste 74) vorgeschrieben:

- Formel E (ab Saison 6)
- Formel Eins Weltmeisterschaft
- WEC (ab der Saison 2021)
- FIA Rallye-Weltmeisterschaft für Fahrer der FIA Priorität 1 (und deren Beifahrer)
- Formel 2
- FIA World Rallycross Meisterschaft, für alle Fahrer
- FIA World Touring Car Cup
- FIA GT World Cup
- FIA Motorsport Games: GT CUP
- Internationale Serien mit GT3-Fahrzeugen
- FIA Weltmeisterschaft Cross-Country Rallyes, für alle Fahrer (und deren Beifahrer)
- FIA World Cup für Cross-Country Bajas, für alle Fahrer (und deren Beifahrer)
- FIA Rallye-Weltmeisterschaft für Fahrer der FIA Priorität 2, 3 oder 4 (und deren Beifahrer)
- Formel 3
- FIA ETCR E-Tourenwagen Weltcup, für in der Meisterschaft punkteberechtigten Fahrer

Fahrer, die an einem Wettbewerb der unten aufgeführten Meisterschaften teilnehmen, müssen Handschuhe tragen, die ab 2023[(1)] nach der Norm FIA 8856-2018 (Technische Liste Nr. 74) homologiert sind:

* Formel-1-Weltmeisterschaft

[(1)] Handschuhe, die ab 2023 homologiert werden, müssen eine Homologationsnummer gleich oder höher als 23 haben, wie im folgenden Beispiel DC.XXX.23-G gezeigt.

Für die WRC wird empfohlen, dass die Fahrer eine Gesichtshaube mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2000 oder gemäß FIA Norm 8856-2018, welche auf der Technischen Liste also Gesichtshaube aufgeführt ist, verwenden, welche die auf den Nacken des Fahrers übertragene Belastung bei Abnahme des Helms verringert.

Die Benutzer müssen sicherstellen, dass die Kleidung nicht zu eng ist, da dies die Schutzwirkung verringert. Die Gesichtshaube muss unter dem Rennoverall getragen werden. Der Nacken, die Handgelenke und die Fußknöchel müssen immer durch mindestens zwei Elemente der Schutzkleidung bedeckt sein. Die Gesichtshaube und die obere Unterwäsche müssen über mindestens 3 cm rund um den Nacken des Fahrers überlappend sein, ausgenommen an der vorderen Mittellinie, wo eine Überlappung von mindestens 8 cm vorhanden sein muss.

Die obere und untere Unterwäsche muss im Bereich der Taille eine Überlappung von mindestens 7 cm aufweisen.

Im Falle eines aus medizinischer Sicht gerechtfertigtem Grund, kann Unterwäsche ohne FIA-Genehmigung direkt auf der Hautfläche des Fahrers und unter der vorgeschriebenen FIA-genehmigten Unterwäsche getragen werden. Die Verwendung von synthetischen und nicht flammensicheren Materialien in Kontakt mit der Haut des Fahrers ist jedoch nicht zulässig.

Fahrer und Beifahrer können zwischen ihrer Haut und der vorgeschriebenen FIA-zugelassenen Unterwäsche:

i) zusätzliche persönliche flammensichere Unterwäsche tragen, die nicht von der FIA zugelassen ist, oder

ii) FIA-genehmigte persönliche Unterwäsche.

Es dürfen ausschließlich Knie- oder Ellbogenpolster, die flammensicher sind und der ISO Norm 15025 entsprechen, über den Overalls getragen werden.

Stickereiarbeiten direkt auf dem Overall dürfen wegen der besseren Hitzeisolation nur auf die äußerste Schicht aufgenäht werden. Stützmaterialien für Aufnäher und das Garn zu deren Befestigung müssen

aus flammengeprüftem Material bestehen. Die Aufnäher dürfen durch alle Schichten hindurch aufgenäht werden, sofern das Garn aus flammensicherem Material besteht und der ISO Norm 15025 entspricht. Aufdrucke auf der Fahrerbekleidung müssen vom Hersteller des Produktes durchgeführt werden und sie dürfen nicht die Leistungsfähigkeit wie in Norm 8856-2000 oder 8856-2018 aufgeführt beeinträchtigen (siehe Anhang 1 der FIA Norm 8856-2000 oder Anhang F der FIA Norm 8856-2018 zu den ausführlichen Vorschriften und Anweisungen für die Verwendung). Für jede gemäß FIA Norm 8856-2018 hergestellte Kleidung, bei der Aufdrucke angebracht sind, muss eine Hersteller-Zertifikat vorgelegt werden.
Bei Rennen mit stehendem Start müssen die Fahrer von einsitzigen Rennwagen Handschuhe in einer gut sichtbaren Farbe, die sich von der Hauptfarbe des Fahrzeugs deutlich unterscheidet, tragen, so dass bei Schwierigkeiten der Fahrer die Aufmerksamkeit des Starters auf sich ziehen kann.
Stoffe innerhalb einem vom Fahrer eventuell getragenen Kühlsystem sind beschränkt auf Wasser oder Luft unter Luftdruck. Bei Verwendung von Wassersystemen darf die Durchnässung von Kleidung nicht Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit des Systems sein.
Für Wettbewerbe, die bei extremer Hitze stattfinden, wird die Verwendung eines Kühlsystems empfohlen (zum Beispiel verbunden mit der dafür vorgesehenen Unterwäsche und mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2000 oder der FIA Norm 8856-2018).

2.1 Biometrische Vorrichtungen

Während der Rennen dürfen die Fahrer eine Vorrichtung zur Erfassung biometrischer Daten tragen.
- Falls die biometrische Vorrichtung in eine gemäß FIA Standard 8856 homologierte Schutzkleidung integriert ist, so muss die Kleidung gemäß FIA Standard 8856 und 8858-2018 homologiert sein.
- Falls die biometrische Vorrichtung eine unabhängige Vorrichtung ist, so muss sie in allen Fällen gemäß FIA Standard 8868-2018 homologiert sein.

Diese Vorrichtung muss zusätzlich zu der gemäß FIA Standard 8856 homologierten Kleidung getragen werden.

3. Frontal-Kopfrückhaltevorrichtung (FHR)

3.1

Das Tragen jeglicher Vorrichtung, die den Kopf oder den Hals schützen soll und die am Helm befestigt ist, ist bei allen internationalen Wettbewerben verboten, es sei denn, die Vorrichtung wurde in Übereinstimmung mit FIA-Norm 8858 genehmigt. Homologierte FHR Systems sind in der Technischen Liste No. 29 der FIA aufgeführt.
Der Mindestneigungswinkel des HANS-Kragen muss 60° zur Horizontalen betragen.
Polsterung zwischen dem Fahrer und dem HANS-Kragen darf nicht stärker sein als 15 mm, wenn der Fahrer in seiner vollständigen Ausrüstung und mit befestigten Sicherheitsgurten im Fahrzeug sitzt. Die Polsterung muss mit einem flammengeprüften Material gemäß ISO 15025 bedeckt sein und die Polsterung darf auf keiner Seite des HANS-Kragens breiter als 8 mm sein.

FIA-genehmigte FHR Systeme müssen bei allen internationalen Wettbewerben von allen Fahrern und Beifahrern verwendet werden, mit den folgenden Ausnahmen oder Bestimmungen:
Das Tragen eines FIA-genehmigten FHR Systems ist:
a) vorgeschrieben für Formel 1 Fahrzeuge ab Periode G, ausgenommen im Falle einer durch die FIA Sicherheitskommission ausgestellten schriftlichen Ausnahmegenehmigung,
b) empfohlen für andere Historische Fahrzeuge,
c) nicht vorgeschrieben für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen der Kategorien I, III, IIIA, IV, V Elektrokarts, VII und VIII;
d) empfohlen für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen der Kategorien II, V Fahrzeuge und VI mit einem Technischen Wagenausweis ausgestellt vor dem 01.01.2006;

Für andere Fahrzeuge, bei denen es aus technischen Gründen nicht praktikabel ist, ein von der FIA genehmigtes FHR anzubringen, kann bei der FIA-Sicherheitskommission eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden.

3.2 Verwendungsvorschriften

FHR Systeme dürfen nur mit den FIA genehmigten Teilen gemäß nachfolgender Auflistung verwendet werden:

Helm (2)	**Halterungssystem** (Haltegurt, Haltegurtbefestigung und Helmbefestigung)
FIA 8860 (Technische Liste No. 33 und 69) FIA 8858 (Technische Liste No. 41) FIA 8859 (Technische Liste No. 49)	FIA 8858 (Technische Liste No. 29)

(2) Obligatorisches Tragen von Helmen in jeder Meisterschaft gemäß vorstehendem Artikel 1.1.

Die FHR Systeme müssen verwendet werden in Übereinstimmung mit:
a) Der „Anleitung und Montagevorschriften für HANS®-Systeme bei Wettbewerben“
b) Der „Anleitung und Montagevorschriften für Hybrid und Hybrid Pro Vorrichtungen bei Wettbewerben“,

3.3

Kompatibilität und zulässige Verwendung von Teilen, die gemäß FIA-Normen 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 und 8860-2018 genehmigt sind

	FHR 8858-2010	***Halterung (mit Befestigung) 8858-2010***	***Helmbefestigung 8858-2010***	***Helm 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 und 8860-2018***
HANS 8858-2002		*JA*	*JA*	*JA*
Halterung (mit Befestigung) 8858-2002	*NEIN*		*Falls technisch kompatibel*	*JA*
Helmbefestigung 8858-2002	*JA*	*Falls technisch kompatibel*		*NEIN*
Helm 8858-2002	*JA*	*JA*	*NEIN*	

Die FIA-Normen 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 und 8860-2018 sind gültig, wenn sie gemäß dieser Tabelle verwendet werden.

4. Sicherheitsgurte

Zu jeder Zeit während eines Wettbewerbs, wenn das Fahrzeug auf der Strecke, in der Boxengasse, auf einer Wertungsprüfung oder auf einer Wettbewerbsstrecke fährt, müssen die Fahrer ordnungsgemäß durch Sicherheitsgurte in Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen für das entsprechende Fahrzeug in ihrem Sitz gehalten werden.

5. Tragen von Schmuck

Das Tragen von Schmuck in Form von Body Piercing oder von Halsketten aus Metall während eines Wettbewerbs ist verboten und kann vor dem Start überprüft werden.

KAPITEL IV:

FAHRVORSCHRIFTEN BEI RUNDSTRECKENRENNEN

1. Beachtung der Signalgebung

Die in Anhang H zum Internationalen Sportgesetz aufgeführten Anweisungen werden als Bestandteil der vorliegenden Fahrvorschriften betrachtet. Alle Fahrer müssen diese beachten.

2. Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung

a) Ein Fahrzeug darf die gesamte Breite der Rennstrecke benutzen. Sobald es jedoch von einem Fahrzeug eingeholt wird, das dabei ist, es zu überrunden, so muss der Fahrer dem schnelleren Fahrzeug bei der erstbesten Möglichkeit die Gelegenheit zum Überholen bieten.
Falls der eingeholte Fahrer allem Anschein nach keinen vollen Gebrauch von den Rückspiegeln macht, werden von Streckenposten geschwenkte blaue Flaggen gezeigt, um anzuzeigen, dass der schnellere Fahrer überholen will.
Ein Fahrer, der die blaue Flagge augenscheinlich missachtet, wird den Sportkommissaren gemeldet.

b) Es kann, je nach Situation, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite überholt werden. Ein Fahrer darf die Strecke nicht ohne gerechtfertigten Grund verlassen. Es ist nicht mehr als ein Richtungswechsel zur Verteidigung einer Position erlaubt. Jeder Fahrer, der auf die Ideallinie zurückkehrt, nachdem er zuvor seine Position abseits der Ideallinie verteidigt hat, sollte bei Anfahrt auf die Kurve mindestens eine Fahrzeuglänge zwischen seinem eigenen Fahrzeug und der Streckenbegrenzung belassen. Eine Fahrweise, die andere Fahrer jedoch behindern könnte, wie zum Beispiel das absichtliche Drängen eines Fahrzeugs über den Streckenrand hinaus oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist strikt verboten. Jeder Fahrer, der einem der vorgenannten Verstöße für schuldig erachtet wird, wird den Sportkommissaren gemeldet.

c) Die Fahrer müssen zu jeder Zeit die Rennstrecke benutzen und dürfen diese nicht ohne gerechtfertigten Grund verlassen.
Zur Vermeidung von Zweifel werden die weißen Linien, welche die Streckenbegrenzungen definieren, als Teil der Strecke angesehen, nicht jedoch die Kerbs. Wenn ein Fahrzeug aus irgendwelchen Gründen von der Strecke abkommt, darf der Fahrer das Rennen fortsetzen. Dies darf jedoch nur erfolgen, wenn es sicher geschehen kann und ohne, dass ein dauerhafter Vorteil erlangt wird.
Ein Fahrer wird als von der Strecke abgekommen betrachtet, wenn kein Teil des Fahrzeugs in Kontakt mit der Strecke bleibt.
Wenn das Verhalten eines Fahrers dazu führt, dass Trümmerteile auf die Strecke gebracht werden, kann er den Sportkommissaren gemeldet werden.

d) Die Verursachung einer Kollision, wiederholt begangene schwere Fehler oder das offensichtliche Unvermögen, das Fahrzeug zu beherrschen (wie zum Beispiel Abkommen von der Strecke), wird den Sportkommissaren gemeldet und kann eine Bestrafung bis zu und einschließlich der Disqualifikation irgendeines der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.

e) Es ist zu keinem Zeitpunkt erlaubt, ein Fahrzeug unnötigerweise langsam, unberechenbar oder auf eine für andere Fahrer als gefährdend anzusehenden Art und Weise zu fahren.

3. Anhalten von Fahrzeugen während eines Rennens

a) Der Fahrer eines Fahrzeugs, das die Strecke verlässt, da es nicht im Renntempo weiterfahren kann, sollte die Absicht dies zu tun rechtzeitig anzeigen. Es liegt in seiner Verantwortung, dass das Abstellen keine Gefahr darstellt und so nahe wie möglich bei einer Ausfahrt durchgeführt wird.

b) Sollte ein Fahrzeug außerhalb der Boxengasse anhalten, so muss es so schnell wie möglich weg geschoben werden, so dass es keine Gefahr mehr darstellt oder andere Fahrer behindert. Ist es dem Fahrer selbst nicht möglich, sein Fahrzeug zu bewegen, so müssen ihm die Streckenposten Hilfe leisten. Falls diese Hilfeleistung dazu führt, dass der Fahrer das Rennen wieder aufnimmt, so muss dies unter vollständiger Beachtung der Vorschriften sowie ohne Erlangung irgendeines Vorteils erfolgen.
c) Jede auf der Rennstrecke durchgeführte Reparatur darf nur vom Fahrer alleine und unter Verwendung der an Bord des Fahrzeugs mitgeführten Werkzeuge und Teile ausgeübt werden.
d) Das Nachtanken, welcher Art auch immer, ist verboten, ausgenommen das Fahrzeug hat an seiner Box angehalten.
e) Abgesehen vom Fahrer und entsprechend benannten Offiziellen darf niemand ein Fahrzeug berühren, ausgenommen in der Boxengasse.
f) Es ist nicht zugelassen, ein Fahrzeug auf der Strecke zu schieben.
g) Jedes auch nur zeitweise von seinem Fahrer auf der Rennstrecke verlassene Fahrzeug wird aus dem Rennen genommen betrachtet, ausgenommen während einer Rennunterbrechung.

4. Einfahrt in die Boxengasse

a) Der Teil der Strecke, der zur Boxengasse führt, wird als „Boxeneinfahrtsstrasse“ bezeichnet.
b) Sofern in den Bestimmungen nicht anders aufgeführt, darf die Einfahrt von der Strecke zu der Boxengasse während des Wettbewerbes nur über die Boxeneinfahrtsstrasse erfolgen.
c) Wenn ein Fahrer von der Strecke ausfahren und in die Boxengasse fahren will, muss er sich versichern, dass er dies gefahrlos durchführen kann.
d) Ausgenommen Fälle höherer Gewalt (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind) oder sofern durch den ggf. benannten Renndirektor oder den Rennleiter nicht anders bestimmt darf kein Teil eines Reifens eines in die Boxengasse einfahrenden Fahrzeugs, in welcher Richtung auch immer, eine Begrenzungslinie überfahren, die auf der Strecke aufgemalt ist, um die in die Boxengasse einfahrenden Fahrzeuge von den Fahrzeugen auf der Strecke zu trennen. Um Zweifel auszuschließen, bedeutet "überfahren", dass die Außenseite eines Reifens nicht über die Außenseite, bezogen auf die Boxengasse, der auf der Strecke aufgemalten Linie, hinausgehen darf.

5. Boxengasse

a) Die Boxengasse ist so eingeteilt, dass die der Boxenmauer am nächsten liegende Spur als "schnelle Spur" und die den Boxen (oder in einigen Fällen der "Arbeitsmauer") am nächsten liegende Spur als "innere Spur" (oder "Arbeitsspur") bezeichnet wird.
b) Die Fahrzeuge auf der schnellen Spur haben Vorfahrt vor den Fahrzeugen, die von der Arbeitsspur einfahren. Sobald ein Fahrzeug seine Box oder Boxenstopp-Position verlassen hat, sollte es sich in die schnelle Spur einordnen, sobald dies sicher möglich ist und ohne die Fahrzeuge, die sich bereits auf der schnellen Spur befinden, unnötig zu behindern.
c) Innerhalb der Boxengasse gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung, die zu jeder Zeit eingehalten werden muss.
d) Fahrzeuge, die sich auf der schnellen Spur oder der Arbeitsspur befinden, dürfen andere Fahrzeuge auf der schnellen Spur nur in Ausnahmefällen überholen, z. B. ein langsames Fahrzeug mit einem offensichtlichen mechanischen Problem, ein stehendes Fahrzeug oder ein Hindernis.
e) Ein Fahrzeug gilt als freigegeben, wenn es entweder aus seiner zugewiesenen Box herausgefahren wurde oder nachdem es seine Boxenstopp-Position verlassen hat.
f) Die Fahrzeuge dürfen nicht aus der Box oder von der Boxenstopp-Position in einer Weise herausgefahren werden, die das Personal in der Boxengasse oder andere Fahrer gefährden oder unnötig behindern könnte. Ausrüstungsgegenstände oder Reifen dürfen nicht derart in der Boxengasse belassen werden, dass das Personal in der Boxengasse oder ein anderes Fahrzeug gefährdet oder unnötig behindert wird.
g) Fahrzeuge in unsicherem Zustand dürfen nicht aus einer Box oder einem Boxenstopp freigegeben werden.

h) Jeder Kontakt zwischen Fahrzeugen in der Boxengasse kann an die Sportkommissare weitergeleitet werden.

6. Ausfahrt aus der Boxengasse

a) Der Teil der Strecke ab dem Ende der Boxengasse bis zur Strecke wird als „Boxenausfahrtsstrasse“ bezeichnet.
b) An der Boxenausfahrt befindet sich ein grünes Licht und ein rotes Licht (oder ähnliche Zeichen). Die Fahrzeuge dürfen die Boxengasse nur verlassen, wenn das grüne Licht eingeschaltet ist (oder Zeichen gezeigt ist).
c) Ausgenommen Fälle höherer Gewalt (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind) oder sofern durch den ggf. benannten Renndirektor oder den Rennleiter nicht anders bestimmt, darf kein Teil des Reifens eines die Boxengasse verlassenden Fahrzeugs eine Begrenzungslinie überfahren, die auf der Strecke an der Boxenausfahrt aufgemalt ist, um die aus der Boxengasse ausfahrenden Fahrzeuge von den Fahrzeugen auf der Strecke zu trennen. Um Zweifel auszuschließen, bedeutet "überfahren", dass die Außenseite eines Reifens nicht über die Außenseite, bezogen auf die Boxengasse, der auf der Strecke aufgemalten Linie, hinausgehen darf.

Kapitel V – Fahrvorschriften bei Offroad Rennstrecken

1. Beachtung der Signalgebung

Die in Anhang H zum Internationalen Sportgesetz aufgeführten Anweisungen werden als Bestandteil der vorliegenden Fahrvorschriften betrachtet. Alle Fahrer müssen diese beachten.

2. Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung

a) Ein Fahrzeug darf die gesamte Breite der Rennstrecke benutzen. Sobald es jedoch von einem Fahrzeug eingeholt wird, das dabei ist, es zu überrunden, so muss der Fahrer dem schnelleren Fahrzeug bei der erstbesten Möglichkeit die Gelegenheit zum Überholen bieten.
b) Es kann, je nach Situation, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite überholt werden. Ein Fahrer darf die Strecke nicht ohne gerechtfertigten Grund absichtlich verlassen. Es ist nicht mehr als ein Richtungswechsel zur Verteidigung einer Position erlaubt. Jeder Fahrer, der auf die Ideallinie zurückkehrt, nachdem er zuvor seine Position abseits der Ideallinie verteidigt hat, sollte bei Anfahrt auf die Kurve mindestens eine Fahrzeuglänge zwischen seinem eigenen Fahrzeug und der Streckenbegrenzung belassen. Eine Fahrweise, die andere Fahrer jedoch behindern könnte, wie zum Beispiel das absichtliche Drängen eines Fahrzeugs über den Streckenrand hinaus oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist strikt verboten. Das Schieben eines anderen Fahrzeugs oder jeder andere Kontakt, der zu einem dauerhaften Vorteil führt, ist strikt verboten. Jeder Fahrer, der einem der vorgenannten Verstöße für schuldig erachtet wird, wird den Sportkommissaren gemeldet.
c) Die Fahrer müssen zu jeder Zeit die Rennstrecke benutzen. Wenn ein Fahrzeug aus irgendwelchen Gründen von der Strecke abkommt, und vorbehaltlich nachstehendem Punkt 2(d), darf der Fahrer wieder auf die Strecke einfahren. Dies darf jedoch nur erfolgen, wenn es sicher geschehen kann und ohne dass ein Vorteil erlangt wird. Zur Vermeidung von Zweifel können die Streckenbegrenzungen definiert werden durch weiße Linien, Reifenstapel, Markierungsstangen oder andere, vom Renndirektor, falls einer von der FIA benannt ist, oder andernfalls von dem Rennleiter im Briefing festgelegte Materialien. Ein Fahrer wird als von der Strecke abgekommen betrachtet, wenn kein Teil des Fahrzeugs in Kontakt mit der Strecke bleibt, wenn die Streckenbegrenzung durch Linien definiert ist, oder wenn das Fahrzeug darüber hinausfährt oder eine reale Markierung in beträchtlichem Maße verschiebt.
d) Die Wiederholung schwerwiegender Fehler oder das offensichtliche Unvermögen, das Fahrzeug zu beherrschen (wie zum Beispiel Abkommen von der Strecke), wird den Sportkommissaren gemeldet und kann eine Bestrafung bis zu und einschließlich der Disqualifikation irgendeines der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.

e) Es ist zu keinem Zeitpunkt erlaubt, ein Fahrzeug unnötigerweise langsam, unberechenbar oder auf eine für andere Fahrer als gefährdend anzusehenden Art und Weise zu fahren.
f) Sofern in den Bestimmungen nicht anders aufgeführt, ist das Durchdrehen der Räder vor dem Rennstart ausschließlich in dem zugewiesen Vorstartbereich erlaubt.
g) Im Falle einer Joker-Runde muss der Fahrer die Joker-Runde so beginnen oder beenden, dass dies für andere Fahrer keine Gefahr oder ein Hindernis darstellt. Bei der Ausfahrt des Bereichs der Joker-Runde haben die Fahrzeuge auf der Strecke Vorrang.

3. Anhalten von Fahrzeugen während eines Rennens

Der Fahrer eines Fahrzeugs, das die Strecke verlässt, da es nicht im Renntempo weiterfahren kann, sollte dies rechtzeitig tun und sicherstellen, dass dies sicher und so nahe wie möglich bei einer Ausfahrt durchgeführt wird.

4. Ausfahrt von der Strecke

Jeder Fahrer, der während des Rennens oder nach Zeigen der Zielflagge die Strecke verlässt muss sicherstellen, dass dies sicher erfolgen kann und er ist dafür verantwortlich, dass dieses Manöver sicher durchgeführt wird.

Kapitel VI – Internationale Lizenzen für Bewerber, die ein Fahrzeug für einen Internationalen Wettbewerb nennen

1. Internationale Bewerberlizenz

1.1 Internationale Bewerberlizenz (Art. 9 des Sportgesetzes)

Erforderlich für jeden Bewerber (Artikel 20 des Sportgesetzes), der zu einem internationalen Wettbewerb zugelassen werden möchte, als Nachweis seiner Verantwortung für alle Handlungen und Unterlassungen im Sinne von Artikel 9.15 des Sportgesetzes.

1.2 Erteilung von Lizenzen

Internationale Bewerberlizenzen können von dem Heimat-ASN (Artikel 20 des Sportgesetzes) des Antragstellers (Person oder Körperschaft) ausgestellt werden.

1.3 Qualifikationskriterien

Für eine Person: Sie darf nicht minderjährig und muss geschäftsfähig sein.
Für eine Körperschaft (Team, Verein, Verband, Firma, etc.): Es muss eine Person als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person benannt werden. Kann der gesetzliche Vertreter bei einem Wettbewerb nicht anwesend sein, ist eine formelle Vollmacht des in der Lizenz genannten Vertreters erforderlich und sie muss einer Person übertragen werden, die bei dem Wettbewerb anwesend ist und die betreffende Lizenz mit sich führt.
Darüber hinaus kann jeder ASN die Kriterien für die Erteilung einer internationalen Bewerberlizenz festlegen.

ANLAGE 1

Um die Anforderungen gemäß nachfolgender Tabelle zu erfüllen, müssen die betreffenden Meisterschaften außerdem den folgenden Kriterien entsprechen:

- Sie müssen aus mindestens 5 Wettbewerben bestehen. Zur Auslegung dieser Bestimmung ist ein Wettbewerb nur zulässig, wenn zwischen dem Ende eines Wettbewerbs und dem Start des nächsten Wettbewerbs mindestens 72 Stunden liegen. Für Meisterschaften, die im Jahr 2020, 2021, 2022 und nicht später als dem 31.03.2023 enden, beträgt die Mindestanzahl an Wettbewerben 3.
- Sie müssen auf mindestens 3 unterschiedlichen Strecken stattfinden. Jede andere Konfiguration einer von der FIA anerkannten Rennstrecke kann zu diesem Zweck als Strecke angesehen werden. Für Meisterschaften, die im Jahr 2020, 2021, 2022 und nicht später als dem 31.03.2023 enden, beträgt die Mindestanzahl an Strecken 2.
- Regelmäßige Genehmigung durch ihren ASN in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz der FIA.
- Sie müssen auf FIA-homologierten Strecken stattfinden.

Für die Kart-Meisterschaften der FIA finden die beiden ersten vorgenannten Kriterien keine Anwendung.

Wenn bei dem ersten Rennen eines Wettbewerbs in einer Meisterschaft weniger als 16 Fahrer starten, wird die Anzahl an Punkten für die Fahrer in dieser Meisterschaft reduziert. Die Reduzierung entspricht der Anzahl an Fahrern, die bis zum Erreichen der Mindestanzahl von 16 fehlen und wird stufenweise in Bezug auf diese fehlende Anzahl auf Basis von 10% Reduktion je Fahrer unterhalb des Minimums berechnet (z.B. 100% Punkte wenn 16 oder mehr Fahrer starten, 90% an Punkten, wenn 15 Fahrer starten, 80% wenn 14 Fahrer starten usw.). Wenn weniger als 16 Fahrer beim ersten Rennen von mehr als einem Wettbewerb in einer Meisterschaft starten, so ist der Wettbewerb mit der niedrigsten Anzahl an Fahrern, die das erste Rennen starten, entscheidend für die vorstehende Berechnung. Für Meisterschaften, die im Jahr 2020, 2021, 2022 und nicht später als dem 31.03.2023 enden, beträgt die Mindestanzahl an Fahrern, die beim ersten Rennen eines Wettbewerbs starten, 10, damit 100% der SL Punkten erzielt werden können.

Fahrer, die an allen von der FIA anerkannten nationalen FIA-Formel-4-Meisterschaften teilnehmen, müssen mindestens 15 Jahre alt sein (das Datum des Geburtstags ist bindend). Jeder Fahrer, der an einem von der FIA zugelassenen Wettbewerb der FIA-Formel-4-Meisterschaft teilnimmt und jünger als 15 Jahre ist, ist im laufenden und den folgenden zwei Wettbewerbsjahren nicht berechtigt, Punkte für die Superlizenz zu sammeln.

Für FIA-Meisterschaften, bei denen ein Penalty Points System Anwendung findet, erhält jeder Fahrer, der an der gesamten Meisterschaft teilgenommen hat, ohne dass er Penalty Points erhalten hat, 2 Punkte zusätzlich zu seinem gemäß nachfolgender Tabelle erzielten sportlichen Ergebnis in dem entsprechend gleichen Kalendarjahr.
Der Gewinner des FIA F3 Weltcups erhält 5 Punkte zusätzlich zu seinem gemäß nachfolgender Tabelle erzielten sportlichen Ergebnis in dem entsprechend gleichen Kalenderjahr.
Der Inhaber einer Superlizenz ausschließlich für das Freie Training erhält einen zusätzlichen Punkt für jede Veranstaltung der FIA Formel Eins Weltmeisterschaft, sofern er während eines Freien Trainings mindestens 100km erfolgreich absolviert hat, vorausgesetzt er hat keine Penalty Points erhalten. Füer die Beantragung einer Superlizenz können jedoch insgesamt höchstens 10 solcher Zusatzpunkte berücksichtigt werden. Alle solche Punkte werden zusätzlich zu seinen sportlichen Ergebnissen in dem Kalenderjahr gezählt, in dem das/die freie(n) Training(e) absolviert wurden.

Aus einem einzigen Kalenderjahr können die Ergebnisse von höchstens 2 Meisterschaften angesammelt werden, vorausgesetzt das Startdatum der zweiten Meisterschaft liegt nach dem Enddatum der ersten Meisterschaft im Verlauf des betreffenden Jahres. In Kart-Meisterschaften der FIA kann ein Fahrer höchstens 12 Punkte ansammeln. Punkte aus Karting-Veranstaltungen sind über fünf Jahre gültig.

Für Renn-Meisterschaften, in denen zwei oder mehrere Fahrer, die ein Fahrzeug geteilt haben, die gleiche Position in der jährlichen Gesamtwertung einnehmen, werden die Punkte in Abhängigkeit der FIA Fahrer-Kategorisierung eines jeden Fahrers gemäß nachfolgender Tabelle zugeteilt:

- Platin und Gold Fahrer: 100% der Punkte
- Silber Fahrer: 75% der Punkte
- Bronze Fahrer: 50% der Punkte
- Fahrer ohne FIA-Kategorisierung: Keine Punkte.

Anmerkungen:

i) Die nachfolgende Tabelle gilt für das Jahr, in dem sie veröffentlicht wird, und berücksichtigt lediglich Meisterschaften, die in dem gleichen Jahr beendet wurden.

ii) Die Punkte werden in Übereinstimmung mit den aktuellen Bestimmungen verteilt, wie diese im laufenden Jahr, in dem das Endergebnis der Meisterschaft erzielt wurde, Gültigkeit haben.

Position im jährlichen Gesamtklassement	**1.**	**2.**	**3.**	**4.**	**5.**	**6.**	**7.**	**8.**	**9.**	**10.**
FIA Formel 2	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Indy Car*	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA Formel 3	30	25	20	15	12	9	7	5	3	2
FIA Formel E Meisterschaft	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (nur LMP1)	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Von der FIA anerkannte Europameisterschaft der Formel Region by Alpine	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Super Formel Japans	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
FIA WEC – LMP2	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
Super GT500 Japan	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
Von der FIA genehmigte Formel Regional Middle East	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Von der FIA genehmigte F3 Region Amerika	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Von der FIA genehmigte F3 Region Japan	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Von der FIA genehmigte Formel Regional Meisterschaft Ozeanien	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Von der FIA genehmigte Formel Regional Meisterschaft Indien	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
IMSA Prototypen (ausgenommen LMP3)*	18	14	10	8	6	4	2	1	0	0
DTM	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
FIA WTCR	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Internationale Supercars Meisterschaft*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
NASCAR Cup*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light*	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
W Serie	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Euroformel Open	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Super Formel Light Japan	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Von der FIA genehmigte Nationalmeisterschaften der Formel 4	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Pro	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Asiatische/ELMS Prototypen (ausgenommen LMP3)	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC-LMGT	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
IMSA GTLM*	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
Nationale F3 Meisterschaften	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Indy Pro 2000*	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
NASCAR National*	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Toyota Racing Series Neuseeland	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Internationale GT3 Serie	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
FIA Karting Weltmeisterschaften in Senior Kat.	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
FIA Karting Kontinental-Meisterschaften in Senior Kat.	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
FIA Karting Weltmeisterschaften in Junior Kat.	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
FIA Karting Kontinental-Meisterschaften in Junior Kat.	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

224

- Formel V8 3.5 und Formel Academy (FFSA) 2017

- FIA Formel 3 European, GP3 Serie und Formel Renault Eurocup oder NEC 2017 & 2018
* Vorbehaltlich, dass alle (Straßenkurs) Läufe auf FIA-homologierten Strecken stattfinden.

ANLAGE 2

WADB Zustimmungserklärung

Jedes Formular oder Verfahren für die Beantragung einer Internationalen Fahrerlizenz muss den folgenden Text in Bezug auf die Verarbeitung persönlich sensibler Daten im Falle einer Motorsport-Unfalls beinhalten:

Falls der Lizenzinhaber, für den dieser Antrag gestellt wird, während eines Motorsport-Wettbewerbs in einen Unfall verwickelt wird, kann die ausstellende Sportbehörde (der ASN) aufgefordert werden, persönliche oder medizinische Daten zu den Umständen des Unfalls an die FIA World Accident Databse („WADB“) weiterzugeben.

Unfalldaten zum Zwecke der Verarbeitung durch die WADB dürfen nur übermittelt oder verarbeitet werden, wenn die betroffene Person ihre ausdrückliche Zustimmung hierzu gemäß nachfolgender Erklärung oder einer entsprechenden Erklärung erteilt hat und diese Zustimmung dem für die Verarbeitung der Daten Verantwortlichen mitgeteilt hat.

WADB Zustimmungserklärung

Ich, der Unterzeichnende, erkläre meine ausdrückliche Zustimmung zur Erfassung, Verwendung und Verarbeitung von Daten zu meiner Person, einschließlich persönlicher und sensibler Daten (wie zum Beispiel medizinische Informationen) in Zusammenhang mit meiner Verwicklung in einen Motorsport-Unfall/-Zwischenfall, die sich aber AUSSCHLIEßLICH auf den Unfall oder den Zwischenfall sowie die direkten Folgen bezieht, einschließlich eventuell erlittener Verletzungen, durch eine ordnungsgemäß autorisierte Person, welche die FIA oder die Nationale Sportbehörde vertritt.

Ich, der Unterzeichnende, stimme zu, dass die erwähnten Daten elektronisch gespeichert werden dürfen, auch nach Ablauf meiner Lizenz, und dass diese Daten, während und nach der Gültigkeitsdauer meiner Lizenz, jederzeit zum ausschließlichen Zweck der Forschung in Zusammenhang mit der Verbesserung der Sicherheit bei Motorsport-Wettbewerben auf der World Motor Sport Accident Databse („WADB“) verwendet werden dürfen.

Ich, der unterzeichnende Antragsteller, bestätige, dass ich die von der FIA veröffentlichte WADB Anleitung, in der weitere Informationen über diese Datenerfassung und die Datenverarbeitung enthalten sind, einschließlich der Bedingungen, zu denen ich Zugang zu meinen persönlichen Daten, deren Berichtigung oder Entfernung beantragen und der Verarbeitung aus berechtigtem Grund widersprechen kann, gelesen und vollständig verstanden habe.

Durch Ankreuzen dieses Feldes □ bestätige ich, der unterzeichnende Antragsteller, dass ich die vorliegende WADB Zustimmungserklärung VERSTANDEN HABE UND IHR ZUSTIMME.

Veranstaltungen – Lizenzpflicht 2023

Stand: 08.02.2023 – Änderungen sind *kursiv* gedruckt

Lizenzsport International - Veranstaltung im Internationalen Terminkalender der FIA

Autocross
Bergrennen
Drag Racing
Kartrennen
Rallycross
Rallye
Rundstreckenrennen/Historischer Sport

Diese Veranstaltungen können als Internationale Veranstaltung ausgeschrieben werden. Die Teilnehmer müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz, ausgestellt durch den DMSB oder einer Internationalen Lizenz eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, wenn der Wettbewerb international ausgeschrieben ist. Der Internationale Lizenzsport liegt vollständig in der Zuständigkeit des DMSB.

Lizenzsport National A - Veranstaltung im Nationalen Terminkalender des DMSB

Autocross (einschließlich DM)*
Bergrennen
Drag Racing*
Kartrennen
Leistungsprüfung
Rallycross (einschließlich DM)*
Rallye
Rundstreckerennen/Historischer Sport
SimRacing
Slalom*

Diese Veranstaltungen können als Nationale A Veranstaltung ausgeschrieben werden. Die Fahrer müssen bei National A-Veranstaltungen mind. im Besitz der Nationalen Lizenz Stufe A (Ausnahme: Slalom/Autocross/Rallycross/ /Drag Racing mind. Nationale Lizenz Stufe B) des DMSB oder einer Lizenz eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein.
Der Nationale A Lizenzsport liegt vollständig in der Verantwortung des DMSB.

*Inhaber einer vom DMSB ausgestellten Nationalen Lizenz der Stufe C oder Race Card sind start- aber bei DMSB-Prädikatsveranstaltungen nicht punktberechtigt.

Lizenzsport National - Veranstaltung im Nationalen Terminkalender des DMSB

Rallye 35 (max. 35 WP-Kilometer)
Rallye 70 (max. 70 WP-Kilometer)

Diese Veranstaltungen können als Nationale Veranstaltungen (Veranstaltung mit ausländischer Beteiligung) ausgeschrieben werden. Mit jeder Lizenz des DMSB oder eines anderen Mitgliedverbandes der FIA (ASN) ist die Teilnahme an diesen Veranstaltungen zugelassen.

Clubsport

- Kartrennen (regional)
- Automobilslalom (bis 1.000 m Streckenlänge pro Lauf)
- Autocross (regional)

- Drag Racing (Junior Dragster, Junior Drag Bike, Public Race, E.T.-Bracket - Street ET, Sportsman ET, Pro ET, E.T. Bike, Super Street Cars, Super Gas, Sports Compact begrenzt auf 8.50 Sek., Super Comp, Super Gas Bike, Super Comp Bike)
- Street Legal Racing (straßenzugelassene Fahrzeuge bis 9.00 Sek. ¼ Meile)
- Rallyesprint (max. 15 km WP-Gesamtlänge)
- Driftsport (regional)
- Gleichmäßigkeitsprüfungen (Rundstrecke, Bergrennen, Rallye, Slalom, Elektro-Effizienz-Challenge)

Mit jeder Lizenz des DMSB ist die Teilnahme an diesen Veranstaltungen zugelassen. Clubsport-Wettbewerbe obliegen grundsätzlich der Zuständigkeit der DMSB-Trägervereine/sonstigen Motorsportverbänden/sonstigen Mitgliedern.
Clubsport-Wettbewerbe im Ausland (Ausnahme: Kartrennen, Gleichmäßigkeitsprüfungen für Kart) sind vorher beim DMSB anzumelden. Der DMSB bittet den betreffenden ASN um Freigabe der Auslandsveranstaltung. Nach dessen Zustimmung wird die Auslands-Clubsportveranstaltung von der zuständigen Sportabteilung genehmigt.

Lizenzfreier Breitensport

- Fahrerlehrgang
- Geländewagen Trial
- Geschicklichkeitsturnier
- Geschicklichkeitsturnier-Slalom
- Kart-Slalom
- Indoor-Kart mit Karts bis 6,5 PS, Viertakt
- Orientierungsfahrt
- Bildersuchfahrt

Für diese und ähnliche Veranstaltungen sowie Veranstaltungen der Automobil-Touristik sind keine Lizenzen vorgeschrieben. Sie werden vom DMSB nicht reglementiert. Der lizenzfreie Breitensport wird von den DMSB-Trägervereinen (ADAC, AvD und DMV), sonstiger Mitgliedsverband (ADMV), und sonstige Mitglieder (ACV, PCD, VFV) und sowie fünfzehn Landesmotorsportfachverbände geregelt. Lizenzinhabern des DMSB ist eine Teilnahme am lizenzfreien Breitensport nicht untersagt (die Unfallversicherung der DMSB-Lizenz schließt den lizenzfreien Breitensport nicht ein).

DMSB-Veranstaltungsreglement 2023

Stand: 02.02.2023 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

In Ausführung und Ergänzung des Internationalen Sportgesetzes der FIA (ISG) hat der DMSB für die Disziplinen Rundstreckenrennen, Bergrennen, Slalom, Autocross, Rallycross, Driftsport, Drag Racing, Leistungsprüfung, Rallye und Kartrennen spezifische Wettbewerbsreglements und dieses Veranstaltungsreglement erstellt. *Ergänzende Regelungen für Serien und Veranstaltungen sind in den DMSB-Bestimmungen Motorsportrechtliche Seriengenehmigung bzw. Motorsportrechtliche Veranstaltungsgenehmigung zu entnehmen.*

Im Folgenden wird aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung nur die männliche Form verwendet. Die nachstehend gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

Der in diesem Reglement verwendete Begriff „Beifahrer“ ist identisch mit dem Begriff „Mitfahrer“ im ISG, Art. 20.

Inhaltsverzeichnis

Art. 1 Automobilsportveranstaltung
Art. 2 Status der Veranstaltung
Art. 3 Nennberechtigung
Art. 4 Teilnahmevoraussetzungen für den Fahrer/Beifahrer
Art. 5 Zulassungsvoraussetzungen für das Fahrzeug
Art. 6 Nennung, Nenngeld
Art. 7 Gegenseitige Vollmacht und gemeinsame Haftung von Bewerber und Fahrer/Beifahrer
Art. 8 Mehrfachnennung
Art. 9 Blocknennung
Art. 10 Nennschluss
Art. 11 Zurückweisung von Nennungen
Art. 12 Nennbestätigung
Art. 13 Rücktritt vom Nennvertrag
Art. 14 Veröffentlichungspflicht
Art. 15 Klassenzusammenlegung / Teilnahme außer Konkurrenz
Art. 16 Dokumentenprüfung und Technische Abnahme / Startnummern
Art. 17 Technischer Zustand
Art. 18 Fahrerbesprechung / Verlassen der Veranstaltung
Art. 19 Wertungsstrafen/Geldbußen des Renndirektors / Rennleiters/Rallyeleiters
Art. 20 Strafen / Strafen auf Bewährung / Einstellung des Verfahrens
Art. 21 Besondere Tatbestände der Strafen
Art. 22 Geldstrafen / Geldbußen
Art. 23 Ergebnis
Art. 24 Protest, Kostenvorschuss
Art. 25 Sammelproteste
Art. 26 Rücknahme, Einschränkung des Protestes
Art. 27 Unzulässigkeit des Protestes
Art. 28 Berufungsverfahren
Art. 29 Berufungsrecht des DMSB
Art. 30 Zulässigkeitsprüfung der Berufung; Aufgabe der Sportkommissare
Art. 31 Veröffentlichung der Entscheidungen der Sportkommissare
Art. 32 Siegerehrung
Art. 33 Anwendungs- und Auslegungsfragen
Art. 34 Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung
Art. 35 Versicherungen
Art. 36 Haftungsausschluss
Art. 37 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers
Art. 38 Verantwortlichkeit der Teilnehmer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter

Art. 39 Änderung der Ausschreibung, Offizieller Aushang
Art. 40 Absage der Veranstaltung
Art. 41 Medical Center
Art. 42 Medienrechte
Art. 43 Unbemannte Fluggeräte
Art. 44 Berichterstattung der Sportkommissare und medizinische Unfallberichte
Art. 45 Lizenzeinbehalt nach Unfällen
Art. 46 Verwendung des DMSB-Logos
Art. 47 DMSBnet

Anhang 1 - Mindestzahl der lizenzierten Sportwarte im Automobilsport
Anhang 2 - Übersicht Streckensicherung und Hilfsdienste
Anhang 3 - Protest- /Berufungskaution sowie Geldstrafen
Anhang 4 - DMSB-Bestimmungen für Offizielle Listen, Protokolle und Ergebnisse im Automobil- und Kartsport

Art. 1 Automobilsportveranstaltung

Eine Automobilsportveranstaltung im Sinne des ISG ist ein geplantes, organisiertes Treffen mehrerer Bewerber, Fahrer und Sportwarte zur Durchführung eines oder mehrerer reglementierter Wettbewerbe, Paraden oder Demonstrationen mit Automobilen.

Der DMSB hat das ausschließliche Recht, in allen Disziplinen des Automobilsports internationale und nationale Deutsche Meisterschaften, Cups und Pokale auszuschreiben (DMSB-Prädikate). Der DMSB entscheidet über die Titelvergabe sowie darüber, welche Rennen die Voraussetzungen erfüllen, um als Wertungsläufe zu diesen Titeln, als auch zu Markenpokalen anerkannt und mit dem entsprechenden DMSB-Prädikat versehen zu werden.

Bei allen im Rahmen von DMSB-genehmigten Veranstaltungen zur Durchführung kommenden Wettbewerben, Paraden, Präsentationen, Demonstrationen, Test- und Einstellfahrten etc. sind die aktuellen DMSB-Bestimmungen, insbesondere die Sicherheits-, Abgas- und Geräuschvorschriften (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil), einzuhalten.

Art. 2 Status der Veranstaltung

(1) Die Veranstaltung wird
- International
- National A oder
- National ausgeschrieben.

Der im Rahmen der Veranstaltung durchzuführende ranghöchste Wettbewerb bestimmt den Status der Veranstaltung insgesamt.

(2) Ein Wettbewerb hat den Status „International", wenn er für Inhaber internationaler Lizenzen verschiedener ASN ausgeschrieben ist. Dieser Wettbewerb wird im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragen. Eine Internationale Serie muss darüber hinaus von der FIA genehmigt worden sein.

(3) Ein Wettbewerb hat den Status "National A", wenn er grundsätzlich für Inhaber einer DMSB-Lizenz mindestens Nationale Lizenz der Stufe A, im Kartsport mindestens Nationale Kart-Lizenz Stufe A und für Inhaber einer gleichwertigen Nationalen Lizenz eines der FIA angeschlossenen ASN mit Auslandsstartgenehmigung ausgeschrieben ist (Abweichungen siehe DMSB-Lizenzbestimmungen oder entsprechende Wettbewerbsreglements). Bei Wettbewerben mit dem Status „National A" können alle Teilnehmer (DMSB-Lizenz und Lizenz eines anderen ASN) in der Serienwertung gewertet werden. Dieser Wettbewerb wird im DMSB-Terminkalender eingetragen.

(4) Ein Wettbewerb hat den Status "National", wenn er für Inhaber mindestens einer Nationalen DMSB-Lizenz der Stufe C / Race Card und für Inhaber einer gleichwertigen Nationalen Lizenz eines der FIA angeschlossenen ASN mit Auslandsstartgenehmigung ausgeschrieben ist. Bei Wettbewerben mit dem Status „National" können alle Teilnehmer (DMSB-Lizenz und Lizenz eines anderen ASN)

in der Serienwertung gewertet werden. Dieser Wettbewerb wird im DMSB-Terminkalender eingetragen.

Art. 3 Nennberechtigung

(1) Nur Inhaber einer für das laufende Kalenderjahr gültigen Bewerberlizenz oder Fahrerlizenz mit eingeschlossenem Bewerberstatus des DMSB oder eines anderen der FIA angehörenden ASN sind im Rahmen des jeweiligen Geltungsbereichs der Lizenz berechtigt, Nennungen zu DMSB-genehmigten Automobilsportveranstaltungen abzugeben.

(2) Ein Fahrer oder Fahrerteam kann unter einem Bewerber und einem Sponsor nennen. Eine Nennung unter mehreren Bewerbern oder mehreren Sponsoren ist nicht zulässig.

Art. 4 Teilnahmevoraussetzungen für den Fahrer/Beifahrer

Der genannte Fahrer/Beifahrer muss, sofern keine Sonderbestimmungen bestehen, folgende Teilnahmevoraussetzungen erfüllen:

- Für international ausgeschriebene Wettbewerbe ist der Besitz einer Internationalen Fahrerlizenz des DMSB oder eine gleichwertige Internationale Lizenz eines anderen ASN mit Auslandsstartgenehmigung vorgeschrieben.
- Für National A ausgeschriebene Wettbewerbe ist grundsätzlich mindestens der Besitz einer gültigen Nationalen Lizenz der Stufe A des DMSB oder eine gleichwertige Lizenz eines anderen ASN mit Auslandsstartgenehmigung vorgeschrieben (Abweichungen siehe DMSB-Lizenzbestimmungen oder entsprechende Wettbewerbsbestimmungen).
- Für National ausgeschriebene Wettbewerbe ist mindestens der Besitz einer gültigen Nationalen Lizenz der Stufe C / Race Card des DMSB oder eine gleichwertige Lizenz eines anderen ASN mit Auslandsstartgenehmigung vorgeschrieben.
- Für Rennen auf der Nürburgring Nordschleife ist für jeden Fahrer eine DMSB Permit Nordschleife (DPN) vorgeschrieben (siehe DMSB-Rundstreckenreglement – Anhang 2 Besonderheiten Nürburgring Nordschleife)
- Eine gültige Fahrerlaubnis, sofern Veranstaltungen ganz oder teilweise im öffentlichen Straßenverkehr stattfinden, ist erforderlich (Abweichungen siehe DMSB-Lizenzbestimmungen oder betreffende Wettbewerbsreglements).
- Die für die jeweilige Disziplin vorgeschriebenen Sicherheitsausrüstungen müssen vorhanden sein.

Art. 5 Zulassungsvoraussetzungen für das Fahrzeug

Das genannte Fahrzeug muss folgende Zulassungsvoraussetzungen erfüllen:

- Deutsche Lizenznehmer benötigen grundsätzlich einen DMSB-Wagenpass. Lizenznehmer eines anderen ASN benötigen grundsätzlich einen Wagenpass des betreffenden ausländischen Sportverbandes (ASN-Dokument). Alternativ sind auch Fahrzeuge mit einer gültigen Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr (im Rallyesport vorgeschrieben) zugelassen. Für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K ist ein gültiger internationaler FIA Historic Technical Passport, ein nationaler DMSB Historic Technical Passport oder ein nationaler Historic Technical Passport anderer ASN vorgeschrieben. Übereinstimmung mit den für das Fahrzeug jeweils geltenden technischen Bestimmungen (Anhang J, DMSB-Bestimmungen, Serienbestimmungen usw.) einschließlich der besonderen Sicherheitsbestimmungen
- Übereinstimmung mit den DMSB-Abgas- und Geräuschbestimmungen
- Übereinstimmung mit den Werbebestimmungen der/des FIA/DMSB, des Veranstalters und der Serienausschreiber

Unabhängig von diesen Werbebestimmungen darf das Fahrzeug in seinem äußeren Erscheinungsbild auf keinen Fall dem Ansehen des Motorsports schaden. Die diesbezügliche Entscheidung hierüber treffen die Sportkommissare.

Art. 6 Nennung, Nenngeld

(1) Die Nennung ist gemäß der vom Veranstalter vorgeschriebenen Form und Frist von Bewerber und Fahrer/Beifahrer abzugeben.

(2) Das in der Ausschreibung oder in der Nennung festgesetzte Nenngeld ist mit Abgabe der Nennung zeitgleich auf den Weg zu bringen. Abweichende Nenn-/und Nenngeldregelungen können in der Ausschreibung/Nennung getroffen werden.

(3) Die Nennung ist verbindlich, wenn der Veranstalter dem Teilnehmer gegenüber die Nennung bestätigt oder eine verbindliche Nennliste veröffentlicht hat. Das Nenngeld bleibt ab diesem Zeitpunkt zahlbar.

Art. 7

Gegenseitige Vollmacht und gemeinsame Haftung von Bewerber und Fahrer/Beifahrer

(1) (Bewerber und Fahrer/Beifahrer (auch mehrere für ein Fahrzeug genannte Fahrer) bevollmächtigen sich, soweit sie nichts Gegenteiliges bestimmen, mit Abgabe und Unterzeichnung der Nennung gegenseitig, den jeweils anderen in einem Strafen-, Protest- oder Berufungsverfahren zu vertreten. Sie bevollmächtigen sich insbesondere gegenseitig zur:
- Abgabe von Protesten und deren Rücknahme
- Ankündigung, Einlegung, Begründung, Rücknahme und Verzicht der Berufung und
- Stellung aller im Rahmen des Strafen-, Protest- und Berufungsverfahren möglichen Anträge und der Abgabe bzw. Entgegennahme von Erklärungen.

(2) Bewerber und Fahrer (auch mehrere für ein Fahrzeug genannte Fahrer/Beifahrer) haften für alle Verpflichtungen aus dem Nennvertrag und Lizenzvertrag als Gesamtschuldner.

(3) Bewerber und Fahrer/Beifahrer müssen Tatsachen in der Person oder dem Verhalten eines Teammitgliedes (Bewerber, Fahrer/Beifahrer, Mechaniker, Helfer usw.), die die Vertragsverhältnisse mit dem Veranstalter und dem DMSB berühren oder einen Schadenersatzanspruch begründen, für und gegen sich gelten lassen.

Art. 8 Mehrfachnennung

Der Veranstalter legt, soweit erlaubt, in der Ausschreibung fest, ob Fahrer und/oder Fahrzeuge für mehrere Wettbewerbe der Veranstaltung genannt werden dürfen. Eine Doppelnennung zu zwei gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen ist grundsätzlich nicht gestattet.

Art. 9 Blocknennung

Nennungen mehrerer Bewerber und Fahrer können bei einer Serie von Wertungsläufen als sog. Blocknennung erfolgen. Dem Veranstalter sind bei einer Blocknennung die für den jeweiligen Wertungslauf genannten Bewerber, Inhaber einer DMSB Sponsor-Card und Fahrer vollständig aufgelistet anzugeben. Auf Verlangen des Veranstalters hat der Serienausschreiber die Einschreibungen im Original vorzulegen.
Nenngelder sind in der vom Veranstalter und Serienausschreiber festgesetzten Höhe und Frist zahlbar.

Art. 10 Nennschluss

(1) Mit dem Nennschluss (Datum, Uhrzeit) wird das Ende der Frist für die Abgabe der Nennungen bestimmt. Zu diesem Zeitpunkt müssen die Nennungen dem Veranstalter vorliegen.

(2) Bis 30 Minuten vor dem ersten Training kann der vom Bewerber genannte Fahrer durch den Bewerber auch noch nach Nennschluss ausgetauscht werden. Der Ersatzfahrer hat dann anstelle

des ursprünglich genannten Fahrers die Nennung zu unterzeichnen und die Dokumentenprüfung zu absolvieren.
Im Rallyesport kann nach der Dokumentenabnahme bis zum Aushang der Liste der zum Start zugelassenen Teams ein Fahrer mit Zustimmung der Sportkommissare ausgetauscht werden.

(3) Ein Austausch des Bewerbers/Sponsors oder des Fahrzeugs und jede Umstufung sind nach Nennschluss grundsätzlich ausgeschlossen. Hiervon ausgenommen sind Fahrzeugfalsch-einstufungen oder Klassenzusammenlegungen sowie die Regelung im Abs. 4.

(4) Bei Veranstaltungen einer Disziplin, die innerhalb von zwei aufeinander folgenden Tagen oder innerhalb von zwei aufeinander folgenden Wochenenden stattfinden und der Nennschluss für die zweite Veranstaltung bereits verstrichen ist, hat der Bewerber bei technischen Defekten während der ersten Veranstaltung das Recht, für die zweite Veranstaltung auf ein anderes Fahrzeug der gleichen Klasse umzunennen. Die Feststellung des technischen Defekts obliegt dem Obmann der Technischen Kommissare und muss schriftlich bescheinigt werden. Diese Bescheinigung muss dem Bewerber ausgehändigt und dem Veranstalter der zweiten Veranstaltung vorgelegt werden. Dieses Recht auf Umnennung gilt nicht bei gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen unterschiedlicher Disziplinen.

Art. 11 Zurückweisung von Nennungen

(1) Der Veranstalter hat das Recht, eine Nennung mit Angaben von Gründen abzulehnen. Dieses Recht ist lediglich durch die Allgemeinen Prädikatsbestimmungen für DMSB- und FIA- bzw. CIK-FIA-Prädikate oder DMSB-genehmigte Serienbestimmungen eingeschränkt.

(2) Der Veranstalter hat eine Nennung insbesondere abzulehnen, wenn:
- der Bewerber nicht nennberechtigt ist,
- die Teilnahme- bzw. Zulassungsvoraussetzungen für Bewerber, Fahrer/Beifahrer und Fahrzeuge nicht erfüllt sind,
- die Nennung nicht form- oder fristgerecht abgegeben wurde.

(3) Ein Protest oder anderes Rechtsmittel gegen eine Ablehnung der Nennung ist unzulässig.

Art. 12 Nennbestätigung

(1) Durch die Bestätigung der Nennung (gem. Art. 6 (3)) kommt der Nennvertrag zwischen Veranstalter und Bewerber/Fahrer/Beifahrer zustande.

(2) Dieser Vertrag verpflichtet Bewerber und Fahrer/Beifahrer an der Veranstaltung unter den in der Ausschreibung genannten Bedingungen teilzunehmen.

(3) Der Veranstalter hat den Teilnehmern die Anzahl der Nennungen in der jeweiligen Klasse bzw. im jeweiligen Rennen mitzuteilen, Ort und Zeit der Abnahme bekannt zu geben sowie auf etwaige weitere wichtige Termine hinzuweisen. Bei genehmigten Serien reicht es aus, den jeweiligen Serienorganisator hierüber zu informieren.

Art. 13 Rücktritt vom Nennvertrag

(1) Bewerber und Fahrer sind zum Rücktritt vom Nennvertrag berechtigt:
- bei Absage oder Verlegung des Wettbewerbs um mehr als 24 Stunden
- wenn weniger als drei Fahrzeuge in einer Klasse genannt sind
- bei einer Klassenzusammenlegung (bei Ausübung des Rücktrittsrechts aus diesem Grund
- haben Bewerber/Fahrer das Recht, die Nennung für ein anderes Fahrzeug auch noch nach
- Nennschluss abzugeben) und
- bei dem Veranstalter nachgewiesener, unverschuldeter Nichtteilnahme

Allein in diesen Fällen haben Bewerber/Fahrer bei fristgerechter bzw. unverzüglicher Ausübung ihres Rücktrittsrechts Anspruch auf Rückzahlung des Nenngeldes. Bei Ausübung dieses Rücktrittsrechts ist das Nenngeld, abzüglich der anteiligen Kosten des Veranstalters, zu erstatten.

(2) Der Veranstalter kann in der Ausschreibung festlegen, dass ein Rücktritt bis zum Nennschluss, auch wenn die in Abs. 1 aufgeführten Rücktrittsgründe nicht vorliegen, möglich ist.
Bei Ausübung dieses Rücktrittsrechts ist das Nenngeld, abzüglich der anteiligen Kosten des Veranstalters, zu erstatten.

(3) Die Nichtzuteilung von Punkten für DMSB-Prädikate wegen Nichterreichens der erforderlichen Teilnehmerzahl in einer Klasse, die nicht mit der nächsthöheren zusammengelegt werden kann, berechtigt nicht zum Rücktritt vom Nennvertrag.

Art. 14 Veröffentlichungspflicht

Serienausschreiber und Veranstalter sind verpflichtet, die Bewerber und Inhaber einer DMSB-Sponsor-Card (Hinweis: Der Fahrer darf jeweils nur einen lizenzierten Sponsor neben einem Bewerber angeben.) in den von ihnen herausgegebenen Publikationen (Internet, Programm, Nenn-, Starter-, Ergebnislisten) neben dem Fahrer / den Fahrern mit dem in der Lizenz angegebenen Titel zu veröffentlichen.
Über diese dem Veranstalter und Serienausschreiber auferlegten Verpflichtungen hinaus übernimmt der DMSB gegenüber den lizenzierten Bewerbern und Sponsoren keine Haftung hinsichtlich der Veröffentlichungen der Veranstalter und Serienausschreiber.

Art. 15 Klassenzusammenlegung / Teilnahme außer Konkurrenz

(1) Falls in einer ausgeschriebenen Klasse bei Nennschluss weniger als drei Fahrzeuge genannt sind, ist der Veranstalter berechtigt, diese Klasse mit der / den nächsthöheren Klasse/n der gleichen Gruppe zusammenzulegen. Macht der Veranstalter von diesem Recht Gebrauch, so hat er dies mit der Nennbestätigung bekannt zu geben. Für die Ausübung des in diesem Fall zu gewährenden Rücktrittsrechts hat der Veranstalter eine Ausschlussfrist festzulegen.

(2) Die vom Veranstalter vorgenommenen Klassenzusammenlegungen sind endgültig und für alle Teilnehmer verbindlich.

(3) Eine Teilnahme außer Konkurrenz ist, soweit nichts anderes bestimmt wird, nicht möglich.

Art. 16 Dokumentenprüfung und Technische Abnahme / Startnummern

(1) Zu Beginn der Veranstaltung werden die Dokumente der Teilnehmer und die Wettbewerbsfahrzeuge durch den Veranstalter überprüft. Nach erfolgreicher Dokumentenprüfung und Technischer Abnahme werden die Fahrzeuge mit einem Kontrollzeichen versehen.
Ohne erfolgreiche Dokumentenprüfung und Technische Abnahme darf am betreffenden Wettbewerb nicht teilgenommen werden.

(2) Zur Dokumentenprüfung haben die Teilnehmer vorzulegen:
- Lizenzen von Fahrer/Beifahrer und Bewerber/Sponsor (ggf. Originalvollmacht mit Lizenzkopie, für Internationale Firmen-Bewerberlizenzen [Automobil- und Kartsport] ist bei der Dokumentenprüfung zwingend eine Bewerberlizenz vorzulegen, aus der sich das Recht zur Vertretung ergibt)
- Auslandsstartgenehmigung bei Lizenznehmern anderer ASNs
- bei Rallyeveranstaltungen Vorlage eines gültigen Führerscheins für den Fahrer und evtl. Beifahrer

(3) Fahrer mit med. Besonderheiten (wie z.B. Allergien, Bluter, Diabetiker, körperlicher Behinderung usw.) sind verpflichtet dem verantwortlichen Renn-/Rallyearzt spätestens nach der Technischen Abnahme eine schriftliche Mitteilung mit Name, Start-Nr. und Serie bzw. Klasse mit Angabe zur Krankheit/Behinderung zu übergeben.

Teilnehmer mit Verletzungen bzw. vorübergehenden Behinderungen sind verpflichtet, sich unverzüglich beim Renn-/Rallyearzt vorzustellen. Dieser entscheidet über die Teilnahme an der Veranstaltung.
Proteste gegen jegliche Entscheidung des Renn-/Rallyearztes sind unzulässig.

(4) Zur Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem einsatzbereiten Wettbewerbsfahrzeug und ordnungsgemäß angebrachter Startnummer erscheinen. Der DMSB- bzw. FIA-Wagenpass oder Wagenpass des für den Teilnehmer zuständigen ASN oder Kraftfahrzeugschein und die vorgeschriebene persönliche Sicherheitsausrüstung sind vom Fahrer/Beifahrer persönlich vorzuweisen. Falls der zuständige ASN keine Wagenpässe erstellt, ist für den betroffenen Teilnehmer ein Wagenpass nicht erforderlich.
Für historische Fahrzeuge gem. Anhang K ist immer ein Historic Technical Passport HTP des zuständigen ASN vorgeschrieben.

(5) Ggf. erforderliche Homologationsblätter sind im Original auf Verlangen der Technischen Kommissare vorzuweisen.

(6) Fahrzeuge, die den technischen Bestimmungen nicht entsprechen, werden vom Technischen Kommissar oder vom Obmann der Technischen Kommissare zurückgewiesen. Eine erneute Vorführung kann gestattet werden. In diesem Fall hat eine erneute Vorführung in dem vom Technischen Kommissar oder Obmann der Technischen Kommissare bestimmten Zeitpunkt zu erfolgen.
Wenn der Technische Kommissar oder der Obmann der Technischen Kommissare ein Fahrzeug wegen nicht behebbarer technischer Mängel von der Technischen Abnahme zurückweisen muss, meldet der Technische Kommissar diese Feststellung dem Renn-/Rallyeleiter. Der Renn-/Rallyeleiter meldet diese Feststellung den Sportkommissaren. Die Sportkommissare treffen eine Entscheidung zu der Feststellung der Technischen Kommissare.

(7) Wenn Fahrzeuge nach der Technischen Abnahme beschädigt worden sind, darf das nach der Beschädigung instandgesetzte Fahrzeug nur nach Begutachtung und Freigabe durch einen Technischen Kommissar weiter eingesetzt werden.

(8) Wenn bei der Technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug, so wie es vorgeführt wurde, nicht der Gruppe und/oder Klasse entspricht, für die es genannt wurde, kann dieses Fahrzeug nach Vorschlag der Technischen Kommissare durch eine Entscheidung der Sportkommissare abgelehnt oder in die entsprechend korrekte Gruppe und/oder Klasse umgestuft werden.

(9) Für Fahrzeuge im Rallyesport mit Straßenzulassung in Deutschland ist, mit Ausnahme der Gruppe G und hist. Fahrzeuge nach Anhang K, ein DMSB-Kraftfahrzeugpass (KFP) vorgeschrieben.

Art. 17 Technischer Zustand

(1) Die Wettbewerbsfahrzeuge dürfen nur in technisch einwandfreiem Zustand eingesetzt werden. Sie müssen in allen Teilen den technischen Bestimmungen entsprechen, die Nachweispflicht hierfür liegt bei dem Teilnehmer. Dies gilt für alle Teile des Wettbewerbs.

(2) Die Teilnehmer sind verpflichtet, ihr Fahrzeug für die angeordneten technischen Untersuchungen zur Verfügung zu stellen.
(3) Um die technische Übereinstimmung des Fahrzeuges mit dem Reglement zu überprüfen, können nach dem Wettbewerb Schlussabnahmen stattfinden, die auch eine Demontage einschließen können. Die Entscheidung über die zu untersuchenden Fahrzeuge treffen die Sportkommissare.

Art. 18 Fahrerbesprechung / Verlassen der Veranstaltung

(1) Ist eine Fahrerbesprechung vorgesehen, kann diese auch schriftlich oder via Online-Meeting erfolgen. Die Fahrer sind verpflichtet, daran von Anfang bis Ende teilzunehmen. In dieser Fahrerbesprechung werden die Fahrer über Besonderheiten der Veranstaltung informiert.

Die Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme wird mit einer Geldbuße von Euro 100,- belegt. Eine davon abweichende Höhe der Geldbuße kann in der jeweiligen Serien- oder Veranstaltungsausschreibung festgelegt werden.

(2) Will ein Teilnehmer vor Beendigung seines Wettbewerbs die Veranstaltung verlassen, so hat er sich bei der Renn-/Rallyeleitung abzumelden.

(3) Ist ein Fahrer oder Bewerber in einen Vorfall, der sich während des Wettbewerbs ereignet hat, verwickelt, so darf er die Veranstaltung nur mit vorheriger Genehmigung der Sportkommissare verlassen.

Art. 19 Wertungsstrafen/Geldbußen des Renndirektors/Rennleiters/Rallyeleiters

(1) Die dem Renndirektor/Renn-/Rallyeleiter obliegenden Wertungsstrafen sind in den jeweiligen spezifischen DMSB-Wettbewerbsreglements geregelt.
Wertungsstrafen können unabhängig von eventuellen weiteren Strafen auch von den Sportkommissaren ausgesprochen werden.

(2) Die DMSB-Reglements, die jeweiligen ASN-genehmigten Serienreglements und/oder die Veranstaltungsausschreibungen können regeln, dass bestimmte unmittelbar den Wettbewerb betreffende Verstöße durch den Renndirektor/Renn-/Rallyeleiter mit definierten Geldbußen geahndet werden. Die Beträge sind unmittelbar, in Ausnahmefällen bis zum Ende des Wettbewerbs zahlbar und vom Veranstalter an den DMSB abzuführen.

(3) Wertungsstrafen und Geldbußen sind Teil der dem Renndirektor/Rennleiter/Rallyeleiter zustehenden organisatorischen Regelungsbefugnissen und werden dem Fahrer/Bewerber während der Wettbewerbe durch Anzeigen der Wertungsstrafe oder auf andere geeignete Weise bekannt gegeben.
Die Mitteilung der Entscheidung an den betreffenden Bewerber/Fahrer sollte schriftlich erfolgen. In jedem Fall ist der Zeitpunkt der Mitteilung der Bestrafung zu dokumentieren. Bei Vorliegen besonderer Umstände kann der Renndirektor/Renn-/Rallyeleiter nach pflichtgemäßem Ermessen eine geringere als die vorgesehene Wertungsstrafe oder Geldbuße festsetzen oder davon absehen.

(4) Eine vom Renndirektor/Renn-/Rallyeleiter verfügte Wertungsstrafe oder Geldbuße kann von den Sportkommissaren bei in zulässiger Weise eingelegtem Protest überprüft werden. Die Sportkommissare sind dabei an die Entscheidung des Renndirektors/Rennleiters/Rallyeleiters nicht gebunden und können diese auch zu Ungunsten des Betroffenen ändern und/oder zusätzlich eine oder mehrere Strafen festsetzen.

(5) Falls der einer Wertungsstrafe oder Geldbuße zugrunde liegende Sachverhalt die Festsetzung einer oder mehrerer Strafen rechtfertigt, können die Sportkommissare und das Sportgericht diese auch unabhängig von einem Protestverfahren oder einer Entscheidung des Renndirektors/Renn-/Rallyeleiters festsetzen.

(6) Der Renndirektor/Rennleiter/Rallyeleiter ist verpflichtet, die Sportkommissare unverzüglich über festgesetzte Wertungsstrafen und Geldbußen zu informieren.

(7) Gegen Wertungsstrafen/Geldbußen des Renndirektors/Renn-/Rallyeleiters kann innerhalb von 30 Minuten nach Bekanntgabe (Aushangzeit) bzw. nach Empfang der Entscheidung Protest eingelegt werden.
Die DMSB-Reglements, die jeweiligen ASN-genehmigten Serienreglements und/oder die Veranstaltungsausschreibung können hierzu Einschränkungen enthalten.

Art. 20 Strafen / Strafen auf Bewährung / Einstellung des Verfahrens

(1) Bei Verstößen gegen die Bestimmungen der DMSB-Reglements, der Veranstaltungs-ausschreibung, der Serienausschreibung, des Int. Sportgesetzes der FIA mit Anhängen sowie der FIA-/DMSB-Bestimmungen, können Strafen festgesetzt werden. Diese Strafen dürfen nur von den Sportkommissaren oder dem DMSB-Sport- bzw. Berufungsgericht ausgesprochen werden.

Gegen Bewerber/Fahrer/Beifahrer/Mitfahrer können die Sportkommissare folgende Strafen festsetzen:
- Verwarnung
- Geldstrafe
- Zeitstrafe oder Rundenabzug (Strafrunde)
- Streichung einer oder mehrerer Runden des Zeittrainings (Qualifyings)
- Zurückversetzung in der/einer folgenden Startaufstellung
- Verpflichtung für den Fahrer, das Rennen aus der Boxengasse aufzunehmen
- Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs
- Durchfahrtsstrafe (Drive Through Penalty)
- Stop and Go-Strafe
- Disqualifikation von der Wertung aus dem Wettbewerb oder einem oder mehreren Wettbewerbsteilen
- Nichtzulassung zum Start
- Verbot der Teilnahme an der Veranstaltung
- Disqualifikation von der Teilnahme an der Veranstaltung

(2) Die Bestrafung durch die Sportkommissare schließt eine weitere Bestrafung durch das DMSB-Sportgericht nicht aus.

(3) Bewerber und Fahrer/Beifahrer müssen sich ihr jeweiliges Handeln oder Unterlassen gegenseitig und das ihrer Hilfspersonen (Mechaniker, Teammitglieder usw.) zurechnen lassen.

(4) Ein Teilnehmer kann von den Sportkommissaren auch durch Änderung der Startposition im nächsten Serienlauf, an dem der betreffende Fahrer teilnimmt, bestraft werden.
In Serien mit einem permanenten Sportkommissar können Bestrafungen von den Sportkommissaren für nachfolgende Serienläufe zur Bewährung ausgesetzt werden.
Die Strafaussetzung zur Bewährung soll nur bewilligt werden, wenn zu erwarten ist, dass sich der Betroffene schon die Verurteilung zur Warnung dienen lässt.
Nach Ablauf der Bewährungszeit wird die Strafe erlassen.
Die Strafaussetzung wird widerrufen, wenn der Betroffene in der Bewährungszeit erneut gegen sportrechtliche Bestimmungen verstößt und dadurch zeigt, dass er die Erwartungen, die für die Strafaussetzung maßgebend waren, nicht erfüllt.
Bei der Aussetzung einer Disqualifikation werden im Falle des Widerrufs die erzielten Serienwertungspunkte für den/die betreffenden Wettbewerb/e aberkannt, das Wettbewerbsergebnis aber nachträglich nicht mehr geändert.
Sport- und Berufungsgericht können Strafen ebenfalls zur Bewährung aussetzen.

(5) Die Sportkommissare können bei geringen Verstößen das Verfahren gegen Zahlung eines Betrages an die DMSB-Nachwuchsförderung einstellen. Eine Spendenquittung kann hierfür nicht ausgestellt werden. Die Einstellungsverfügung ist von den Sportkommissaren aktenkundig zu machen und dem DMSB mitzuteilen. Der Betrag ist vom Betroffenen an den DMSB abzuführen.

(6) Die Bestimmungen des ISG und besondere Regelungen bleiben von Vorstehendem unberührt.

Art. 21 Besondere Tatbestände der Strafen

(1) Die Teilnehmer automobilsportlicher Veranstaltungen sind zu sportlichem, fairem Verhalten verpflichtet. Sie haben sich gegenüber dem DMSB, den Veranstaltern und Sportwarten loyal zu verhalten und jede Handlung zu unterlassen, die den Interessen des Automobilsports schaden könnte.

(2) Jede Nichtbeachtung dieser Verhaltensregeln und der sportgesetzlichen Bestimmungen kann zu einer Strafe führen.

(3) Die nachstehenden Tatbestände sind keine abschließende Aufzählung, es werden damit lediglich die wichtigsten Verstöße mit der *grundsätzlichen* möglichen Ahndungsweise aufgeführt. Die sonstigen Strafregelungen im ISG, der RuVO, den Ausschreibungen und anderen Bestimmungen bleiben unberührt.

a) Unentschuldigte Nichtteilnahme: Geldstrafe bis Suspendierung; in weniger schweren Fällen: Verwarnung (Sportkommissare, Sportgericht)
b) Täuschung über Zahlung: Geldstrafe bis Suspendierung; in weniger schweren Fällen: Verwarnung (Sportkommissare, Sportgericht)
c) Teilnahme nicht startberechtigter Bewerber und Fahrer/Beifahrer, versuchte Teilnahme: Geldstrafe bis Suspendierung (Sportgericht), Geldstrafe bis Disqualifikation (Sportkommissare);
d) Teilnahme mit reglementwidrigem Fahrzeug, versuchte Teilnahme mit reglementwidrigem Fahrzeug am Wettbewerb: Disqualifikation *vom betreffenden Wettbewerbsteil, Disqualifikation vom Wettbewerbsteil* bis Suspendierung (Sportkommissare, Sportgericht)
e) Verursachung einer Kollision oder eines anderen Unfalls: Aberkennung von Meisterschaftspunkten bis Suspendierung, Ausschluss (Sportgericht), Wertungsstrafe, Geldstrafe, Disqualifikation (Sportkommissare)
f) Regelwidrige Fahrweise, Nichtbeachtung von Flaggenzeichen und Signalgebung: Suspendierung, Aberkennung von Meisterschaftspunkten; in weniger schweren Fällen: Wertungsstrafe, Geldstrafe, Disqualifikation (Sportkommissare, Sportgericht)
g) Nichtbeachten der Fahrregeln: Verwarnung bis Suspendierung (Sportkommissare, Sportgericht)
h) Nichtbeachten von Flaggenzeichen und Signalgebung: Verwarnung bis Suspendierung (Sportkommissare, Sportgericht). Darüber hinaus sind weitergehende Bestimmungen in den Wettbewerbsreglements zu beachten.
i) Nichtbeachten von Anweisungen des Veranstalters (Ausschreibung) oder Sportwarten: Verwarnung bis Suspendierung (Sportkommissare, Sportgericht)
j) Nichtbeachten der Parc Fermé-Vorschriften: Suspendierung (Sportgericht), Disqualifikation (Sportkommissare); in weniger schweren Fällen: Geldstrafe
k) Verweigerung einer angeordneten technischen Untersuchung, Entzug einer technischen Untersuchung: Disqualifikation (Sportkommissare); Suspendierung (Sportgericht)
l) Unsportliches, illoyales Verhalten: Verwarnung bis Suspendierung (Sportkommissare, Sportgericht)
m) Veröffentlichungen von Lizenznehmern in den Sozialen Medien, in denen das Ansehen des Motorsports, des DMSB, seinen Organen, seinen haupt- und ehrenamtlich tätigen Mitarbeitern, seiner Veranstalter, seinen Migliedsorganisationen, und ganz allgemein dem Interesse des Motorsports und den von dem DMSB vertretenen Werten, moralisch oder materiellen Schaden zugefügt wird: Verwarnung bis Suspendierung (Sportkommissare, Sportgericht)

Die Strafen müssen den Umständen des Falles angemessen sein. Die Grundsätze der Strafzumessung (§*30* RuVO) sind zu beachten.

Art. 22 Geldstrafen / Geldbußen

Die Sportkommissare sind berechtigt, Geldstrafen in folgender Höhe festzusetzen:

-	- bei Internationalen Wettbewerben	bis zu € 250.000,-
-	- National A Wettbewerben	bis zu € 25.000,-
-	- bei Nationalen Wettbewerben	bis zu € 12.500,-

Geldstrafen und Geldbußen sind mehrwertsteuerfrei und an den DMSB abzuführen.
In den Serienbestimmungen können abweichend höhere Geldstrafen festgesetzt werden.

Art. 23 Ergebnis

(1) Das vorläufige Ergebnis wird unmittelbar nach Beendigung *des jeweiligen Teils des* Wettbewerbs *(z.B. Training, Rennen)* bzw. zu dem in der Ausschreibung festgelegten Zeitpunkt veröffentlicht.
Das Ergebnis ist nach Ablauf der Protest- und Berufungsfrist sowie evtl. technischer Schlussuntersuchungen und Beendigung von Anti-Dopingkontrollverfahren endgültig. Werden die Ergebnisse auf Veranlassung der Sportkommissare den Teilnehmern per Post zugesandt, endet die Protestfrist am 7. Tag, 24.00 Uhr, nach dem Versand der Ergebnisse. Der Poststempel (nicht Freistempler) ist maßgebend.
Wenn ein Ergebnis, welches gemäß Vorgenanntem als vorläufiges Ergebnis bis zum Ende der Protestfrist am offiziellen Aushang publiziert war, aufgrund von Entscheidung/en der Sportkommissare geändert wurde, ist dagegen kein Protest mehr möglich. 238

Sofern bei einem Wettbewerb Untersuchungen, Kontrollen oder Verfahren im Rahmen der Veranstaltung nicht abgeschlossen werden können, sind die Ergebnisse der betroffenen Klassen, Gruppen bzw. das Gesamtklassement bis zur Beendigung des Verfahrens als vorläufig zu veröffentlichen.

(2) Alle Teilnehmer, die der offiziellen Nennliste eines Wettbewerbs zu entnehmen sind und für die Teilnahme am Wettbewerb bzw. Wettbewerbsteilen gemäß Reglement vorgesehen sind (siehe Starterliste), sind in den Ergebnislisten der betreffenden Wettbewerbe zu führen. Teilnehmer die nicht gewertet werden können (nicht gestartet, ausgefallen, disqualifiziert u.ä.) sind, mit dem entsprechenden Vermerk des Grundes der Nichtwertung, am Ende der Ergebnislisten zu führen. Die in den Ergebnislisten zu führenden Abkürzungen sind dem Anhang 4 zum Veranstaltungsreglement zu entnehmen.

(3) In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Aushang der offiziellen Ergebnisse sich die Notwendigkeit zu nachträglichen Änderungen ergibt, sind die Sportkommissare berechtigt, die Ergebnisse korrigieren zu lassen.
Die korrigierten Ergebnisse sind zu veröffentlichen oder zu versenden. Werden die Ergebnisse den Teilnehmern zugesandt, gelten die Fristen gemäß Art. 23 (1).
Die Notwendigkeit der Maßnahme(n) ist / sind gegenüber dem DMSB schriftlich zu begründen.

(4) In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Meisterschaft- bzw. Serienwertung durch den Serienausschreiber eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese von dem Serienausschreiber vorgenommen werden. Beschwerden zur Serienwertung sind an den Serienausschreiber zu richten. Gegen die Entscheidung des Serienausschreibers ist kein Rechtsmittel möglich.

Art. 24 Protest, Kostenvorschuss

(1) Protestverfahren und Protestfristen sind im Einzelnen im Artikel 13 des ISG oder in den zutreffenden Wettbewerbsreglements geregelt. Der Teilnehmer hat diese Regelungen und die nachstehenden ergänzenden Bestimmungen zu beachten.

(2) Der Protestgegenstand muss eindeutig erkennbar sein, der Protestgrund ist konkret anzugeben.

(3) Das Protestschreiben ist an den Vorsitzenden der Sportkommissare zu adressieren und beim Renn-/Rallyeleiter einzureichen. Dem Protestschreiben muss die Protestkaution, deren Höhe (unterschiedlich für den Int./Nat. A-Lizenzsport und Nat.-Lizenzsport) in der DMSB-Gebührenordnung und Ausschreibung veröffentlicht ist, beigefügt sein.

(4) Sofern der Bewerber den Protest nicht selbst einreicht und der Fahrer durch Nennung oder Einschreibung nicht bevollmächtigt ist, hat der im Namen des Bewerbers Auftretende eine schriftliche Vollmacht vorzulegen.

(5) Ein von den Sportkommissaren festgesetzter Kostenvorschuss ist innerhalb einer Stunde nach seiner Bekanntgabe zu zahlen (oder innerhalb eines von den Sportkommissaren festgelegten Zeitrahmens).

Art. 25 Sammelproteste

Sammelproteste sind unzulässig und werden von den Sportkommissaren zurückgewiesen (die Protestkaution verfällt). Ein Sammelprotest liegt vor, wenn:

- mehrere Bewerber einen Protest gemeinsam unterzeichnen und einreichen
- ein Bewerber einen Protest für oder gegen mehrere Fahrzeuge oder Teilnehmer einlegt, auch wenn es sich hierbei um die gleiche Begründung handelt.
- ein Protest gegen mehrere unterschiedliche Sachverhalte eingelegt wird. Ein technischer Protest darf jedoch mehrere Einzelpositionen (Fahrzeugteile) umfassen.

Art. 26 Rücknahme, Einschränkung des Protestes

(1) Der Protest kann ganz oder teilweise bis zum Beginn der Beweisaufnahme zurückgenommen werden, wobei grundsätzlich die Protestkaution verfallen ist und die entstandenen Kosten dem Protestführer angelastet werden. Mit Zustimmung des Protestbetroffenen und der Sportkommissare kann ein Protest auch nach Beginn der Beweisaufnahme noch zurückgenommen werden.

(2) Eine im Protestauftrag gemachte Einschränkung des Protests in der Weise, dass im Erfolgsfall weitere Protestpunkte nicht mehr zu behandeln sind, ist unbeachtlich. Die Sport- und Technischen Kommissare haben die Untersuchung grundsätzlich in vollem Umfang durchzuführen.

Art. 27 Unzulässigkeit des Protestes

(1) Die Sportkommissare haben jeden Protest auf Zulässigkeit zu prüfen. Der Protest ist als unzulässig zurückzuweisen, wenn:
- der Protestführer nicht zum Protest berechtigt ist
- der Protest nicht innerhalb der vorgesehenen Frist eingereicht wurde (Art. 13.3 ISG)
- dem Protest die erforderliche Protestkaution in bar nicht in voller Höhe beigefügt ist (DMSB-Gebührenordnung)
- es sich um einen Sammelprotest handelt
- es sich um einen Protest gegen die Zeitmessung handelt
- der Protest gegen die Entscheidung eines Start-, Ziel- oder Sachrichters gerichtet ist
- sich der Protest gegen die zeitliche Verkürzung eines Trainings oder Qualifyings richtet
- der Protest in den besonderen Bestimmungen des DMSB für unzulässig erklärt ist (z.B. Geräuschvorschriften, Reifenprofiltiefe, Konvertierungsrate des Katalysators oder Partikelfilters)
- der Protest nicht formgerecht eingereicht wurde (u.a. schriftlich mit Unterschrift der/des Protestführer/s, ggf. eigene Startnummer, Name/n und Startnummer der/des Protestgegner/s)
- der Protestgrund nicht eindeutig und zweifelsfrei angegeben ist bzw. er pauschal und zu allgemein gefasst ist
- der Protest sich gegen eine Entscheidung des Rennarztes/Rallyearztes richtet
- der Protest sich gegen Maßnahmen oder Entscheidungen des Sportkommissars / der Sportkommissare richtet (in diesem Falle kann nur noch Berufung angekündigt/eingelegt werden)
- der Protest sich gegen eine in den Wettbewerbsreglements aufgeführten Wertungsstrafen des Rennleiters/Rallyeleiters/Renndirektors, die einem Rechtsmittel gemäß Wettbewerbsreglement nicht zugängig ist, richtet (z. B. Drive Through-/Stop and Go-Strafe / Zeitstrafe)
- der festgesetzte Kostenvorschuss nicht in voller Höhe innerhalb einer Stunde nach Bekanntgabe oder in dem von den Sportkommissaren festgelegten Zeitrahmens entrichtet worden ist
- sich der Protest gegen eine Ablehnung der Nennung richtet

(2) Bewerber, die von den Sportkommissaren rechtskräftig von der Teilnahme und/oder von der Wertung disqualifiziert wurden, besitzen kein Protestrecht mehr. Dies gilt nicht für ausgefallene oder nicht gewertete Teilnehmer.

Art. 28 Berufungsverfahren

(1) Das Berufungsverfahren wird im Internationalen und Nationalen Lizenzsport durch die Vorschriften des ISG und ergänzend durch die RuVO geregelt.

(2) Im Internationalen und Nationalen A-Lizenzsport ist die Berufung innerhalb von 60 Minuten nach Verkündung/Bekanntgabe der Entscheidung oder der Maßnahme bei den Sportkommissaren schriftlich anzukündigen.

(3) Im Nationalen Lizenzsport ist abweichend von den Bestimmungen des ISG die Berufung innerhalb von 30 Minuten nach Verkündung/Bekanntgabe der Entscheidung oder der Maßnahme bei den Sportkommissaren schriftlich anzukündigen.

(4) Die Höhe der Berufungskaution ist im Int./ Nationalen A-Lizenzsport und Nat.-Lizenzsport unterschiedlich festgesetzt. Die Berufungskautionssummen sind in der DMSB-Gebührenordnung veröffentlicht.

(5) Das Recht der Berufung endet 96 Stunden nach der schriftlichen Berufungsankündigung (die Sportkommissare müssen auf dem Berufungsankündigungsschreiben die Uhrzeit der Entgegennahme vermerken). Berufungen sind schriftlich einzulegen und innerhalb von einer Woche nach Einlegen der Berufung schriftlich zu begründen. Die Berufung kann per Telefax oder mit jedem anderen elektronischen Kommunikationsmittel mit Empfangsbestätigung eingelegt und begründet werden; die Einlegungen der Berufung muss durch Schreiben vom selben Datum bestätigt werden. Der Vorsitzende des Berufungsgerichts kann die Berufungsbegründungsfrist auf Antrag verlängern.

Art. 29 Berufungsrecht des DMSB

(1) Der DMSB kann gegen Entscheidungen der Sportkommissare, die im Rahmen von DMSB-genehmigten Veranstaltungen getroffen werden, Berufung einlegen. Dieses Rechtsmittel kann als Berufung oder Anschlussberufung eingelegt und muss den betroffenen Parteien bekannt gemacht werden.

(2) Die Frist für die Einlegung der Berufung des DMSB beträgt drei Wochen. Sie beginnt mit dem Eingang der schriftlichen Entscheidung bei der DMSB-Geschäftsstelle.

Art. 30 Zulässigkeitsprüfung der Berufung; Aufgabe der Sportkommissare

Über die Zulässigkeit einer Berufung entscheidet ausschließlich das DMSB-Berufungsgericht. Die Sportkommissare entscheiden lediglich über die eventuelle Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Berufungsankündigung.
Die aufschiebende Wirkung ist zu versagen, wenn:

- die Berufung nicht frist- oder formgerecht angekündigt wurde,
- wenn die aufschiebende Wirkung ein weiteres oder anhaltendes Sicherheitsproblem verursachen kann,
- Verstöße gegen die Bestimmungen in Zusammenhang mit Alkoholkontrollen (ISG Anhang C/*DMSB Anti-Akohol-Bestimmungen*)
- Verstöße gegen die Bestimmungen in Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie (ISG Anhang S), betroffen sind,
- ein Verstoß gegen Art. 12.2.1.b, 12.2.1.c, 12.2.1.e und 12.2.1.h ISG oder entsprechende DMSB-Bestimmungen vorliegt,
- Fragen in Zusammenhang mit Werbung an Automobilen (Art. 10.6 ISG),
- Unregelmäßigkeiten in Zusammenhang mit der Nennung bestehen oder
- im Verlauf des gleichen Wettbewerbs ein weiterer Verstoß erfolgt ist, der die Disqualifikation vom Wettbewerb rechtfertigt.

Art. 31 Veröffentlichung der Entscheidungen der Sportkommissare

Die Sportkommissare haben das Recht und in Anwendung des ISG die Pflicht, ihre Entscheidungen unter Namensnennung der betroffenen Personen veröffentlichen zu lassen.

Art. 32 Siegerehrung

Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Die zu ehrenden Teilnehmer (siehe Ausschreibung/en) sind verpflichtet, an der Zeremonie teilzunehmen.

Art. 33 Anwendungs- und Auslegungsfragen

(1) Über organisatorische Fragen im Zusammenhang mit der Veranstaltung erteilt allein der Renndirektor/Rennleiter/Rallyeleiter oder bei dessen Abwesenheit sein Stellvertreter verbindliche Auskünfte.

(2) Die Auslegung von Ausschreibungsbestimmungen ist den Sportkommissaren/der DMSB-Sportgerichtsbarkeit vorbehalten.

(3) In Zweifelsfällen ist bei allen Fragen, die einen in mehreren Sprachen herausgegebenen DMSB-Reglementstext betreffen, der deutsche Text maßgeblich.

Art. 34 Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

(1) Bei Entscheidung der FIA, des DMSB, deren Gerichtsbarkeiten, der Sportkommissare oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.

(2) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen.
Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

Art. 35 Versicherungen

(1) Der oder die Veranstalter ist/sind verpflichtet, für den gesamten Umfang der Veranstaltung angemessenen Versicherungsschutz zu besorgen bzw. sicherzustellen, mindestens aber die öffentlich-rechtlich und/oder sportrechtlich vorgeschriebenen Versicherungen abzuschließen. Der Mindestversicherungsumfang gilt im Rahmen dieses sportrechtlichen Reglements für sämtliche Veranstaltungen wie folgt vorgeschrieben:

a) Veranstaltungs-Haftpflichtversicherung
<u>Versicherungssummen:</u>
€ 10.000.000 für Personen-, Sach- und Vermögensschäden (pauschal)
oder
€ 10.000.000 für Personenschäden
€ 2.500.000 für Sachschäden
€ 100.000 für Vermögensschäden
Bei Personenschäden für die einzelne Person ohne weiteres Limit.
Wird eine Veranstaltungs-Haftpflichtversicherung über die vorstehenden Versicherungssummen hinausgehend abgeschlossen, so ist für Personenschäden für die einzelne Person mind. € 10.000.000 vorzusehen.
Mitversichert gilt mindestens die persönliche gesetzliche Haftpflicht sämtlicher motorsportlichen Teilnehmer und Helfer, ausgenommen medizinisches Personal in Ausübung ärztlicher Tätigkeit und Nebendienstleister wie z.B. Catering oder Unterhaltungsprogramm, soweit diese eine eigene Haftpflichtversicherung vorhalten.
Der Versicherungsschutz muss auch den Gebrauch von Kraftfahrzeugen umfassen, soweit diese nicht über eine Kfz-Haftpflichtversicherung versichert gelten.
Abhängig von den konkreten Risiken einer Veranstaltung können auch höhere Versicherungssummen zu empfehlen sein.
<u>Wichtiger Hinweis:</u> Der vorgeschriebene Versicherungsschutz besteht in der Regel nicht durch eine allgemeine (Vereins-) Haftpflichtversicherung. Wird die Veranstaltung nicht entsprechend dem ISG, den DMSB-Bestimmungen oder der Ausschreibung durchgeführt, läuft der Veranstalter Gefahr, neben einer sportgerichtlichen Ahndung auch für etwaige dadurch entstandenen Schäden von der Versicherung in Regress genommen zu werden.

b) Zuschauer-Unfall-Versicherung (zahlende oder nicht zahlende Personen soweit sich diese berechtigt als Zuschauer auf der Veranstaltung aufhalten);
€ 15.000,- für den Todesfall,
€ 30.000,- für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person),
Hierbei muss sichergestellt sein, dass die Beträge der Unfallversicherung im Schadensfall ohne Berücksichtigung der Haftungsfrage an die Geschädigten gezahlt werden. In den Unfallversicherungsbedingungen ist den Zuschauern ein unmittelbarer Anspruch auf die Versicherungssumme gegen die Versicherungsgesellschaften einzuräumen.
Etwaige wirksam vereinbarte Haftungsverzichte bzw. Haftungsausschlüsse gelten auch im Rahmen der Haftpflichtversicherung. Die Haftpflichtansprüche der Bewerber, Fahrer, Beifahrer, Halter und Eigentümer untereinander müssen daher nicht versichert gelten, ausgenommen für solche Schäden, die vom Haftungsverzicht bzw. Haftungsausschluss nicht umfasst sind.
Soweit nicht bereits Versicherungsschutz über die vom DMSB eingerichteten Unfallversicherungen besteht, ist für die Sportwarte und Helfer eine Unfallversicherung mit folgenden Mindestversicherungssummen abzuschließen:
€ 15.000,- für den Todesfall
€ 30.000,– für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person)

(2) Versicherungsschutz nach der Kraftfahrtversicherung
Nach den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) wird Versicherungsschutz nicht für Schäden gewährt, die bei Beteiligung an Fahrtveranstaltungen, bei denen es auf Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt oder bei den dazugehörigen Übungsfahrten entstehen. Deshalb muss angemessener Versicherungsschutz im Sinne des Art. 35 (1) gegebenenfalls speziell vereinbart werden.

(3) Versicherung des Wettbewerbsfahrzeuges
Jeder Teilnehmer einer Motorsportveranstaltung, die ganz oder teilweise auf nichtabgesperrten Straßen (tatsächlich öffentlicher Verkehrsraum) durchgeführt wird, ist dafür verantwortlich, dass sein Fahrzeug ordnungsgemäß mit der durch die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 29 StVO vorgeschriebenen Mindestversicherungssumme € 1.000.000 pauschal haftpflichtversichert ist.

(4) Versicherung der DMSB-Staffel- und Sicherheitsfahrzeuge
Der oder die Veranstalter ist/sind verpflichtet die DMSB-Staffel- und Sicherheitsfahrzeuge und den Gebrauch dieser Fahrzeuge mitzuversichern, hiervon ausgenommen sind Schäden an den Fahrzeugen, die durch unsachgemäßen Gebrauch verursacht werden. Ebenfalls mitversichert gelten Ansprüche der versicherten Personen untereinander, soweit sich diese gegen die DMSB-Staffel oder von der DMSB-Staffel gegen andere Teilnehmer / Helfer richten und nicht unter stillschweigende oder vertragliche Haftungsausschlüsse fallen. Der Versicherungsschutz umfasst sämtliche Aufgaben, Funktionen und Tätigkeiten der DMSB-Staffel.

Art. 36 Haftungsausschluss

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen verursachten Schäden.
Sie erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegenüber

- den eigenen Teilnehmern (anderslautende Vereinbarungen zwischen den Teilnehmern gehen vor!) und Helfern,
- den jeweils anderen Teilnehmern, den Eigentümern und Haltern aller an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrzeuge (soweit die Veranstaltung auf einer permanenten oder temporär geschlossenen Strecke stattfindet) und deren Helfern,
- der FIA, der CIK, dem DMSB, den Mitgliedsorganisationen des DMSB, der DMSW GmbH, deren Präsidenten, Organen, Geschäftsführern und Generalsekretären,
- dem ADAC e.V., den ADAC Regionalclubs, den ADAC Ortsclubs und den mit dem ADAC e.V. verbundenen Unternehmen, deren Präsidenten, Organen, Geschäftsführern, Generalsekretären, Mitarbeitern und Mitgliedern,
- dem Promotor/Serienorganisator,

- dem Veranstalter, den Sportwarten, den Rennstreckeneigentümern, den Rechtsträgern der Behörden, Renndiensten und allen anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
- den Straßenbaulastträgern und
- den Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen, den gesetzlichen Vertretern, den haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern aller zuvor genannten Personen und Stellen sowie deren Mitgliedern.

Der Haftungsverzicht gilt nicht für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung beruhen sowie nicht für Schäden aus der Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht durch den enthafteten Personenkreis. Bei Schäden, die auf einer leicht fahrlässigen Pflichtverletzung von wesentlichen Vertragspflichten beruhen ist die Haftung für Vermögens- und Sachschäden der Höhe nach auf den typischen, vorhersehbaren Schaden beschränkt.
Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere also für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher und außervertraglicher Haftung und für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.
Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.
Mit Abgabe der Nennung nehmen die Teilnehmer davon Kenntnis, dass Versicherungsschutz im Rahmen der Kraftverkehrsversicherungen (Kfz-Haftpflicht, Kasko- und Insassen-Unfall-Versicherung) für Schäden, die im Rahmen einer Veranstaltung, die auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten gerichtet ist, nicht gewährt wird. Sie verpflichten sich, auch den Halter und den Eigentümer des eingesetzten Fahrzeugs davon zu unterrichten.

Art. 37 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

(1) Sofern Bewerber oder Fahrer/Beifahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichterklärung abgibt.

(2) Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen Bewerber und Fahrer/Beifahrer alle in Art. 36 angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen.

(3) Diese Freistellungserklärung bezieht sich bei Ansprüchen gegen die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer/Beifahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer/Beifahrer, (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Beifahrer/n, gehen vor!) und eigene Helfer auf Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Qualifikationstraining, Warm-Up, Rennen), beim Slalom im Zusammenhang mit Training und Wertungslauf/-läufen, bei Rallye-Veranstaltungen verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der/den Wertungsprüfung/en zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder kürzesten Fahrzeiten oder der/den dazugehörigen Übungsfahrt/en entstehen und bei Ansprüchen gegen andere Personen und Stellen auf Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung insgesamt entstehen, außer für Schäden aus Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung beruhen.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben unberührt.

Art. 38 Verantwortlichkeit der Teilnehmer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter

Bewerber, Fahrer/Beifahrer/Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder

dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss vereinbart wird.

Art. 39 Änderung der Ausschreibung, Offizieller Aushang

(1) Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden.

(2) Ab Beginn der Veranstaltung (Dokumentenabnahme) können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn es aus Gründen der Sicherheit, behördlicher Anordnungen und / oder höherer Gewalt notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler betrifft.

(3) Bulletins müssen datiert und fortlaufend nummeriert sein, sie werden am offiziellen Aushang bekannt gegeben.

(4) Die Bewerber sind verpflichtet, sich regelmäßig am offiziellen Aushang zu informieren.

Art.40 Absage der Veranstaltung

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe abzusagen.

Art. 41 Medical Center / Extrication-Team

(1) Veranstalter, die auf einer Rennstrecke mit permanent vorhandenen Medical Center Veranstaltungen durchführen bzw. wenn ein Medical Center vom jeweiligen Reglement vorgeschrieben ist, sind verpflichtet, das Medical Center spätestens bei Beginn der Veranstaltung bis mindestens eine Stunde nach der Veranstaltung arbeitsfähig zu halten.

(2) Ist im Rahmen des Wettbewerbs ein Extrication-Team eingesetzt (siehe Anh. 2 zum Veranstaltungsreglement bzw. Vorgaben der Serienausschreiber), so muss dieses Extrication-Team in zur Veranstaltung gehörenden Extrication-Übung/en in Bezug auf die verwendeten Fahrzeug-Typen trainiert/getestet werden. Diese Übungen haben hinsichtlich Testfahrzeug/e und Sicherheitsausstattung der/des Fahrer/s in realistischer Art und Weise zu erfolgen.

Art. 42 Medienrechte

Das Recht über die Medienrechte, d.h. Rundfunkrechte (Fernsehen und Hörfunk etc.) sowie über andere Bild- und Tonträger, künftige technische Einrichtungen jeder Art (Online, Internet, etc.) und in jeder Programm- und Verwertungsform weltweit von Läufen, zu den vom DMSB ausgeschriebenen Deutschen Meisterschaften/DMSB-Meisterschaften/DMSB-Cups/DMSB-Pokalen Verträge zu schließen, steht dem DMSB zu. Dies gilt auch für alle anderen Serien mit DMSB-Prädikat. Art. 42 gilt nicht für diejenigen Serien, denen gemäß § 2 Ziff. *3* d der Satzung des DMSB ein Prädikat des DMSB erteilt wird.

Art. 43 Unbemannte Fluggeräte

Aus Sicherheitsgründen ist der Einsatz von unbemannten Fluggeräten (z.B. Drohnen/ Mikrokopter) im Rahmen von Motorsportveranstaltungen grundsätzlich verboten. Der DMSB behält sich bei Zuwiderhandlung eine Ahndung des Verstoßes durch das DMSB-Sportgericht vor.
Der Veranstalter kann eigenverantwortlich unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und Bestimmungen Ausnahmen erteilen. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zum Einsatz von unbemannten Fluggeräten soll grundsätzlich vor Veranstaltungsbeginn dem DMSB gegenüber schriftlich angezeigt werden.

Art. 44 Berichterstattung der Sportkommissare und medizinische Unfallberichte

Unmittelbar nach Ende der Veranstaltung müssen die Sportkommissare den Schlussbericht (Formblatt), über den Veranstalter, an den DMSB übermitteln (über www.dmsbnet.de). Die Protestentscheidungen und Berufungsankündigungen müssen im Original an die DMSB-Geschäftsstelle gesendet werden und im Schlussbericht zusammen mit den Strafentscheidungen des Rennleiters und der Sportkommissare Erwähnung finden.

Die Medizinischen Unfallberichte müssen vom MEL/behandelnden Renn-/Rallyearzt sofort (spätestens am nächsten Werktag) durch den MEL/behandelnden Renn-/Rallyearzt oder den Vorsitzenden Sportkommissar ausschließlich per E-Mail an unfallmeldung@dmsb.de gesendet werden. Nach dem Versand per E-Mail sind die Berichte zu vernichten (ausgenommen bei dem vor Ort behandelnden Renn-/Rallyearzt).

Art. 45 Lizenzeinbehalt nach Unfällen

Bei einer Verletzung von DMSB-Lizenznehmern aufgrund eines Unfalls, die gemäß der Entscheidung des medizinischen Delegierten oder eines beim Wettbewerb eingesetzten Arztes eine weitere Teilnahme an Automobilsport-Wettbewerben vorerst ausschließt, ist der Renn-/Rallyeleiter entsprechend darüber zu informieren. Der Renn-/Rallyeleiter ist folglich dafür verantwortlich, die DMSB-Lizenz des Teilnehmers einzubehalten und nach Beendigung der Veranstaltung, an die DMSB-Geschäftsstelle zu übersenden bzw. eine entsprechende Mitteilung an den DMSB zu übersenden.

Sobald ein Arzt die Wettbewerbstauglichkeit des Teilnehmers mit Attest gegenüber dem DMSB bestätigt, erhält der Lizenznehmer seine Lizenz wieder zurück bzw. freigegeben.
Die Unfall-Meldung hat von der versicherten Person per Online-Unfallanzeige über die DMSB-Homepage www.dmsb.de/de/lizenzen/online-unfallmeldung zu erfolgen.

Art. 46 Verwendung des DMSB-Logos

Das Logo des DMSB sowie offizielle Prädikatslogos (DMSB-Logo-Familie) *sind* gemäß den Logorichtlinien des DMSB *zu verwenden:* Download-Link:
https://www.dmsb.de/fileadmin/content/5_Medien-Service/Logos/Logos_Zip.zip.

Art. 47 DMSBnet

DMSB genehmigte Veranstaltungen sind vom Veranstalter organisatorisch über das DMSBnet (www.dmsbnet.de) zu verwalten.

DMSB-Veranstaltungsreglement 2023 – Anhang 1 - Mindestzahl der lizenzierten Sportwarte im Automobilsport

Stand: 16.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Status / Wettbewerb		Sportkommissar		RL / RL Kart[1]	Rallyeleiter	Rennleiter Slalom	Veranstaltungssekretär[5]	LS Rennen/ Rallye/ Kart	LS Rallye	TK/ TK-Kart[1]		ZK[8]		ZK Drag Racing	Medizin. Einsatzleiter[3]
		Stufe A	Stufe B[4]	Stufe A	Stufe A	Stufe B[4]		Stufe A	Stufe B	Stufe A	Stufe B[4]	Stufe A	Stufe B[4]	Stufe A	
International	Rundstrecke	3		1			1	1		2		1			1
	Rallye	3			1		1	1	1 je WP	2		1	2 je WP[6]		1
	Berg	3		1			1	1		2		1			1
	Offroad	3		1			1	1		2		1			1
	Kart-Rennen	3		1/1[1]			1	1		3/3[1]		1			1
	Drag Racing	3		1			1	1		2			1	1	1
National A	Rundstrecke	2	1	1			1[5]	1		1	1	1			1
	Rallye	1	2		1		1[5]	1	1 je WP	1	1	1	2 je WP[6]		1
	Berg	1	2	1			1[5]	1		1	1	1			
	Offroad	1	1	1			1[5]	1		1	1	1			
	Kart-Rennen	1	1	1/1[1]			1[5]	1		2/2[1]		1			
	Drag Racing	1		1			1[5]	1		1				1	
	Slalom		2			1	1[5]				2/1[2]		1		
	Leistungsprüfung	1	1	1			1[5]	1		1	1	1			1
National	Rallye 35		2		1		1[5]	1	*1 je WP*		2		1 je VA+ 1 je WP		
	Rallye 70		2		1		1[5]	1	1 je WP		2	1 je VA	1 je WP		

1) Alternativer Einsatz möglich
2) Bei Slalom DM müssen mind. zwei Technische Kommissare Stufe B, bei anderen Slaloms ein ~~(1)~~ Technischer Kommissar Stufe B eingesetzt werden.
3) Bei Veranstaltungen mit mehr als zwei Rettungsmitteln, bei denen kein MEL vorgeschrieben ist, ist seitens des Veranstalters ein Einsatzleiter der beauftragten Rettungsmittel zu benennen. *Bei Veranstaltungen mit FIA-Prädikat ist ein FIA Rescue Chief gem. Anhang H der FIA einzusetzen.*
4) Der Einsatz ist auf den vom DMSB geregelten nationalen Lizenzsport innerhalb Deutschland beschränkt.
5) verpflichtend bei nat. Prädikatsveranstaltungen, *ab 2024 verpflichtend*
6) Jeweils einer am Start und am Ziel einer Wertungsprüfung (WP)
8) *auch ASN >Timekeeper< License*

Zusätzliche Mindestanzahl Sportwarte bei Veranstaltungen mit Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien (z.B. Elektro-, Hybrid-, Wasserstofffahrzeuge etc.)

Hinweis: durch Einsatz der Sportwarte mit Zusatzbefugnis verringert sich die in der vorstehenden Tabelle genannte Anzahl dementsprechend

Status / *Wettbewerb*		RL / RL Kart[1)]	RyL	RL Slalom	LS Rennen/ Rallye/Kart	TK / TK-Kart[1)]
		Stufe A mit Zusatzbefugnis alternative Antriebe Stufe „gelb“	Stufe A mit Zusatzbefugnis alternative Antriebe Stufe „gelb“	Stufe B[2)] mit Zusatzbefugnis alternative Antriebe Stufe „gelb“	Stufe A mit Zusatzbefugnis alternative Antriebe Stufe „gelb“	Stufe A mit Zusatzbefugnis alternative Antriebe Stufe „orange“
International	Rundstrecke	**1**			**1**	**1**
	Rallye		**1**[1)]		**1**[1)]	**1**
	Berg	**1**			**1**	**1**
	Offroad	**1**			**1**	**1**
	Kart-Rennen	**1/1**[1)]			**1**	**1/1**[1)]
	Drag Racing	**1**			**1**	**1**
National A	Rundstrecke	**1**			**1**	**1**
	Rallye		**1**[1)]		**1**[1)]	**1**
	Berg	**1**			**1**	**1**
	Offroad	**1**			**1**	**1**
	Kart-Rennen	**1/1**[1)]			**1**	**1/1**[1)]
	Drag Racing	**1**			**1**	**1**
	Slalom			**1**		**1**
	Leistungs-prüfung	**1**			**1**	**1**
National	Rallye 35 / 70		**1**[1)]		**1**[1)]	**1**

[1)] Alternativer Einsatz möglich
[2)] Der Einsatz ist auf den vom DMSB geregelten nationalen Lizenzsport innerhalb Deutschland beschränkt.

Die Sportwarte der Streckensicherungen müssen vor Beginn der Veranstaltung vor Ort durch eine Person mit der Zusatzbefugnis alternative Antriebe Stufe „orange“ unterwiesen werden und diese Unterweisung mittels Unterschrift bestätigen.
Bei Fahrzeugen mit Mehrfachbesetzung (z.B. Extrication Team, DMSB Staffel) muss mind. eine Person die Zusatzbefugnis alternative Antriebe Stufe „orange“ besitzen, die weiteren Personen benötigen die Stufe „gelb“.

DMSB-Veranstaltungsreglement *2023* – Anhang 2 – Übersicht

Streckensicherung und Hilfsdienste

Gemäß Anhang H zum Sportgesetz und DMSB-Handbuch *2022*

Stand: 29.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Status	DMSB Staffel FIU* / MIC***	DMSB Staffel HDU**	HV-Sicherung-fahrzeug oder DMSB E-Staffel	Arzt	RTW / KTW nach DIN EN 1789 Typ C	Sportwarte der Streckensic-herung	Brand schutz (TLF)	Extrication Team (6 Personen incl. Arzt)	Rettungshub-schrauber	FIA / DMSB Safety Delegate	FIA Medical Delegate	Med. Car	Voraus-wagen 000, 00, 0
International													
Rundstrecke	FIU Gem. Streck en-lizenz	Gem. Streck en-lizenz	Gem. Strecken-Lizenz	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-Lizenz	Gem. Strecken - Lizenz	**1**	FIA: 1	Wird durch DMSB/FIA benannt	**1** F1, GT1, WTCC und WEC	Gem. Streck en-Lizenz (Min. 1)	
Rallye	1 MIC je 15 Wp-Km		**1**	**1 pro WP**	**Min.1 pro WP**	Gem. Strecken-aufbauplan / Sicherheits handbuch	Gem. Strecken - Aufbaupl an / Sicherhe itshandb uch		WRC: 1 Gem. Medi-cal Ques-tionnai re	Wird durch DMSB/FI A benannt	WRC- >Wird durch FIA benannt		**3**
Berg	**1**		Gem. Strecken-Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-Lizenz	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	1 FIA Prädikat (1x je 5km)	1 FIA Prädik at	Wird durch DMSB/FI A benannt	Wird durch FIA benannt		
Offroad			**1**	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-Lizenz	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	FIA Prädikat: 1	1 (WRX) oder Gem. Medic al Questi onnair e	Wird durch DMSB/FI A benannt	WRX- >Wird durch FIA benannt		
Kart-Rennen				Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-Lizenz	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)			Wird durch DMSB/FI A benannt	CIK WM-Wird durch FIA benannt		
Dragster				**1**	**1**	Gem. Strecken-Lizenz	**1**	**1**		Wird durch DMSB/FI A benannt			
National A													
Rundstrecke	FIU Gem. Streck en-lizenz	Gem. Streck en-lizenz	Gem. Strecken-Lizenz	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-Lizenz	Gem. Strecken - Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-lizenz	Gem. Streck en-Lizenz	Wird durch DMSB benannt		Gem. Streck en-Lizenz (Min. 1)	
Rallye	1 MIC je 15 Wp-Km		**1**	1 pro WP	Min.1 pro WP	Gem. Strecken-aufbauplan / Sicherheits handbuch	Gem. Strecken - Aufbaupl an / Sicherhe itshandb uch			Wird durch DMSB benannt			**Min. 2**

Status	**DMSB Staffel FIU* / MIC*** **	**DMSB Staffel HDU****	**HV-Sicherung-fahrzeug oder DMSB E-Staffel**	Arzt	**RTW / KTW nach DIN EN 1789 Typ C**	**Sportwarte der Streckensic-herung**	**Brand schutz (TLF)**	**Extrication Team (6 Personen incl. Arzt)**	**Rettungshub-schrauber**	**FIA / DMSB Safety Delegate**	**FIA Medical Delegate**	**Med. Car**	**Voraus-wagen 000, 00, 0**
Berg	1 MIC		Gem. Strecken-Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-Lizenz	Gem. Strecken-Lizenz (Min. 1)			Wird durch DMSB benannt			
Offroad			**1**	Gem. Strecken-Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-Lizenz	Gem. Strecken-Lizenz (Min. 1)			Wird durch DMSB benannt			
Kart-Rennen				Gem. Strecken-Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-Lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken-Lizenz	Gem. Strecken-Lizenz (Min. 1)			Wird durch DMSB benannt			
Dragster				**1**	**1**	Gem. Strecken-aufbauplan	**1**			Wird durch DMSB benannt			
Slalom				**1 +** Rettungs assistent	**1** oder *(ohne Arzt)*	Gem. Strecken-aufbauplan	Geeignete Feuerlösch-mittel			Wird durch DMSB benannt			
Leistungs-prüfung	FIU Gem. Streck en-lizenz		Gem. Strecken-Lizenz	Gem. Strecken-Lizenz (Min. 1)	**1**	Gem. Strecken-Lizenz	**1**	Gem. Strecken-lizenz		Wird durch DMSB benannt		Gem. Streck en-Lizenz	
National Rallye 35/70	1 MIC pro WP empfo hlen		**1**	**1 pro WP**	Gem. Strecken-Aufbaupl an / Sicherheitshandb uch	Gem. Strecken-Aufbauplan / Sicherheits handbuch	1 pro WP empfohl en			Wird durch DMSB benannt			**Min. 2**

DMSB-Veranstaltungsreglement 2023 – Anhang 3

Protest- /Berufungskaution sowie Geldstrafen

Stand: 18.01.2023 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

FIA		
FIA Berufungskaution für den International Court of Appeal (gem. Rechts- und Verfahrensregeln der FIA)		
	Berufung gegen	**Kaution**
Sportliche Entscheidungen (Artikel 9.1.1)	Entscheidungen der Sportkommissare im Rahmen von: - FIA Meisterschaften/ Cups die das Wort "Welt" im Titel beinhaltet - FIA Meisterschaften/ Cups/ Challenges/ Trophys/ Serien (Artikel 9.1.1 a) und c)	6.000 € 3.000 €
	Entscheidung eines Nationalen Berufungsgerichts (Artikel 9.1.1 b)	6.000 €
	Andere sportliche Angelegenheiten (Artikel 9.1.1 d)	6.000 €
Entscheidung des IT (Artikel 9.1.2)		6.000 €
Entscheidung des CCAP (Artikel 9.1.3)		6.000 €
Entscheidung eines FIA-Organs in Bezug auf die Auslegung oder Anwendung der Statuten der FIA (Artikel 9.1.4)		6.000 €

DMSB		
Protestkaution	Nationaler Lizenzsport	100 €
Protestkaution	National A Lizenzsport	300 €
Protestkaution	Internationaler Lizenzsport	500 €

Berufungskaution	Nationaler Lizenzsport	500 €
Berufungskaution	National A Lizenzsport	1.000 €
Berufungskaution	Internationaler Lizenzsport	1.500 €

Berufungskaution gegen Sportgerichtsentscheidungen Nationaler Lizenzsport	500 €
Berufungskaution gegen Sportgerichtsentscheidungen National A Lizenzsport	1.000 €
Berufungskaution gegen Sportgerichtsentscheidungen Internationaler Lizenzsport	1.500 €

DMSB (Sportkommissars-Entscheidungen)		
Geldstrafe	Internationaler Wettbewerb bis zu	250.000 €
Geldstrafe	Nationaler A Wettbewerb bis zu	25.000 €
Geldstrafe	Nationaler Wettbewerb bis zu	12.500 €

Alle Protest- /Berufungskautionen sowie Geldstrafen sind mehrwertsteuerfrei.

DMSB-Kart-Reglement 2023

Stand: 31.01.2023– Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

Teil A Allgemeine Bestimmungen

A.1 Grundlagen
A.2 Zugelassene Kartklassen

Teil B Sportliches Reglement

B.1 Zugelassene Bewerber und Fahrer
B.2 Definitionen
B.3 Dokumentenprüfung und Technische Abnahme
B.4 Allgemeine Sicherheit, Fahrvorschriften und Verhaltensregeln
B.5 Flaggen / Startampel
B.6 Test
B.7 Fahrerbesprechung/Freies Training
B.8 Zeittraining / Qualifying
B.9 Vorstart / Startaufstellung
B.10 Formationsrunde
B.11 Start
B.12 Fehlstart
B.13 Fremde Hilfe / Reparaturzone
B.14 Neutralisation / Unterbrechung und Fortführung des Rennens/Heats
B.15 Beendigung des Rennens / Parc Fermé / Nachkontrolle
B.16 Platzierung
B.17 Wertungsstrafen
B.18 Regelung zur Frontspoiler-Befestigung
B.19 Proteste

Teil C Technisches Reglement

C.1 Zulassungsvoraussetzungen für das Kart
C.2 Definitionen
C.3 Technischer Zustand / Allgemeine technische Bestimmungen
C.4 Kraftstoff und Schmieröl
C.5 Geräuschbestimmungen
C.6 Batterie

Teil D Bekleidungsvorschriften

D.1 Schutzhelm
D.2 Fahreranzug
D.3 Sicherheitswesten

Teil E Bestimmungen für Fahrer der Altersklasse (AK) 8 – 13 (PRE-JUNIORS)

E.1 Definitionen
E.2 Besondere Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstung
E.3 Zukünftige Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstung

TEIL A – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

ART. A.1 GRUNDLAGEN

a) Vom DMSB genehmigte Kartrennen werden nach dem Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen, den Sportlichen und Technischen Bestimmungen der CIK-FIA, dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Kart-Reglement, den DMSB-Lizenzbestimmungen, der Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO), den Beschlüssen und Bestimmungen des DMSB, den Umweltrichtlinien des DMSB, den Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA, den Sportlichen und Technischen Reglement einer DMSB-genehmigten Serie (falls zutreffend), der Veranstaltungsausschreibung, dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB und den sonstigen Bestimmungen der FIA, CIK-FIA und des DMSB durchgeführt. Für DMSB-Prädikate gelten zusätzlich die allgemeinen und besonderen Prädikatsbestimmungen des DMSB.

b) Jede genehmigungspflichtige Veranstaltung (inkl. Kart-Clubsport) muss auf einer Kartbahn mit einer gültigen DMSB-Streckenlizenz bzw. CIK-FIA-Streckenlizenz durchgeführt werden. Bei einem Auslandsrennen einer nationalen DMSB-genehmigten Serie muss die Kartbahn eine CIK-FIA-Streckenlizenz oder eine Streckenlizenz vom betreffenden ASN besitzen.
Insbesondere sind die zugelassenen Kartklassen gemäß Streckenlizenz zu beachten.
Für einen Wettbewerb mit dem Status „International“ muss die Strecke eine gültige CIK-FIA-Streckenlizenz besitzen.

c) Alle in Deutschland ausgeschriebenen Serien und Kartklassen im DMSB-geregelten Kartsport müssen vom DMSB jährlich genehmigt werden und dürfen hinsichtlich ihrer technischen Bestimmungen nur auf den hier genannten Klassen basieren. Das Leistungsgewicht solcher Kartklassen darf grundsätzlich das Leistungsgewicht von Karts der internationalen Kartklasse der CIK-FIA KZ2 nicht überschreiten (gilt nicht für Superkarts). Zusätzliche Restriktionen (z. B. Mindestalter; Mindestgewicht, max. Motordrehzahl etc.) innerhalb einer Serie/Klasse sind möglich, wenn diese ebenfalls DMSB-genehmigt sind. Es sind ebenfalls die DMSB-*Bestimmungen* für die *motorsportrechtliche* Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport zu berücksichtigen.

d) Ein Wettbewerb im Kartsport kann aus mehreren Wettbewerbsteilen bestehen: Freies Training, Warm up, Zeittraining/Qualifying, Vorläufe (Heats), Hoffnungslauf, Rennen.

Art. A.2 ZUGELASSENE KARTKLASSEN

Internationale Kartklassen

Gruppe III	Mini / *MiniXS*	*60 ccm*
Gruppe II	OK / *OK-N*	*125 ccm*
	OK-Junior / *OK-N Junior*	*125 ccm*
	KZ2 / *KZ2-Masters*	*125 ccm*
Gruppe I	KZ*1*	*125 ccm*
	Superkart	*250 ccm*

Nationale Kartklassen

4-Takt-Klassen (gemäß DMSB-Viertakt-Basis-Reglement - VTBR)

Motor:	DMSB-homologierte 4-Takt-Motoren mit Fliehkraftkupplung	
	Kategorie I (Serie):	250 ccm bis 400 ccm gem. VTBR
	Kategorie II (Spezial):	max. 250 ccm
Chassis:	Kat. I:	frei gem. VTBR
	Kat. II:	CIK-FIA-homologiert

Reifen:	Kat. I:	5 Zoll (gem. jeweiligen Reglement)
	Kat. II:	5 Zoll CIK-FIA-homologiert (gem. jeweiligen Reglement)
Mindestgewicht:	Kat. I:	130 kg (gem. Reglement)
	Kat. II:	155 kg (gem. Reglement) bei einem Fahrer-Mindestgewicht von 62 kg (-2 kg) Junioren: 135 kg (mit DMSB zugelassenen Sicherheitssitz: 3 kg als Gewichtsbonus)
Fahrer:	Kat. I:	Junioren bis 11 kW ab Jahrgang *2013*, Senioren ab 11 kW ab Jahrgang *2011* gem. DMSB-Lizenzbestimmungen
	Kat. II:	Junioren: Jahrgang *2007* bis *2011* gem. DMSB-Lizenzbestimmungen Senioren: ab Jahrgang *2008* gem. DMSB-Lizenzbestimmungen
Geräuschlimit:	90 + 2 dB(A)	

Das komplette DMSB-4-Takt-Basis-Reglement ist auf der DMSB-Homepage verfügbar.

World Formula

Gemäß CIK-FIA Reglement Stand 2011

Grundsätzlich benötigen die Motoren aller Klassen eine Homologation der CIK-FIA oder des DMSB (Ausnahme: Superkart-Motoren müssen eine Registration der CIK-FIA aufweisen).

Karts mit alternativem Antrieb (Elektrokarts u.a.)

National A-Wettbewerbe mit Karts, welche über alternative Antriebstechnologien (z.B. Elektroantrieb) verfügen, sind grundsätzlich, nach vorheriger Genehmigung durch den DMSB, zulässig. Die vom DMSB veröffentlichten Richtlinien für die Durchführung von Veranstaltungen mit Elektrofahrzeugen sind einzuhalten (siehe DMSB-Homepage).

TEIL B – SPORTLICHES REGLEMENT

Art. B.1 ZUGELASSENE BEWERBER UND FAHRER

In Abhängigkeit vom Status des Wettbewerbs gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement dürfen nur Bewerber und Fahrer teilnehmen, die Inhaber einer dem Wettbewerb entsprechenden und gültigen Lizenz sind. Ausländische Teilnehmer müssen eine Auslandsstartgenehmigung ihres ASN´s vorweisen.

Art. B.2 DEFINITIONEN

a) Langstrecke (Long Circuit):
Nicht gleichbedeutend mit „Langstreckenwettbewerb“.
Eine Rennstrecke gilt als „Long Circuit“, wenn Kart-Wettbewerbe auf Automobil-Rennstrecken mit FIA-Lizenz (Graduierung 1, 2, 3 oder 4) stattfinden (Klassen KZ2, KZ1 oder Superkart).

b) Langstreckenwettbewerb:
Wettbewerb mit Rennen, welche in der vorgesehenen Distanz wesentlich über die Distanz eines Rennens zu einer Meisterschaft/Serie hinausgeht. Den technischen Bestimmungen eines Langstreckenwettbewerbes liegen DMSB-/CIK-FIA-genehmigte Reglements zu Grunde.
Ein Rennen gilt im DMSB-Bereich als Langstreckenwettbewerb, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
- Vorgesehene Länge des Rennens (ohne vorgesehene Unterbrechung) ab 1 Stunde Dauer.
- Fahrerwechsel (ggf. auch Kartwechsel) ist vorgesehen. Dabei sind die zusammenhängenden Maximaldistanzen in Abhängigkeit vom Alter des Fahrers zu berücksichtigen.
- Der Start zu einem Langstreckenrennen erfolgt grundsätzlich nach mindestens einer Formationsrunde hinter einem Pace-Car (-Kart) rollend.
- Der Einsatz eines Safety-Cars (-Karts) ist vorzusehen.

Art. B.3 DOKUMENTENPRÜFUNG UND TECHNISCHE ABNAHME

B.3.1

Der Veranstalter legt in der Veranstaltungsausschreibung Ort und Zeit für Dokumentenprüfung und Technische Abnahme und die Kriterien zur Kennzeichnung des zum Wettbewerb (Training, Qualifying, Rennen) vorgesehenen Materials fest.

B.3.2 Dokumentenprüfung:

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

B.3.2 Technische Abnahme:

Zur Technischen Abnahme müssen die Fahrer/Bewerber mit ihrem/ihren Wettbewerbsfahrzeug/en erscheinen und die vorgeschriebene Kartausrüstung (s.a. Teil D dieses Reglements) vorweisen und wenn gefordert das gültige Homologations- oder Datenblatt vorlegen.
Karts bzw. Fahrerausrüstungen, die den Technischen Bestimmungen nicht entsprechen, werden zurückgewiesen. Es kann eine erneute Vorführung angeordnet werden. Nach jeder unfallbedingten Beschädigung des Karts hat der betreffende Fahrer sein Kart unaufgefordert einem Technischen Kommissar der Veranstaltung vorzuführen.

Art. B.4

ALLGEMEINE SICHERHEIT, FAHRVORSCHRIFTEN UND VERHALTENSREGELN

B.4.1 Allgemein

a) Für bestimmte Wettbewerbe innerhalb einer Veranstaltung kann ein Renndirektor benannt sein. Dieser ist in der Veranstaltungsausschreibung entsprechend aufzuführen und muss grundsätzlich im Besitz einer Sportwartlizenz *Rennleiter Stufe A oder* Rennleiter Kart Stufe A sein.

b) Der Rennleiter/Renndirektor kann einem Fahrer, der gegen das Sportliche Reglement verstößt, die dafür vorgesehene Wertungsstrafe aussprechen und/oder diesen Fahrer den Sportkommissaren melden. Bewerber/Fahrer, die gegen das Technische Reglement verstoßen, werden den Sportkommissaren gemeldet.

c) Der Fahrer darf während jedem Wettbewerbsteil keine fremde Hilfe auf der Rennstrecke erhalten, außer in der Reparaturzone, die er ohne fremde Hilfe erreichen muss.

d) Der Fahrer darf sich nicht entgegen der Fahrtrichtung auf der Rennstrecke und in der Boxengasse (bzw. in der Reparaturzone) bewegen, außer es ist unbedingt nötig, um eine gefährliche Situation zu vermeiden.

e) Es darf kein Fahrer die Einfahrt zur Strecke befahren, solange die Ampel an der Einfahrt auf Rot geschaltet *bzw. die Einfahrt durch einen Marshall nicht freigegeben ist* und in die Rennstrecke gefahrlos eingefahren werden kann. Kein Fahrer, der sich auf der Rennstrecke befindet, darf dabei behindert oder gefährdet werden.

f) Wenn der Rennleiter/Renndirektor einen Wettbewerbsteil zu „wet-practice“ oder „wet-race" erklärt, ist den Bewerbern/Fahrern die Entscheidung überlassen, entsprechende Maßnahmen (z.B. Reifenwechsel) vorzunehmen. Es ist in jedem Fall verboten, gleichzeitig Slicks und Regenreifen an einem Kart zu verwenden.
Sollte diese Entscheidung unmittelbar vor dem Start getroffen werden, wird eine Startverzögerung von 10 Minuten dringend empfohlen. Gibt es durch den Rennleiter/Renndirektor keine entsprechende Festlegung für „wet-practice“ oder „wet-race“, müssen die für die jeweilige Klasse bzw. Serie vorgeschriebenen Slickreifen gefahren werden.
Der Rennleiter/Renndirektor kann aus Sicherheitsgründen die zwingende Verwendung von Regenreifen vorschreiben.

B.4.2 Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung

a) Ein Kart darf die gesamte Breite der Rennstrecke benutzen. Es kann, je nach Situation, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite überholt werden. Eine Fahrweise, die andere Fahrer behindern könnte, z. B. mehr als ein Richtungswechsel auf einer Geraden, um eine Position zu verteidigen, das Abdrängen eines Karts oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist verboten. Eine „Zickzack“-Fahrweise oder der Wechsel der Fahrlinie zur Verhinderung eines begonnenen legalen Überholmanövers ist verboten. Verstöße können durch den Rennleiter/Renndirektor mit einer Wertungsstrafe bestraft werden.
Fahren zwei Karts teilweise oder komplett nebeneinander, so ist von den beteiligten Fahrern wenigstens eine Kartbreite zur Streckenbegrenzung auf der betreffenden Seite Platz zu lassen, so dass dadurch eine seitliche Berührung verhindert werden kann.

b) Sobald ein Kart von einem anderen Kart eingeholt wird, das dabei ist, es zu überrunden, muss der Fahrer des langsameren Karts dem Fahrer des schnelleren Karts bei der erstbesten Möglichkeit die Gelegenheit zum sicheren Überholen bieten.
Falls ein zu überrundender Fahrer allem Anschein nach nicht bemerkt, dass ein anderer Fahrer ihn überrunden möchte, werden dem zu überrundenden Fahrer an den Streckenposten durch die Sportwarte der Streckensicherung geschwenkte blaue Flaggen gezeigt.

c) Ein Fahrer, der die blaue Flagge augenscheinlich missachtet, kann vom Rennleiter/Renndirektor mit einer Wertungsstrafe bestraft werden.
Ein systematischer oder wiederholter Verstoß wird den Sportkommissaren gemeldet.

d) Die Fahrer müssen zu jeder Zeit die Rennstrecke benutzen.
Zur Vermeidung von Zweifel gilt:
- die weißen Linien, welche die Streckenbegrenzungen definieren, werden als Teil der Strecke angesehen, nicht jedoch die Kerbs,

und
- ein Fahrer wird als von der Strecke abgekommen betrachtet, wenn sich alle vier Räder außerhalb der Streckenbegrenzung *(weiße Linie)* befinden.

e) Wenn ein Kart aus irgendwelchen Gründen von der Strecke abkommt, darf der Fahrer auf die Strecke zurückfahren und den Wettbewerb fortsetzen. Dies darf jedoch nur dann erfolgen, wenn kein anderer Fahrer gefährdet oder behindert wird. *Entsteht dadurch* ein Vorteil gegenüber den anderen Fahrern, die sich im Wettbewerb befinden, *so ist dieser Vorteil zurückzugeben*. *Ein dadurch erreichter anhaltender Vorteil kann bestraft werden.*

f) Wiederholt begangene schwere Fehler oder das offensichtliche Unvermögen, das Kart zu beherrschen (wie zum Beispiel mehrfaches Abkommen von der Strecke), wird den Sportkommissaren gemeldet und kann eine Disqualifikation vom Wettbewerb von einem Wettbewerbsteil *oder Verbot der weiteren Teilnahme* des/der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.

g) Bei *verursachten* Kontakten/Kollisionen während eines Wettbewerbsteils kann gegen den verursachenden Fahrer eine Wertungsstrafe durch den Rennleiter/Renndirektor bzw. eine Strafe von den Sportkommissaren ausgesprochen werden.

B.4.3 Langsames Fahren / Anhalten von Karts auf der Rennstrecke

a) Unnötiges langsames Fahren auf der Rennstrecke während eines Wettbewerbsteils ist nicht erlaubt. Ein Fahrer, der nicht im gewöhnlichen Renntempo weiterfahren kann, muss dieses anzeigen und die Rennstrecke verlassen. Es liegt in seiner Verantwortung, dass das keine Gefahr darstellt.

b) Sollte ein Kart außerhalb der Boxengasse (Reparaturzone) anhalten, so muss es so schnell wie möglich vom betreffenden Fahrer von der Strecke entfernt werden, so dass es keine Gefahr mehr darstellt oder andere Fahrer behindert. Auch die Mithilfe der Sportwarte der Streckensicherung entbindet den Fahrer nicht von dieser Pflicht. Bis zum Ende dieses Wettbewerbsteils *und der Bergung des Karts* hat sich der Fahrer *soweit möglich* an einer sicheren Position in der Nähe seines Karts aufzuhalten und die Anweisungen der Sportwarte der Streckensicherung zu befolgen.

c) Das Tanken während eines Wettbewerbsteils ist verboten, mit Ausnahme von Langstreckenwettbewerben, bei welchen das Nachtanken in der Ausschreibung geregelt ist.

d) Abgesehen vom Fahrer, von Sportwarten der Streckensicherung und entsprechend benannten Offiziellen darf während jedes Wettbewerbsteils niemand ein Kart berühren, ausgenommen in der definierten Reparaturzone.

e) Es ist nicht zulässig, ein Kart auf der Strecke zu schieben mit Ausnahme von Art. B.4.3 b).

f) Wenn ein Kart während eines Wettbewerbsteils stoppt und der Fahrer sich von seinem Kart entfernt, wird dieser Fahrer als ausgeschieden betrachtet und darf diesen Wettbewerbsteil nicht fortsetzen, ausgenommen während einer vom Rennleiter/Renndirektor angeordneten Rennunterbrechung.

B.4.4 Regeln zum Befahren der Boxengasse

a) Die Boxengasse mit der Ein- und Ausfahrt von und zur Rennstrecke sind Teil der Rennstrecke.

b) Der Teil der Strecke, der zur Boxengasse oder Reparaturzone führt, wird als „Boxeneinfahrt“ bezeichnet.

c) Die Zufahrt zur Boxengasse oder zur Reparaturzone darf während des Wettbewerbes grundsätzlich nur über die Boxeneinfahrt erfolgen.

d) Wenn ein Fahrer in die Boxengasse fahren will, muss er dieses deutlich anzeigen und sich versichern, dass er dies gefahrlos durchführen kann.

e) Fahrer, die die Boxen oder die Reparaturzone verlassen, dürfen die Linie *nicht* überfahren, die an der Boxen- oder Reparaturzonenausfahrt auf der Strecke als Trennungslinie zwischen der Ausfahrtslinie und der Strecke aufgebracht ist; Fälle höherer Gewalt ausgenommen (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind).

f) Die Geschwindigkeit eines Karts in der Boxengasse muss jederzeit angemessen sein. In der Veranstaltungsausschreibung kann dafür eine erlaubte maximale Geschwindigkeit vorgeschrieben sein, wenn eine Messeinrichtung dafür ab dem freien Training vorhanden ist.

B.4.5 Regelung zum Starten/Anlassen der Motoren

Grundsätzlich dürfen die Motoren nur auf der Rennstrecke (inkl. Vorstartbereich) nach Anweisung durch den Rennleiter/Renndirektor oder einen Vertreter für das Befahren der Rennstrecke für einen Wettbewerbsteil gestartet/angelassen werden. Außerhalb der Rennstrecke ist das Starten/Anlassen der Motoren verboten. Bei einem Verstoß gegen die vorgenannte Regelung kann der Bewerber/Fahrer mit einer Geldstrafe in Höhe von 100,- € bestraft werden. Im Wiederholungsfall kann der Bewerber/Fahrer durch die Sportkommissare disqualifiziert werden. In Ausnahmefällen (z. B. nach einer Reparatur) und nach Freigabe durch einen Technischen Kommissar kann der Motor für einen Probe- bzw. Testlauf in einem dafür ausgewiesenen Bereich gestartet werden. Dieser Bereich muss in der Veranstaltungsausschreibung bekanntgeben werden.

Art. B.5 FLAGGEN / STARTAMPEL

Folgende Flaggen werden vom Rennleiter/Renndirektor oder stellv. Rennleiter benutzt:

a) Nationalflagge (wird hochgehalten und schnell gesenkt):
Startzeichen (Nur in Ausnahmefällen)

b) Rote Flagge (geschwenkt):
- Im Training: Trainingsunterbrechung; die Teilnehmer fahren unverzüglich und unter größter Vorsicht in den „Finish Park“. Überholverbot!
- Im Rennen: Rennunterbrechung; die Teilnehmer fahren langsam bis zum Start-/Ziel-Bereich oder einen anderen zum Briefing bekannt gegebenen Punkt. Überholverbot!

c) Schwarz/weiß karierte Flagge (geschwenkt):
Ende des Rennens bzw. des Trainings oder der Session. Diese Flagge darf nur einmal passiert werden.

d) Schwarze Flagge in Verbindung mit Zahl (Startnummer):
Diese Flagge wird verwendet, um dem betreffenden Fahrer anzuzeigen, dass er sofort in die Reparaturzone oder in den „Finish Park“ oder einen in der Ausschreibung festgelegten Platz fahren muss.
Sollte ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, dieser Anweisung nicht folgen, so sollte diese Flagge für höchstens zwei aufeinander folgende Runden gezeigt werden.
Die Entscheidung, die schwarze Flagge zu zeigen, kann nur mit Zustimmung der Sportkommissare getroffen werden.
Der Fahrer, dem die schwarze Flagge gezeigt wurde, hat sich umgehend beim Rennleiter/Renndirektor zu melden.

e) Schwarze Flagge mit einer orangenfarbenen Scheibe (ca. 40 cm Durchmesser) in Verbindung mit Zahl (Startnummer):
Wird dem Fahrer gezeigt, dessen Kart aufgrund eines technischen Problems für ihn selbst oder andere zu einer Gefahr werden könnte oder offensichtlich dem technischen Reglement nicht mehr

entspricht. Er muss *– ausgenommen während der letzten Runde -* bei der nächsten Möglichkeit in der Reparaturzone anhalten. Wenn das technische Problem beseitigt ist, darf der Fahrer den Wettbewerb fortsetzen.

f) Schwarz/weiß diagonal unterteilte Flagge in Verbindung mit Zahl (Startnummer):
Verwarnung für den betreffenden Fahrer im Fall eines festgestellten unsportlichen Verhaltens. Diese Flagge wird dem Fahrer während ein und demselben Wettbewerbsteil nur einmal gezeigt. (Nötigenfalls wird er wegen wiederholtem unsportlichen Verhaltens aus dem Rennen genommen.)

Die drei letztgenannten Flaggen (d, e, f) sollten stillgehalten, zusammen mit einer Tafel mit einer Nummer dem Fahrer gezeigt werden, dessen Nummer auf dem Schild angezeigt wird. Diese drei Flaggen können auch an anderen Stellen als der Start-/Ziellinie gezeigt werden, wenn der Rennleiter/Renndirektor dies für erforderlich hält und dieses in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben wurde.

g) Blaue Flagge mit rotem Diagonalkreuz mit Zahl (Startnummer):
Wird Fahrern, die bald überrundet werden bzw. überrundet sind, gezeigt. Der Fahrer beendet das Rennen und fährt direkt von der Rennstrecke zum „Finish Park“.
Diese Flagge wird nur in der Finalphase des Wettbewerbs eingesetzt und darf nur dann benutzt werden, wenn die Verwendung in der Serien- oder Veranstaltungsausschreibung geregelt ist.

Folgende Flaggen werden auch an den Streckenposten benutzt:

h) Gelbe Flagge(geschwenkt):
Zeichen für Gefahr! Es gibt zwei Möglichkeiten mit der folgenden Bedeutung:
- Einfach geschwenkt: Geschwindigkeit reduzieren und nicht überholen. Bereit sein, eine unübliche Linie zu fahren. Es befindet sich eine Gefahr in einer Kurve oder einem Teil der Strecke.
- Doppelt geschwenkt: Geschwindigkeit reduzieren und nicht überholen. Bereit sein, eine unübliche Linie zu fahren oder auch anzuhalten. Große Gefahr! Die Strecke ist völlig oder teilweise blockiert.

Gelbe Flaggen werden grundsätzlich nur von dem Posten gezeigt, der sich unmittelbar vor der Gefahr befindet. Das Überholen ist von der gelben Flagge bis zum Passieren der grünen Flagge nach der Gefahrenstelle verboten.
Die gelbe Flagge wird auch während der Neutralisationsphase gezeigt (geschwenkt oder stillgehalten).

i) Gelbe Flagge mit roten Streifen (stillgehalten):
Diese Flagge informiert den Fahrer, dass sich die Haftungseigenschaften durch Öl, Wasser oder sonstige mögliche Verunreinigung auf der Strecke plötzlich verschlechtert haben.
Wenn wegen einsetzenden Regens dieses Situation eintritt, wird diese Flagge in Verbindung mit einer nach oben gerichteten Hand des Sportwartes der Streckensicherung über mindestens eine Runde gezeigt oder bis die Fahrbahnoberfläche wieder in normalen Zustand ist.
(Wird nicht durch die grüne Flagge aufgehoben.)

j) Hellblaue Flagge geschwenkt):
- Im Training: Schnellerer Teilnehmer folgt dicht auf, bei nächster Möglichkeit überholen lassen.
- Im Rennen: Eine Überrundung steht an, schnelleren Teilnehmer unverzüglich das Überrunden ermöglichen.

k) Weiße Flagge geschwenkt):
Langsam fahrendes Fahrzeug (Teilnehmer oder Einsatzfahrzeug) im Abschnitt voraus auf der Strecke.

l) Grüne Flagge (geschwenkt):
Strecke wieder frei. Sie soll von dem Posten gezeigt werden, der unmittelbar hinter dem Zwischenfall, der die gelbe(n) Flagge(n) erforderlich machte, liegt. Somit ist das Überholverbot ab der grünen Flagge aufgehoben. 259

Diese Flagge kann - falls erforderlich - auch dazu verwendet werden, um den Start zu Formationsrunden oder zu Trainingsperioden zu signalisieren, jeweils auf Anordnung des Rennleiters/Renndirektors.

Startampel:
Das Startsignal soll mit der Startampel gegeben werden. Nur in Ausnahmefällen darf mit Flagge gestartet werden.
Die Startampel muss aus einem oder mehreren roten Lichtern bestehen, wobei diese von jedem Punkt des Startplatzes aus zu sehen sein müssen.
Die Verwendung von mehreren baugleichen und parallel geschalteten Leuchtflächen wird dringend empfohlen.
Neben den roten Leuchten soll ein helles orange-farbiges Blinklicht vorhanden sein und separat geschaltet werden können (für die Startverzögerung mit einer weiteren Formationsrunde).

Hinweis:
Bei internationalen Rennen müssen die Bauart der Ampel und die elektrische Schaltung der Ampellichter den Bestimmungen der CIK-FIA entsprechen.

Digitale Lichtsignale als Ersatz für Flaggenzeichen:
Die Flaggenzeichen können durch digitale Lichtsignale (LED-Säulen und LED-Tafeln) ergänzt oder ersetzt werden. Die Funktionsweise, Bedeutung der Signalgebung sowie die Position der digitalen Lichtsignale muss der Rennleiter / Renndirektor in der Fahrerbesprechung bekanntgeben.

Art. B.6 TEST

Wenn Testfahrten unmittelbar vor einer Veranstaltung durchgeführt werden, ist für die Durchführung dieser Testfahrten der Veranstalter der den Testfahrten zugrunde liegenden Veranstaltung verantwortlich.

Der Rennleiter/Renndirektor entscheidet über die zu den Tests benutzte Streckenvariante und Ausstattung hinsichtlich Streckensicherung.

Art. B.7 FAHRERBESPRECHUNG / FREIES TRAINING

a) Für alle Fahrer findet grundsätzlich vor Beginn des Freien Trainings eine Fahrerbesprechung statt, die auch schriftlich und/oder via Online-Meeting erfolgen kann. Art und Weise der Durchführung der Fahrerbesprechung ist in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung zu beschreiben.
Die Teilnahme während der gesamten Dauer der Fahrerbesprechung ist für jeden Fahrer Pflicht. Eine festgestellte Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme zieht eine Geldbuße von 100,- € nach sich (vorbehaltlich davon abweichender Serienbestimmungen).

b) Ein Fahrer darf nur am Freien Training teilnehmen, wenn er die Dokumentenabnahme und das oder die für den Wettbewerb vorgesehene/n Kart/s die technische Abnahme absolviert haben. Jedes am Training teilnehmende Kart muss in allen Punkten den technischen Bestimmungen entsprechen.

c) Die Rennstrecke darf während der in der Veranstaltungsausschreibung oder später mitgeteilten Trainingszeiten und nur von den für das Fahrzeug genannten Fahrern befahren werden.

d) Jeder ausgeschriebenen Klasse sind während der Veranstaltung mindestens 10 Minuten freies Training zu gewähren. Darüber hinausgehende Serienbestimmungen gehen vor.
Dabei ist sicherzustellen, dass diese Zeit jedem Teilnehmer theoretisch zur Verfügung stehen muss (z. B. bei mehreren Trainingsgruppen).

e) Wenn das Freie Training einer Klasse in mehrere Trainingsgruppen eingeteilt wird, müssen diese Trainingsgruppen rechtzeitig am Offiziellen Aushang bekannt gegeben werden. Ein Nachtrainieren oder ein Training in einer ursprünglich nicht vorgesehenen Gruppe ist nicht zulässig.

ART. B.8 ZEITTRAINING/QUALIFYING

a) Das Zeittraining/Qualifying wird in einer oder mehreren Sessions (gemäß Serienausschreibung) durchgeführt.
Die detaillierte Definition des Zeittrainings ist in die Serienbestimmungen oder in die Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen. Wenn nötig, wird der Ablauf in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

b) Die Zeitnahme muss mit einem für den betreffenden Wettbewerb zugelassenen System mit einer Genauigkeit von mindestens 1/100 Sek. erfolgen.

c) Für das Zeittraining/Qualifying werden die einzelnen Trainingsgruppen vom Veranstalter festgelegt. Die Dauer der Trainingssitzung einer Gruppe muss mindestens fünf Minuten betragen und für alle Gruppen einer Klasse gleich sein. Die genaue Startzeit jeder Gruppe ist Bestandteil des Zeitplans. Der Trainingszeitraum beginnt mit der Startfreigabe (grünes Licht oder grüne Flagge) an der Ausfahrt der Strecke und endet mit dem Abwinken durch den Rennleiter/Renndirektor. Zu diesem Zeitpunkt bereits begonnene Runden können zu Ende gefahren werden und werden gewertet. Gleichzeitig mit Beginn des Abwinkens wird die Zufahrt zur Strecke geschlossen.
Der vorgegebene Trainingszeitraum muss von den Fahrern eingehalten werden. Ein Nachtrainieren oder ein Training in einer ursprünglich nicht vorgesehenen Gruppe ist nicht zulässig.
Fahrer, welche nicht im Renntempo auf der Strecke fahren, dürfen in keinem Fall die Ideallinie benutzen. Jede Behinderung eines anderen sich im Zeittraining/Qualifying befindlichen Fahrers kann bestraft werden.

d) Die schnellste Rundenzeit des Fahrers bestimmt die Startposition gemäß Serienbestimmungen für die/das Heats/Rennen. Bei Zeitgleichheit entscheidet die nächstschnellere Runde usw.
Wird auf diese Weise kein Unterschied festgestellt, ist der Fahrer der bessere, der zuerst seine schnellste Runde gefahren hat.
Findet das Zeittraining einer Wertungsklasse in mehreren Gruppen statt, werden die Startpositionen im Rotationsverfahren zwischen den einzelnen Gruppen vergeben, wobei der schnellste Fahrer der schnelleren Gruppe die Startposition eins, der schnellste Fahrer der zweitschnellsten Gruppe die Startposition zwei usw. erhalten.

Für das Rennen bzw. ggfs. die Vorläufe (Heats) qualifizieren sich die somit ergebenden Zeitschnellsten bis die max. zugelassene Starterzahl für das Rennen erreicht ist.
Besondere Serienbestimmungen hinsichtlich der Erreichung dieser max. Starterzahl gehen vor.

e) Zum Rennen bzw. ggfs. zu den Vorläufen (Heats) darf grundsätzlich nur zugelassen werden, wer die in der Veranstaltungsausschreibung festgelegten Qualifikationsbedingungen erfüllt hat. Als grundsätzliche Qualifikationsbedingung gilt das Erreichen einer gewerteten Zeitrunde innerhalb von 115% der Zeit des Schnellsten der Wertungsklasse.
Über die Zulassung von nicht qualifizierten Fahrern entscheidet der Rennleiter/Renndirektor auf schriftlichen Antrag des betreffenden Bewerbers.

Art. B.9 VORSTART / STARTAUFSTELLUNG

a) Der Vorstartbereich ist ein abgetrenntes Areal, zu dem grundsätzlich nur berechtigte Personen Zutritt haben.
Sobald der Zugang zum Vorstartbereich für eine Klasse gestattet ist, haben die Fahrer dieser Klasse die Berechtigung, mit ihrem rennfertigen Kart (ein Kart) und einem (1) Mechaniker je Fahrer, dieses Areal zu betreten.
Jegliche Arbeiten an den Karts mit Ausnahme der Korrektur des Reifendrucks im Vorstartbereich ist verboten.
Der Zugang zum Vorstart wird fünf Minuten vor der vorgesehenen Startzeit des Rennens geschlossen.

Fahrer, die nicht rechtzeitig den Vorstartbereich erreichen (verspätete Fahrer), dürfen nur aus der Reparaturzone/Boxengasse dem Starterfeld nachstarten, wenn alle anderen Fahrer des betreffenden Starterfeldes nach dem Startsignal ein erstes Mal die Startlinie überfahren haben. 261

Befindet sich die Einfahrt auf die Strecke nach der Zeitmesslinie, haben die*se nachgestarteten* Fahrer die erste Rennrunde beendet, wenn sie *das erste Mal* die Zeitmesslinie überquert *haben*.

b) Die Startaufstellung für jedes Rennen wird durch die Ergebnisse im Zeittraining/Qualifying bzw. in den Vorläufen oder Hoffnungsläufen gemäß der jeweiligen Serienausschreibungen bestimmt.

c) Der Fahrer auf Startplatz eins jeder Startaufstellung eines Wettbewerbsteils kann auch die jeweils andere Seite in der ersten Reihe für seinen Start auswählen. Will er von diesem Recht Gebrauch machen, ist davon der Rennleiter/Renndirektor zu informieren, bevor das Zeichen zum Verlassen des Vorstarts gegeben wurde. Bleibt diese Information aus, ist der Startplatz eins auf der Seite, wie in der Streckenlizenz bzw. Ausschreibung angegeben.
Ein Startplatztausch betrifft ausschließlich die erste Startreihe.

d) Zusätzliche Bestimmungen für Karts mit Onboard-Starter:

Drei Minuten vor der Freigabe zum Start der Warm up- oder Formationsrunde ertönt ein Signal und es wird ein „3-Minuten-Schild“ gezeigt. Die Mechaniker haben umgehend das Vorstart-Areal zu verlassen.
Wenn ein Fahrer nach diesem 3-Minuten-Signal wiederum Hilfe eines Mechanikers in Anspruch nimmt, darf er dem Feld nach Möglichkeit und Freigabe zwar nachstarten, muss aber die letzte Startposition einnehmen und von dieser starten.

e) Ob ein "Start Servicing Park" und/oder ein "Finish Park" gemäß CIK-FIA-Bestimmungen eingerichtet wird, kann in der jeweiligen Veranstaltungs- und/oder Serienausschreibung geregelt werden.

Art. B.10 FORMATIONSRUNDE

Vor jedem Start kann eine Warm up-Runde gefahren werden. In jedem Fall ist annährend eine Formationsrunde zu fahren, die im Fall einer gefahrenen Warm up-Runde sich dieser ohne Unterbrechung unmittelbar anschließt. Die genaue Prozedur ist durch den Rennleiter/Renndirektor in der Fahrerbesprechung bekanntzugeben.
Mit *dem Zeigen des Signals zum Start* der Formationsrunde(n) oder der vor der Formationsrunde/n gefahrenen Warm up-Runde/n steht der Fahrer unter der Weisung des Starters, d.h. jegliche fremde Hilfe ist verboten.

Während der Formationsrunde(n) ist Überholen untersagt, außer der vorausfahrende Fahrer wird wegen eines technischen Defektes offensichtlich bedeutend langsamer oder dem Fahrer ist es erlaubt, seine verlorene Startposition regulär wieder einzunehmen.

Bei in der Startphase zur Formationsrunde verloren gegangenen ursprünglichen Startpositionen gilt folgendes:

a) Rollender Start: Die ursprüngliche Startposition kann bis zu einem definierten Punkt („rote Linie“ oder „Grid Line“) wieder eingenommen werden. Die beteiligten Fahrer ermöglichen dieses Einordnen. Vom Passieren dieser Linie bis zum Startsignal ist Überholen nicht mehr zulässig. Einzige Ausnahme ist das Überholen von Fahrern, die aufgrund eines technischen Defektes die Geschwindigkeit der geschlossenen Formation nicht halten können.

b) Stehender Start: Die ursprüngliche Startposition kann in der Startaufstellung wieder eingenommen werden, solange die rote Flagge vor dem Feld positioniert ist. Andernfalls muss der verspätete Fahrer eine Startposition hinter dem Feld einnehmen.

Jeder Fahrer ist selbst dafür verantwortlich, seine Position im Starterfeld beizubehalten und der Starter ist nicht verpflichtet, eine weitere Formationsrunde zu veranlassen, damit der Fahrer seine Position wieder einnehmen kann.
Sollte ein Fahrer während der Formationsrunde/n anhalten, so darf er erst dann erneut wieder losfahren, wenn das gesamte Feld ihn passiert hat. Er kann sich dann hinter der Formation (Feld) anschließen und unter Beachtung vorgenannter Punkte a) oder b) starten. Sollte er versuchen, im Falle einer weiteren angeordneten Formationsrunde vor dem Feld die Formationsrunde erneut

aufzunehmen in der Hoffnung, dass der Führende ihn überholt, wird ihm unverzüglich die schwarze Flagge gezeigt und ihm die Teilnahme an diesem Wettbewerbsteil verwehrt.

Sollte der Starter jedoch zu der Überzeugung gelangen, dass der Fahrer durch das Vorgehen eines anderen Fahrers zum Anhalten gezwungen wurde, kann er die Formationsrunde abbrechen und die Startprozedur neu beginnen, wobei die Fahrer ihre ursprüngliche Position im Starterfeld einnehmen.

Während der Formationsrunde darf von keinem Fahrer eine andere Streckenführung benutzt werden, als die, die für die Formationsrunde vorgeschrieben ist.

In jeder weiteren - über die ursprünglich vorgesehene Formationsrunde hinausgehend angeordneten Formationsrunde - gelten die gleichen im Art. B.10 aufgeführten Bestimmungen.

Art. B.11 START

a) Rollender Start
In der zweiten Hälfte der Formationsrunde ist die Geschwindigkeit zu reduzieren und nach dem Passieren der „Roten Linie“ gleichmäßig beizubehalten. Die Formation bildet zwei Reihen und fährt in dieser Formation mit gleichmäßiger Geschwindigkeit in Richtung Start. Das ROTE LICHT der Startampel ist angeschaltet.
Ist der Starter mit der Geschwindigkeit und der Formation zufrieden, wird der Start mit dem Erlöschen des ROTEN AMPELLICHTES freigegeben.
Falls das Startareal mit Startkorridoren gemäß CIK-FIA-Bestimmungen versehen ist, darf erst dann der entsprechende Startkorridor verlassen werden. Die Linien der Kennzeichnung der Korridore gehören zu den Startkorridoren.

b) Stehender Start
Am Ende der Formationsrunde steht ein Sportwart mit erhobener ROTEN FLAGGE an der Startlinie und die Fahrer nehmen ihre Startposition ein. Alle Lichter der Startampel sind aus. Wenn alle Fahrer auf ihrer Startposition stehen, wird dieses durch einen Sportwart am Ende der Formation mit der GRÜNEN FLAGGE angezeigt und der Sportwart mit der roten Flagge geht beiseite. Danach wird das ROTE LICHT angeschaltet. Innerhalb der nächsten 6 Sekunden wird der Start freigegeben, indem das ROTE LICHT erlischt *bzw. bei Verwendung einer Ampelanlage mit mehreren roten Lichtern alle ROTEN LICHTER erlöschen.*

c) Extra Formationsrunde
Ist der Starter nicht zufrieden (gilt für rollenden und stehenden Start), wird eine weitere Formationsrunde gefahren. Die Anzeige für eine extra Formationsrunde erfolgt durch ein ORANGENES BLINKLICHT oder ein anderes zur Fahrerbesprechung bekannt gegebenes Zeichen des Rennleiters/Renndirektors/Starters. Das rote Ampellicht bleibt angeschaltet.
Kann ein Fahrer nicht starten, verbleibt er in seinem Kart und hebt zur Information deutlich einen Arm. Es ist die Entscheidung des Starters, Extra Formationsrunde/n anzuordnen.
In diesem Fall darf der Fahrer, der die extra Formationsrunde verursacht hat, bei der folgenden Startaufstellung nicht seinen ursprünglichen Startplatz einnehmen (gilt auch bei weiteren extra Formationsrunden), sondern den letzten Startplatz bzw. einen Startplatz hinter der letzten Startreihe.

d) Die Startprozedur ist durch den Rennleiter/Renndirektor zur Fahrerbesprechung bekannt zu geben.

Art. B.12 FEHLSTART / Frühstart

a) Als „Fehlstart“ oder "Frühstart" wird ein nicht dem Reglement entsprechend vollzogener Start eines Fahrers bezeichnet.

Als Fehlstart gilt insbesondere folgendes:
- Verlassen der Formation vor Abgabe des Startsignals (z.B. Überfahren der Sektorenmarkierung)
- nicht korrekte Geschwindigkeit während der Startphase beim rollenden Start
- falscher Startplatz bzw. Startposition (z.B. vor dem Poleman)

- nicht korrekte Startposition beim stehenden Start

Als Frühstart gilt beim stehenden Start das Vorwärtsbewegen des Karts *nach dem Aufleuchten und* bevor die roten Ampellichter erloschen sind.

b) Jeder festgestellter Fehlstart oder Frühstart wird durch den Rennleiter/Renndirektor mit einer Wertungsstrafe gemäß Art. B.17 bestraft.

c) Im Falle eines wiederholten Fehlstarts kann der Rennleiter/Renndirektor die Startprozedur mit der roten Flagge stoppen und die Verursacher den Sportkommissaren melden.

Art. B.13 FREMDE HILFE / REPARATURZONE

a) Nach Abgabe des Signals (grüne Flagge) zum Befahren der Strecke durch den Rennleiter/Renndirektor zu einem Wettbewerbsteil gelten die Rennvorschriften. Wo immer ein Kart auf der Strecke stehen bleibt, darf abgesehen von der Hilfe, um das Kart von der Fahrbahn weg an eine sichere Stelle zu bringen, keine Hilfe angenommen werden.
Der Fahrer muss bis zum Ende des Rennens in der Nähe seines Karts in einer sicheren Position bleiben und die Anweisungen der Sportwarte der Streckensicherung befolgen.

b) Arbeiten am Kart sind nur in der Reparaturzone erlaubt, wenn der Fahrer diese mit eigener Motorkraft erreicht. Es ist verboten, Werkzeug und/oder Reserveteile am Kart mitzuführen.

c) Der Ort der Reparaturzone wird vom Veranstalter auf Grundlage der Streckenlizenz festgelegt.

Art. B.14

NEUTRALISATION / UNTERBRECHNUNG UND FORTFÜHRUNG des Rennens

B.14.1 Neutralisation eines Rennens

a) Der Rennleiter/Renndirektor kann einen Heat oder ein Rennen neutralisieren. Davon wird Gebrauch gemacht, wenn die Rennstrecke blockiert ist oder Fahrer oder Offizielle sich in Gefahr befinden, jedoch*eine Rennunterbrechung* nicht nötig erscheint.

b) Wenn diese Entscheidung getroffen wurde, zeigen der Rennleiter/Renndirektor und die Sportwarte der Streckensicherung an den Streckenposten geschwenkte gelbe Flaggen und eine Tafel mit dem Wort „SLOW“ (schwarz auf gelb) so lange, wie die Neutralisation bestehen bleibt. Wenn vorhanden, wird das orange Blinklicht an der Start-Ziellinie während dieser Zeit eingeschaltet.

c) Alle im Wettbewerb befindlichen Karts müssen in einer Reihe hinter dem Führenden fahren und Überholen ist verboten, es sei denn, ein Kart wird wegen eines Problems langsamer und kann der Geschwindigkeit der Formation nicht mehr folgen.

d) Während der Neutralisationsphase bestimmt der Fahrer des führenden Karts die Geschwindigkeit, die stark reduziert sein muss. Alle anderen Karts müssen in einer geschlossenen Formation folgen.

e) Es darf in die Reparaturzone gefahren werden, aber die Ausfahrt darf erst dann erfolgen, wenn dieses durch einen Offiziellen erlaubt wird. Das wieder einfahrende Kart kann der Formation in moderater Geschwindigkeit folgen, bis es zum letzten Kart aufgeschlossen hat.

f) Wenn der Rennleiter/Renndirektor entscheidet, die Neutralisationsphase zu beenden, wird das orange Blinklicht ausgeschaltet. Das ist das Zeichen, dass beim nächsten Passieren der Startlinie der Restart erfolgen wird. Während dieser Runde werden die „SLOW“-Tafeln weiterhin und die gelben Flaggen stillgehalten gezeigt.

g) Der Führende setzt die Geschwindigkeit in dieser Runde gleichbleibend fort. Der Rennleiter/Renndirektor schwenkt an der Startlinie die grüne Flagge, die Karts dürfen daraufhin

wieder beschleunigen und Überholen ist erlaubt, wenn der jeweilige Fahrer die Startlinie passiert hat. An den Streckenposten werden die Tafeln und die gelben Flaggen eingezogen und für eine Runde geschwenkte grüne Flaggen gezeigt.

h) Jede während der Neutralisationsphase gefahrene Runde zählt als Rennrunde.

i) Wird das Rennen während der Neutralisationsphase beendet, wird an der Ziellinie die karierte Flagge gezeigt.

B.14.2 Unterbrechung eines *Trainings oder* Rennens/Heat

Sollte die Unterbrechung eines Rennens/Heats erforderlich werden, zeigt der Rennleiter/Renndirektor an der Start- und Ziellinie die rote Flagge. Unmittelbar ab diesem Zeitpunkt werden an den Streckenposten gleichzeitig rote Flaggen gezeigt.

a) Unterbrechung eines Trainings
Alle Fahrer müssen sofort die Geschwindigkeit reduzieren und langsam in den Service Park fahren. Überholen ist dabei verboten. Ob und wie lange die unterbrochene Trainingssession fortgesetzt wird, entscheidet der Rennleiter/Renndirektor.

b) Unterbrechung eines Rennens/Heat
Alle Fahrer müssen sofort das Rennen unterbrechen, ihre Geschwindigkeit reduzieren und langsam zur Startlinie oder einen anderen in der Fahrerbesprechung bekannt gegebenen Ort fahren bzw. den Anweisungen der Sportwarte der Streckensicherung folgen. Überholen ist dabei verboten.
Es herrschen vom Zeigen der roten Flaggen bis zur Aufhebung durch den Rennleiter/Renndirektor Parc Fermé-Bestimmungen, d. h. jegliche Arbeiten am Kart sind verboten.
Der Rennleiter/Renndirektor legt fest, ob in der Unterbrechungszeit bis zur Fortführung dieses Rennens die Parc Fermé-Bestimmungen aufgehoben werden und Reparaturen durchgeführt werden können.
Ein Chassis-Tausch (sofern dieses die Serienbestimmungen zulassen) ist nur zulässig, wenn der Grund der Unterbrechung geänderte Wetterbedingungen sind.
Fahrer, deren Kart bis zur Fortführung des Rennens nicht rennfertig sind, können nur aus der Reparaturzone nachstarten.

B.14.3 Fortführung oder Beendigung eines Rennens/Heats nach der Unterbrechung

a) Wenn nicht wenigstens 2 komplette Runden bis zum Zeigen der roten Flagge durch den Führenden absolviert wurden, wird der erste Start für ungültig erklärt und der Neustart erfolgt mit der ursprünglichen Startaufstellung innerhalb der dem Zeigen der roten Flagge folgenden 30 Minuten. Der Rennleiter/Renndirektor entscheidet, ob der Vorstart auch vor dem Restart zu einer festgelegten Zeit geschlossen wird. Die Renndistanz entspricht der ursprünglich vorgesehenen Distanz.

b) Wenn der Führende zum Zeitpunkt des Zeigens der roten Flaggen mehr als 2 Runden und weniger als 75 % der vorgesehenen Renndistanz (aufgerundet) absolviert hat, wird der Restart grundsätzlich innerhalb der folgenden 30 Minuten durchgeführt. Diese Restartzeit ist sobald als möglich bekannt zu geben. Der Countdown muss mindestens mit der 10-Minuten-Bekanntgabe erfolgen. Die Distanz des wieder gestarteten Rennens/Heats entspricht der Differenz zwischen der ursprünglich vorgesehenen Rundenzahl zur bereits bis zum Rennabbruch absolvierten vollständigen Rundenzahl.
Alle Fahrer, die die letzte Runde vor dem Rennabbruch beendet haben oder die sich in der Reparaturzone (ausgenommen bei Rennen mit Verwendung der Flagge gemäß Art. B.5.g) im Moment des Rennabbruches befanden, sind zum Neustart zugelassen.
Das Rennen / der Heat wird unter “SLOW“-Bedingungen fortgesetzt. Die Karts befinden sich in einer Reihe in der Reihenfolge, die sie am Ende der Runde bevor die rote Flagge gezeigt wurde, innehatten.
Auf das Zeichen des Rennleiters/Renndirektors wird in dieser Reihenfolge in wenigstens einer Runde unter SLOW-Bedingungen gestartet (SLOW-Schilder und stillgehaltene gelbe Flaggen). Ab diesem Restart der Formation unter SLOW-Bedingungen beginnt die verbleibende Renndistanz 265

(keine erneute Einführungsrunde). Der Rennleiter/Renndirektor kann nach dieser einen Runde die SLOW-Phase beenden (grüne Flagge) oder bei Notwendigkeit auch fortsetzen.
Das Ergebnis des wieder gestarteten Rennens ist auch das Gesamtergebnis des betreffenden Rennens.

Ist ein Restart nicht möglich, werden 50 % der für dieses Rennen vorgesehenen Serien-Wertungspunkte vergeben. Im Fall eines nicht mehr gestarteten Heats werden die Heatpunkte wie ursprünglich vorgesehen vergeben.

c) Sind mindestens 75 % der vorgesehenen Renndistanz vom Führenden bis zur Rennunterbrechung gefahren worden, gilt das Rennen als beendet und wird gemäß nachfolgendem Artikel d) gewertet.

d) Die Platzierung eines unterbrochenen Wettbewerbsteils (Rennens/Heat) ist die Reihenfolge, die die Fahrer am Ende der letzten Runde innehatten, bevor die rote/n Flagge/n gezeigt wurde/n.

Art. B.15 BEENDIGUNG DES RENNENS, PARC FERMÉ UND NACHKONTROLLE

B.15.1 Beendigung des Rennens

Mit dem Zeigen der Zielflagge wenn der Führende die Ziellinie überfährt, ist der entsprechende Wettbewerbsteil beendet. In jedem Wettbewerbsteil werden ohne Rücksicht auf die zurückgelegte Rundenzahl alle nachfolgenden Fahrer beim Überfahren der Ziellinie abgewinkt.
Nach Abwinken des Führenden herrscht in der Auslaufrunde Überholverbot gegenüber den Fahrzeugen, die sich noch im Rennen befinden und noch nicht abgewinkt sind.

B.15.2 Vorzeitiges oder verspätetes Zeigen der Zielflagge

Wird die Zielflagge vorzeitig gezeigt, so ist dieser Zeitpunkt für die Wertung maßgebend. Wird die Zielflagge später als zum vorgesehenen Zeitpunkt gezeigt, so gilt für die Wertung der Zeitpunkt, zu welchem der Wettbewerb gemäß Veranstaltungsausschreibung hätte enden müssen.

B.15.3 Parc Fermé

a) Der Veranstalter hat einen abgesperrten Bereich als Parc Fermé auszuweisen. Es ist verboten, im Parc Fermé *oder unter gemäß Reglement geltenden Parc Fermé-Bedingungen* Arbeiten am Kart durchzuführen. Der Rennleiter/Renndirektor oder die Sportkommissare legen fest, welche Karts in den Parc Fermé-Bereich gebracht werden müssen.
Im Parc Fermé dürfen sich nur vom Rennleiter/Renndirektor/Sportkommissar dazu autorisierte Personen aufhalten.

b) Für die Strecke von der Ziellinie bis zum Verlassen des Wiegebereichs gelten nach dem Abwinken des Rennens Parc Fermé-Bestimmungen.

B.15.4 *Technische* Nachkontrolle

a) Die Sportkommissare haben das Recht, alle Karts, Ersatzmotoren, *Kraftstoffe und Öle* und Reifen (alle abgenommenen Sätze) einer Kontrolle durch die Technischen Kommissare unterziehen zu lassen.

b) Fahrer, die eine solche Überprüfung verweigern oder das Kart oder einzelne Teile des Karts einer angeordneten Untersuchung entziehen, werden disqualifiziert.

c) Kosten die aufgrund von technischen Untersuchungen vor Ort, von Amts wegen angeordnet, den Teilnehmern entstehen, werden nicht erstattet.

Art. B.16 PLATZIERUNG

a) Alle Fahrer platzieren sich nach der Anzahl der von ihnen gefahrenen Runden. Sieger ist der Fahrer, der nach Zurücklegen der vorgesehenen Distanz (Rundenzahl) als erster über die Ziellinie fährt.
Bei Rennen über eine Zeitdistanz wird abgewinkt, wenn nach Ablauf der Zeit der Führende die Ziellinie passiert.
Die Platzierung der nachfolgenden Fahrer ergibt sich aus der Anzahl der von ihnen gefahrenen Runden und der Reihenfolge des Überfahrens der Ziellinie.
Runden, die nicht aus eigener Kraft des Karts oder durch Schieben zurückgelegt bzw. beendet wurden, werden nicht gewertet.

b) Ausgefallene Fahrer werden unter Berücksichtigung der zurückgelegten Runden ebenfalls gewertet. Fahrer, die in der gleichen Runde ausgefallen sind, werden analog des Ergebnisses der Qualifikation für dieses Rennen platziert.

c) Etwaig zu absolvierende Mindestdistanzen oder weitere Bedingen, die zu erfüllen sind, um eine Wertung im Wettbewerb oder Wettbewerbsteil zu erreichen, sind ggf. in der Serienausschreibung des Wettbewerbs geregelt.

Art. B.17 WERTUNGSSTRAFEN

a) Wertungsstrafen können bei festgestellten Verstößen vom Rennleiter/Renndirektor und/oder den Sportkommissaren verhängt werden.

b) Verstöße, die vom Rennleiter/Renndirektor geahndet werden können, sind:
- Fehl-/Frühstart
  - Start von einer nicht korrekten Position, z. B. vor dem Polesetter beim rollenden Start – Zeitstrafe 5 s
  - Wiederholtes Nichtbeachten der vorgegebenen Geschwindigkeit beim rollenden Start– Zeitstrafe 5 s
  - Vorwärtsbewegen des Karts bevor die roten Ampellichter erloschen sind (=Frühstart beim stehenden Start) – Zeitstrafe 5 s
- Beim rollenden Start wird das Verlassen des entsprechenden Startkorridors vor dem Startsignal wie folgt bestraft:
  - Überfahren der Korridor-Markierung mit zwei Rädern – Zeitstrafe 3 s
  - Überfahren der Korridor-Markierung mit vier Rädern – Zeitstrafe 10 s
  - Überholen nach der roten Linie bei rollendem Start – Zeitstrafe 5 s

- *Standard-Wertungsstrafen für Verstöße während der Sessions/Heats/Rennen*
  - Verstoß gegen die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln - Zeitstrafe *bis* 5 s
  - Verstoß gegen das Überholverbot bei gelber Flagge – Zeitstrafe *5 oder* 10 s *(je nach Situation)*
    Bemerkung: Sollte bei einem nicht vermeidbaren Überholen der Platz wieder zurückgegeben werden, kann von einer Bestrafung abgesehen werden.
  - Ein festgestellter Verstoß gegen das Überholverbot bei doppelt gelben Flaggen oder roter Flagge wird grundsätzlich den Sportkommissaren gemeldet.
  - Nichtbeachten von sonstigen Flaggenzeichen (ohne festgestellte Gefährdung anderer) - Zeitstrafe 5 s
  - Verlassen der Rennstrecke mit allen vier Rädern mit *bleibendem* Wettbewerbsvorteil - Zeitstrafe 5 s
  - Frontspoiler befindet sich in einer nicht korrekten Position:
    - im Heat / Rennen: Zeitstrafe 5 s
    - im Zeittraining: Rückversetzung um 5 Plätze im Zeittraining dieser Klasse

Durch den Rennleiter/Renndirektor ausgesprochene Zeitstrafen, die auf Feststellungen von benannten Sachrichtern beruhen, sind mit einem Protest nicht anfechtbar.

c) Festgestellte Verstöße gem. Art. B.17 b) während des freien Trainings werden den Sportkommissaren gemeldet.

d) Festgestellte Verstöße gem. Art. B.17 b) und festgestellte Behinderung eines anderen Fahrers gem. Art. B.8 c) während des Zeittrainings können vom Rennleiter/Renndirektor mit folgenden Wertungsstrafe geahndet werden:
   - Streichung der drei schnellsten Runden im Zeittraining
   - *Rückversetzung um 3 Plätze im Ergebnis des Zeittrainings*

e) Ist der Rennleiter/Renndirektor zur Auffassung gelangt, dass ein Verstoß mehrfach erfolgt oder schwerwiegender ist und ggf. eine Gefährdung anderer stattgefunden hat, wird dieser Verstoß den Sportkommissare gemeldet.

f) Während eines Wettbewerbsteils soll der Rennleiter/Renndirektor eine Wertungsstrafe gemäß B.17 b) gegen denselben Fahrer nur einmal verhängen und jeden weiteren Verstoß an die Sportkommissare melden.

g) Festgestellte Verstöße gegen technische Bestimmungen werden vom Rennleiter/Renndirektor an die Sportkommissare gemeldet.

h) Alle vom Rennleiter/Renndirektor ausgesprochenen Wertungstrafen sind umgehend den Sportkommissaren mitzuteilen.

i) Durch die Sportkommissare verhängte Wertungsstrafen, die auf Feststellungen von benannten Sachrichtern beruhen, sind mit dem Rechtsmittel der Berufung nicht anfechtbar.

Art. B.18 REGELUNG ZUR FRONTSPOILER-BEFESTIGUNG

a) Die Verwendung des CIK-FIA Frontverkleidungs-Befestigungssystems ist in allen Kart-Klassen im Rahmen eines DMSB-genehmigten Kartrennens vorgeschrieben (Ausnahme: Superkart). Der Teilnehmer (Fahrer/Mechaniker) betritt zum entsprechenden Wettbewerbsteil den „Start Servicing Park“ mit dem Kart und mit demontierter Frontverkleidung. Erst auf Anordnung eines Offiziellen wird die Frontverkleidung mit dem Befestigungskit innerhalb des „Start Servicing Park“ montiert.
   Nach dem jeweiligen Wettbewerbsteil kontrolliert ein Technischer Kommissar oder ein Beauftragter (als Sachrichter benannt) unmittelbar vor der Wiegeprozedur das Kart hinsichtlich der Position der Frontverkleidung.

b) Bei allen DMSB-genehmigten Kartserien und Veranstaltungen gilt folgende Vorgehensweise zur Bestrafung bei ausgelöstem Frontspoiler (Frontspoiler befindet sich in einer nicht korrekten Position):
   - Jedes Kart, an dem sich der Frontspoiler nicht in der korrekten Position befindet, wird dem Rennleiter/Renndirektor gemeldet und führt ohne weitere Untersuchung zu einer Zeitstrafe von 5 Sekunden für den entsprechenden Fahrer.
   - Unabhängig von der Situation ist eine Rücknahme der Zeitstrafe grundsätzlich nicht möglich.
   - Es ist verboten, nach der Zielflagge Arbeiten am Kart durchzuführen. Verstöße gegen dieses Verbot bestrafen die Sportkommissare mit einer Disqualifikation vom entsprechenden Wettbewerbsteil und im Wiederholungsfall mit einer Disqualifikation vom Wettbewerb. Erst nach Ende der Wiegeprozedur sind wieder Arbeiten am Kart erlaubt (siehe Art. B.15.3 b).
   - Das Zurücksetzen eines ausgelösten Frontspoiler-Befestigungskits wird als Reparatur angesehen. Dieses Zurücksetzen ist ausschließlich in der Reparaturzone erlaubt, wenn diese vor dem Ende des entsprechenden Wettbewerbsteils auf dem dafür vorgeschriebenen Weg erreicht wird.

Art. B.19 PROTESTE

In Anlehnung an die internationalen Bestimmungen der CIK-FIA und in Ergänzung zum Art. 24 (1) des DMSB-Veranstaltungsreglement gelten für DMSB-genehmigte Kartrennen hinsichtlich der Protestfristen folgende abweichende Regelungen:

Das Recht zum Protest hat nur der Bewerber. Proteste müssen dem Rennleiter oder seinem Stellvertreter innerhalb von 10 Minuten nach der Veröffentlichung der Ergebnisse des Qualifyings (gezeitetes Training) und der Heats sowie innerhalb von 30 Minuten nach der Veröffentlichung der Ergebnisse der Rennen der Final-Phase (Prefinale, Finale, Rennen) übergeben werden.

Bei Abwesenheit des Rennleiters oder seines Stellvertreters sind sie den Sportkommissaren des Wettbewerbs zu übergeben.
Die Protestform und Protestkaution müssen den Bestimmungen des DMSB-Veranstaltungsreglement entsprechen.
Gegen verhängte Wertungsstrafen bezüglich Frontspoiler und seiner Befestigung gemäß Art. B.17 ist ein Protest nicht zulässig.

TEIL C – TECHNISCHES REGLEMENT

Die internationalen Kartklassen (siehe Teil A des Reglements) werden allein durch das Technische Reglement der CIK-FIA geregelt. Ausnahmen sind nachstehend im Teil C aufgeführt.

Art. C.1 ZULASSUNGSVORAUSSETZUNGEN FÜR DAS KART

Über das DMSB-Veranstaltungsreglement hinaus gilt:
- Übereinstimmung mit den für das Kart geltenden sportgesetzlichen Bestimmungen;
- Übereinstimmung mit CIK-FIA- bzw. DMSB-Homologationsblatt (falls zutreffend);
- ein wie im Veranstaltungs-Reglement (VR) geforderter Wagenpass o. ä. Dokument ist grundsätzlich nicht erforderlich (Ausnahme: DMSB-Kartpass für behinderungsbedingt umgebaute Karts).

Art. C.2 DEFINITIONEN

a) Kart:
Gemäß Definition des Art. *2.1* des CIK-FIA Technischen Reglements.
Hierüber hinaus gilt:
Der maximale Gesamt-Hubraum des Motors/der Motoren eines Karts darf 250 ccm bei Zweitaktmotoren oder 400 ccm bei Viertaktmotoren nicht überschreiten. Die gemäß jeweiligem Reglement zulässigen Toleranzen bleiben unberücksichtigt. Des Weiteren benötigen die Motoren grundsätzlich eine CIK-FIA bzw. DMSB-Homologation, es sei denn die entsprechende Serie verfügt über eine Freigabe der CIK-FIA auf Basis eines Datenblatt des Motorenhersteller.

b) Freigestellt:
Das betreffende Teil darf in jeder Hinsicht bearbeitet oder verändert werden, wobei es auch gegen ein anderes Teil ersetzt werden darf. Vollkommene Freiheit besteht auch hinsichtlich Material, Form und Anzahl; d.h., das Teil darf auch vollkommen weggelassen werden.

c) Homologationsblatt:
Offizielle Bestätigung der CIK-FIA oder des ASN (nationale Sporthoheit), dass ein bestimmtes Bauteil oder Fahrzeug in ausreichender Stückzahl hergestellt wurde, um in einer internationalen Kartgruppe bzw. nationalen Kartklasse eingestuft und eingesetzt zu werden. Das Homologationsblatt setzt sich zusammen aus einer Basis-Homologation (in der die Serie beschrieben wird), inklusive Anhängen und evtl. Homologationsnachträgen (z.B. für Erweiterungen: Nachtragstyp VO = Variant Option oder für Korrekturen: Nachtragstyp: ER = Erratum).

d) Rad:
Das Rad ist die Felge mit montiertem luftbefülltem Reifen, welches der Lenkung oder dem Antrieb des Karts dient (vgl. auch Art. *2.3.2* des CIK-FIA-Technischen Reglements).

e) Einkreis-Wasser-Kühlsystem:
Dieser wird durch nur einen Kühler, max. einer Pumpe und einem Einkreis-Leitungssystem ohne jegliche Kombination (z.B. 2 in 1 Kreislauf) gebildet.
Des Weiteren ist ein zusätzlicher By-pass-Kreislauf, welcher dem normalen Funktionieren des Thermostats dient, zulässig.

f) Telemetrie:
Jegliche Art von kabelloser Übertragung technischer Echtzeit-Daten vom Fahrzeug zur Box/Empfänger oder umgekehrt, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet.
Die Verwendung eines GPS-Geräts am Kart wird nicht als Telemetrie angesehen.

g) Verbundwerkstoff:
Material bestehend aus mindestens zwei Komponenten, welche im inhomogenen Verbund der Materialgesamtheit Eigenschaften verleiht, die keine der Einzelkomponenten einzeln aufweist Bsp.: Glasfaser und Kleber/Härter.

h) Metall-Legierung:
Eine Metall-Legierung ist ein durch Zusammenschmelzung erzeugtes homogenes Material, welches mindestens aus zwei chemischen Elementen besteht, von denen das überwiegende Grundelement ein Metall sein muss.
Die Bezeichnung der Legierung wird durch ihre Grundelemente (Komponenten) bestimmt.

i) Data processing/ Data Logging
Jedes System, mit oder ohne Aufzeichnung, am Kart installiert, welches dem Fahrer oder seinem Team ermöglicht, während oder nach dem Rennen, jegliche Informationen zu lesen, zu erkennen, zu erhalten, aufzuzeichnen oder zu übertragen.

Art. C.3

TECHNISCHER ZUSTAND / ALLGEMEINE TECHNISCHE BESTIMMUNGEN

C.3.1 Reglementskonformität der Karts

Die Karts müssen ab dem Zeitpunkt der Technischen Abnahme in allen Punkten den Technischen Bestimmungen (Internationalen Bestimmungen der CIK-FIA, den Bestimmungen des DMSB sowie den gesonderten Serien-Bestimmungen) entsprechen.
Die zugeteilten Startnummern haben die Teilnehmer vor der Technischen Abnahme am Wettbewerbsfahrzeug vorn, hinten und an beiden Seitenkästen anzubringen.

C.3.2 Besondere technische Bestimmungen des DMSB

a) Karosserie:
Für die Karts aller Klassen, sind CIK-FIA-homologierte Karosserieteile (Seitenkästen, Frontspoiler, Frontschild und Heckauffahrschutz) gemäß CIK-FIA-Reglement vorgeschrieben.Des Weiteren ist für die Karts aller Klassen die Verwendung eines CIK-FIA-homologierten Frontspoiler Befestigungssatz (Front FairingMounting Kit) gemäß Technischer Zeichnung 2.2 des CIK-Reglements vorgeschrieben.
Die Befestigung der CIK-FIA-homologierten Karosserieteile muss gemäß der Homologation und des CIK-FIA-Reglements erfolgen.
Für die Karosserie von Karts der Superkart und KZ1/KZ2 auf Langstrecken (siehe Definition „Langstrecke“ in Art. B.2.a)) gelten die Bestimmungen des CIK-FIA-Reglements.
Heckauffahrschutz:
Ein CIK- bzw. DMSB-homologierter Heckauffahrschutz ist in allen Klassen, mit Ausnahme der Superkarts, gemäß CIK-Reglement bzw. DMSB-Bestimmungen vorgeschrieben.
Alternativ können nach DMSB-Genehmigung für nationale Klassen auch DMSB-homologierte Heckauffahrschutz-Systeme zugelassen werden.

b) Sicherheits-Sitz
Ein DMSB- oder FIA- homologierter Sicherheits-Sitz ist in *allen Klassen empfohlen.*
Für alle *Kart*-Klassen gibt es eine Gewichts-Bonus-Regelung bei Verwendung eines DMSB-/ *FIA*-zugelassenen Sicherheitssitzes.
Die Verwendung eines Sicherheitssitzes *wird empfohlen.*
Der Gewichts-Bonus bei Verwendung eines solchen hohen Sitzes beträgt für das Kart *2* kg.
Die Sitz-Kennzeichnungen des Herstellers (Homologations-Label und Serien-Nr.) müssen unverändert und unbeschädigt beibehalten werden und müssen sichtbar bleiben. Darüber hinaus müssen die Vorgaben des Herstellers im Homologationsblatt, wie Sitz- und Ballastbefestigung sowie Maximal-Ballastgewicht eingehalten werden.
Für die DMSB-homologierten Sicherheits-Sitze ist es zulässig, am untersten Punkt der Sitzfläche zwei (2) Bohrungen von je max. 6 mm zum Ablauf von Regenwasser einzubringen.
DMSB-homologierte Sitze werden mit einem Reparaturpass und dem Homologations-Blatt vom Hersteller ausgeliefert. Defekte Sitze dürfen nur vom Hersteller oder dessen autorisierte Firmen repariert werden, ausgenommen den im Homologationsblatt beschriebenen Bereichen am Sitz.

Die Höhe der Sitz-Rückenlehne muss einen vertikalen, nach oben gerichteten Mindestabstand zwischen dem obersten Punkt des Fahrerhelmes und dem höchsten Punkt des Sitzes (waagerechte Ebene) von 30 mm gewährleisten, wobei sich der Fahrer in normaler Sitzposition befindet. Dies bedeutet, dass der oberste Punkt der Rückenlehne mindestens 30 mm höher als der Fahrerhelm liegen muss.
Die normale Sitzposition entspricht der Sitzposition, die der Fahrer während des Wettbewerbes in seinem Kart einnimmt.
Empfohlen wird eine möglichst senkrecht stehende Rückenlehne.
In den Junioren und Senioren-Klassen darf der Sitz an seinen oberen Befestigungspunkten nur mit max. zwei Sitzstreben pro Seite befestigt sein, welche am Sitz an einem Befestigungspunkt zusammen befestigt sind. In der Mini-Klasse darf der Sitz an seinen oberen Befestigungspunkten nur mit einer (1) Sitzstrebe pro Seite befestigt sein, d.h. es sind keine zusätzlichen Sitzstreben erlaubt.

DMSB-Homologationen Kart-Sicherheits-Sitze

(Stand: 23.11.2022)

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	zugelassen für
KS 2007-05/11* (ehemals KS-005/06)	Abt Sportsline	Abt Aeroliner	Bambini-Klasse (max. 115 kg)
KS 2007-06/11* (ehemals KS-006/06)	Abt Sportsline	Abt Aeroliner	Junior- und VT-Klassen bis 160 kg Gesamtgewicht
KS 2007-02/11*	TAD Bavaria	Champion	Bambini-Klasse (alle Klassen bis 115 kg Gesamtgewicht)
KS 2007-03/11* (ehemals KS-2010-01/10)	TAD Bavaria	Rookie	alle Klassen bis 160 kg Gesamtgewicht
KS 2007-04/13* (ehemals KS-2007-04/12)	TAD Bavaria	Primus	Bambini-Klasse (alle Klassen bis 115 kg Gesamtgewicht)
KS 2007-08/14* (ersetzt KS-2007-07/13)	TAD Bavaria	SecurusBambini	alle Klassen bis 115 kg Gesamtgewicht
KS 2007-07/14*	TAD Bavaria	SecurusEvo	Alle Klassen bis 165 kg Gesamtgewicht

*optionale Verlängerung durch Hersteller möglich

Vorgenannte Sitze wurden gemäß FIA-Spezifikation 2007 erfolgreich getestet.

Die Liste der FIA homologierten Sicherheitssitze (technische Liste Nummer 79) ist zu finden auf fia.com

c) Ballast
Es ist erlaubt, dem Kart Ballast zuzufügen, um damit den Gewichtsvorschriften zu entsprechen. Dieser Ballast muss aus festen homogenen Blöcken bestehen und mit mindestens zwei sichtbaren Schrauben (mind. M6, Mindestfestigkeit 8.8) und großen Unterlegscheiben (Mindestdurchmesser 20 mm) mittels Werkzeug am Kart sicher befestigt sein. Die Ballastgewichte dürfen nicht an Verkleidungsteilen (Frontspoiler, Frontschild, Seitenkästen sowie am Heckauffahrschutz) angebracht sein.

d) Data processing/ Data Logging
Systeme und Anlagen zur Datenerfassung sind unter Beachtung des CIK-Reglements gemäß Art. *2.6* und des vorliegenden Artikels freigestellt. Dies bedeutet, dass ausschließlich Sensoren zur Erfassung folgender Parameter zulässig sind:
- Motordrehzahl (durch Abgriff der Induktionsspannung am Zündkabel)
- Temperatur (2 Sensoren;)
- Radgeschwindigkeit
- Querbeschleunigung (x- und y-Achse) sowie

- GPS-Daten
- Rundenzeit

Einrichtungen, welche der Erfassung von anderen als den vorgenannten Parametern dienen, dürfen sich dann am Kart befinden, wenn diese, z.B. durch Trennen der Kabelverbindungen, sichtbar deaktiviert wurden (gilt nicht für Test und Freies Training).

Anmerkung: Als maßgebliche Rundenzeiten gelten nur die Zeiten, die von der offiziellen Zeitnahme der Veranstaltung gemessen wurden.

Die Anbringung von Anzeige-Instrumenten für die vorgenannten Parameter am Lenkrad erfolgt gemäß den CIK-FIA-Bestimmungen. Das heißt, die obere Lenkradebene (Verbindung zwischen den obersten Punkten des Lenkradkranzes) darf nicht um mehr als 20 mm überschritten werden und es dürfen keine scharfen Kanten vorhanden sein.

e) Funk
Jegliche Systeme zur Funkkommunikation zwischen dem Fahrer auf der Strecke und irgendeinem anderen Punkt sind nicht zulässig.

f) Hinterachsen
In den Klassen KZ2 und KZ1 (Kurzbahn) sind ausschließlich Hinterachsen zulässig, die höchstens folgende 4 Keilnuten aufweisen dürfen:
- je 1 Keilnut für den Radstern (rechts und links)
- 1 Keilnut für die Bremsscheibenaufnahme
- 1 Keilnut für den Kettenblattaufnehmer

Hinterachsen, die zusätzliche Keilnuten aufweisen sind unzulässig.
Hinterachsen mit Steck-Passfedern/Passfedern mit Stiften (Achse ohne Keilnut), sind von vorstehender Regelung nicht betroffen.

g) Pedalkonsolen
Die Verwendung von Pedalkonsolen zur besseren Erreichbarkeit von Brems- und Gaspedal ist unter nachfolgenden Bedingungen zulässig:
- Die Kart-Bodenplatte muss aus Aluminium mit einer Mindeststärke von 2,0 mm bestehen,
- die Bodenplatte muss auf den Befestigungslaschen des Chassis aufliegen und an mindestens 6 Punkten sicher befestigt sein,
- die Pedalkonsole muss solide aus Metall gefertigt sein (Titan verboten) und mittels mindestens je 4 Schrauben (min. M6) und selbstsichernden Muttern und U-Scheiben aus Stahl auf der Bodenplatte befestigt sein. Die Pedale müssen in Metall gelagert und mit Schrauben/Bolzen (Mindestqualität 12.9) und durch selbstsichernde Muttern befestigt sein,
- falls angewandt, müssen immer 2 Konsolen verwendet werden (je eine für die Gas- und Bremsbetätigung), die dem Fuß sicheren Halt geben müssen.

h) Transponderbefestigung
Der Transponder für die Zeitnahme muss hinten an der Rückenlehne (auf der dem Fahrer abgewandten äußeren Seite) mit einem Abstand von 25 +/- 5 cm zum Boden, mit der Antennenfläche nach unten gerichtet, angebracht sein.
Der Transponder muss sich in der vom Hersteller vorgesehenen Halterung, mit Splint oben gesichert, befinden. Die Transponderhalterung muss mittels Schrauben bzw. Nieten und großen Unterlegscheiben oder mittels Kabelbindern befestigt sein. Jeder Fahrer ist für die ordnungsgemäße Befestigung selbst verantwortlich.
DMSB-Anmerkung: Auch für die Mini-Klasse sowie bei Verwendung eines DMSB-homologierten Kart-Sicherheitssitz im Bereich der Junioren- und Senioren-Klassen gilt ausschließlich vorstehende Regelung zur Transponderbefestigung.

i) Austausch von Teilen
Auf Anordnung der Technischen Kommissare (nach Abstimmung mit den Sportkommissaren) kann der Austausch von vom Fahrer/Bewerber verwendeten Teilen (insbesondere des Zündsystems bzw. dessen einzelne Komponenten oder der Kupplung/Kupplungsteile) durch ein vom DMSB bzw. Serienausschreiber bereitgestelltes Teil (gleiches Homologationsmodell), verlangt werden. 273

j) Onboard-Kameras
Während des Wettbewerbs sind Onboard-Kameras und deren Verwendung am Kart unter nachstehenden Bedingungen zulässig:
Die Kamera ist mit einem vom Kamera-Hersteller dafür vorgesehenen Gehäuse und mit einem vom Kamera-Hersteller dafür vorgesehenen Befestigungskit am Frontpanel gemäß CIK-FIA-Instruktionen anzubringen. Es sind nur mit dem Frontpanel verschraubte Befestigungen zulässig (kein Klettband o.ä.).Die Kamera muss am Frontschild angebracht sein. Die Kamera und die zugehörige Halterung müssen dem Technischen Kommissar vorgeführt und vor der Verwendung von diesem freigegeben werden.
Das Gesamtgewicht der Kamera inklusive Halter und Batterien darf 350g nicht überschreiten.
Die Startnummer darf unter keinen Umständen verdeckt werden.
Andere Kamerasysteme, egal welcher Art, am Kart oder am Fahrer (Helm, Overall, etc.) sind nicht zulässig.
Das Gewicht der Kamera und des Befestigungskits gehört zum Wettbewerbs-Gesamtgewicht.

k) Sicherheits-Lenkung
Die Verwendung einer DMSB-homologierte Sicherheitslenkung gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-Lenkungselement) ist für alle Fahrer empfohlen.
Für alle Kart-Klassen gibt es eine Gewichts-Bonus-Regelung bei Verwendung einer DMSB-homologierten Sicherheits-Lenkung.
Die Verwendung einer Sicherheitslenkung wird empfohlen.
Der Gewichts-Bonus bei Verwendung einer solchen Lenkung beträgt für das Kart 1 kg.

Art. C.4 KRAFTSTOFF UND SCHMIERÖL

a) Kraftstoff
Der Kraftstoff muss den CIK-FIA-Bestimmungen (Techn. Reglement *Anhang 6*) Zur Kontrolle können Kraftstoffproben entnommen werden. Die Karts aller Klassen müssen nach jedem Training und Rennen noch so viel Kraftstoff im Tank haben, dass mindestens 2 Liter entnommen werden können. Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig.

Für alle Veranstaltungen wird die Verwendung von Einheitskraftstoff, welcher vom Serienausschreiber oder Veranstalter in der Ausschreibung spezifiziert werden muss (Tankstelle, Zapfsäule), dringend empfohlen. Hierzu sind die Bestimmungen in der jeweiligen Ausschreibung der Serie oder Veranstaltung zu beachten.

b) Schmieröl
Dem Kraftstoff darf bei Verwendung für Zweitaktmotoren ausschließlich ein Schmiermittel beigemengt werden, welches in der offiziellen und aktuell gültigen CIK-FIA-Liste (s.a. CIK-Reglement oder im Internet unter: www.fiakarting.com) aufgeführt ist.

Art. C.5 GERÄUSCHBESTIMMUNGEN

Für die Klassen Mini und alle 4-Takt-Klassen gilt ein maximal zulässiger Geräuschwert von **92 dB(A)** nach DMSB-Vorbeifahrt-Meßmethode.
Der maximal zulässige Geräuschwert für alle anderen Kartklassen beträgt **95 dB(A),** gemessen nach der DMSB-Vorbeifahrt-Meßmethode, falls in den einzelnen Bestimmungen keine strengeren Grenzwerte vorgeschrieben sind.
Für neue Kartklassen ist der Geräuschgrenzwert auf 92 dB(A) festgelegt.

Eindeutige Überschreitungen des Geräuschgrenzwertes werden durch die Sportkommissare wie folgt geahndet:
- Gezeitetes Training:
    - Platzierungs-Rückstufung um 5 Plätze/dB(A)
    - Ab einer Überschreitung des Grenzwertes um 3,0 dB(A) erfolgt Ausschluss

274

- Rennen:

- Zeitstrafe von 10 s/dB(A)
- Ab einer Überschreitung des Grenzwertes um 3,0 dB(A) erfolgt Ausschluss

Die Strafen werden jeweils für den Wettbewerbsteil ausgesprochen, bei dem der Verstoß nachgewiesen wurde (Trainingssitzung, Heat, Sprint, Rennen).

Bei durchgeführten Geräuschmessungen sind die Protokolle mit den Messergebnissen nach den einzelnen Sitzungen an den Vorsitzenden der Sportkommissare zur weiteren Veranlassung zu übergeben.
Die Messergebnisse müssen unmittelbar nach Beendigung des jeweiligen Wettbewerbsteils (wie freies Training, gezeitetes Training, Rennen etc.) der betreffenden Klasse per Aushang den Teilnehmern bekannt gegeben werden.
Proteste gegen die Messmethode und deren Ergebnisse sind unzulässig

Hinweis: Bei Feststellung, dass gemäß technischen Bestimmungen vorgeschriebene Vorrichtungen, die u.a. auch der Geräuschreduzierung dienen (Ansauggeräuschdämpfer, Abgasanlage u.ä.), unwirksam geworden sind (Verlust, Bruch o.ä.), entspricht das Kart nicht mehr den Zulassungsvoraussetzungen und wird auch ohne Messnachweis einer evtl. Erhöhung der Geräuschgrenzwerte als defektes Fahrzeug angesehen.

Art. C.6 BATTERIE

Lithium Metall und Lithium Ionen Batterien dürfen nur verwendet werden, *wenn sie in der Liste der DMSB registrierten Lithium- Ionen Batterien aufgeführt sind* und das Label der **„DMSB-registered Lithium Ion battery“** tragen.
Die aktuelle Liste ist unter www.dmsb.de zu finden.
Hersteller von Batterien oder deren Generalimporteure (mit Genehmigung des Batterieherstellers) können den Antrag zur Aufnahme bei der DMSB-Geschäftsstelle stellen (E-Mail: technik@dmsb.de).

TEIL D – BEKLEIDUNGSVORSCHRIFTEN

Die Fahrerbekleidung muss dem Technischen Reglement der CIK-FIA (Art. 7) entsprechen. Darüber hinaus gelten im DMSB-Bereich folgende abweichende Bestimmungen.

Art. D.1 Schutzhelm

Schutzhelme, die die nachstehenden Prüfkennzeichen aufweisen und den Angaben des Herstellers entsprechen sind zulässig im **CIK-FIA- und DMSB-Bereich**:

1.	CMS 2007 (CMH-Standard) (Snell/FIA)	 ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 für alle Mini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!
2.	CMR 2007 (CMH-Standard) (Snell/FIA)	 ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 für alle Mini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!
3.	CMS 2016 (CMH-Standard) (Snell/FIA)	 ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 für alle Mini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!
4.	CMR 2016 (CMH-Standard) (Snell/FIA)	 ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 für alle Mini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!
5.	SAH 2010 (Snell, USA) gültig bis 31.12.2023	
6.	SA 2010 (Snell, USA) gültig bis 31.12.2023	
7.	SA 2015 (Snell, USA) gültig bis 31.12.2023	

8.	K 2010 (Snell, USA) gültig bis 31.12.2023	
9.	K 2015 (Snell, USA)	
10	*K 2020* *(Snell, USA)*	
11.	FIA 8860-2010 (FIA-Norm)	
12.	FIA 8859-2015 (FIA-Norm)	
13.	FIA 8860-2018 (FIA-Norm)	
14.	FIA 8860-2018-ABP (FIA-Norm)	

Für Fahrer aller Mini- und Junioren-Klassen ist ein Helm gemäß der FIA/Snell-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 vorgeschrieben.
Eine Ausnahme hiervon kann nur gewährt werden, wenn der Kopfumfang des Fahrers 59cm überschreitet (bis zu dieser Größe werden CMH-Helme derzeit angeboten) und hierfür ein ärztliches Attest (z.B. vom Rennarzt) vorgelegt wird.

277

Die CMS-/CMR-Helme wurden explizit für Kinder und Jugendliche im Motorsport entwickelt und nach der neuesten und anspruchsvollsten Norm, dem Snell/FIA CMH-Standard (Children´s Motorsport Helmet), getestet. Die Helme sind speziell auf die Kopfform von Kindern und Jugendlichen unter 15 Jahren angepasst (bis Größe 57-59) und weisen trotz höchster Widerstandsfähigkeit ein geringeres Gewicht als Helme anderer Normen auf (max. 1300 g).

Der Helm darf während des Wettbewerbes zu keinem Zeitpunkt schwerer als 1800 g und bei Junior- und Mini-Klassen sowie allen Fahrern der Altersklasse 8 – 13 (PRE-JUNIORS,s. a. Teil E) nicht schwerer als 1550 g sein.

Art. D.2 Fahreranzug

CIK-FIA-homologierter Overalls mit dem Homologations-Level 2 *gemäß FIA-Standard N2013-1 oder FIA Standard 8877-2022* gemäß CIK-FIA-Reglement, Art. *7*, sind während des Wettbewerbs für alle Klassen vorgeschrieben.

Die Kennzeichnung der Overalls erfolgt durch ein eingesticktes Label mit FIA-Logo am Kragen hinten außen.
Das Label muss folgende Angaben enthalten:

CIK-FIA-Logo
Homologations-Nummer
Gültigkeitsdatum (Monat/Jahr des Ablaufs der CIK-Homologation)
Zulassungslevel
Name des Herstellers

Beispiel Kennzeichnung Overall-Homologation:

Die aktuell homologierten Overalls sind auf der CIK-Homepage (www.cikfia.com) in einer CIK-Zulassungsliste veröffentlicht. Zur Gültigkeit gibt es keine Karenzzeit.
Alle aktuell CIK-homologierten Overalls weisen im eingestickten Homologations-Label das Produktionsdatum sowie das Homologations-Enddatum (jeweils Monat/Jahr) auf (Bsp.: 06/2020 – 06/2025 = Overall wurde im Juni 2020 hergestellt und ist bis Juni 2025 homologiert und zulässig).

Anzüge aus dem Automobilsport, die nur eine FIA-Homologationsnummer und keine CIK-FIA-Homologation aufweisen, sind im Kartsport nicht zulässig.

Art. D.3 Sicherheitswesten und Halskrausen

Für alle Fahrer der Mini- und Junior-Klassen und für alle Fahrern der Altersklasse 8 – 13 (PRE-JUNIORS, s.a. Art. E.2.6) ist im DMSB-Bereich eine Sicherheitsweste gemäß DMSB-Spezifikation (siehe DMSB-Zulassungsliste) oder FIA-Standard 8870-2018 vorgeschrieben. Für alle anderen Fahrer wird das Tragen einer Sicherheitsweste dringend empfohlen. *Darüber hinaus ist für Fahrer bei FIA Kart Meisterschaften, Cups und Trophys eine Sicherheitsweste gemäß FIA-Standard 8870-2018 vorgeschrieben.*
Ab dem 01.01.2024 sind für Fahrer aller Kart-Klassen Sicherheitswesten gemäß FIA-Standard 8870-2018 vorgeschrieben.

Darüber hinaus sind für die Fahrer der Mini-Klassen Halskrausen vorgeschrieben.

DMSB-Liste der zugelassenen Sicherheitswesten

(Stand: 29.11.2017)

Hersteller (Land)	Modell	Zulassungsnummer*
GA (D)	Junior-Safe (10434 A) mit Schrittgurt	W-001/02
GA (D)	Junior-Safe II (10433 A) (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-002/02
MIR (I)	PRO TOR Junior mit Schrittgurt	W-003/02
GA (D)	Junior-Protect I mitSchrittgurt	W-004/02
GA (D)	Junior-Protect II (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-005/02
VOSS GmbH (D)	LeviorFortex 1 (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-006/07
VOSS GmbH (D)	LeviorFortex 2 mitSchrittgurt	W-007/07
TAD Bavaria (D)	TAD Securitas (K-SW-TAD-BJ), (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-008/14
TAD Bavaria	TAD Securitas J EVO (wird mit Schrittgurt ausgeliefert), für das Tragen über dem Overall muss der Schrittgurt angebracht sein.	W-009/16
alle	alle Modelle gemäß BETA-Standard, Level 3** (lilafarbener Sticker)	keine DMSB-Prüfnummer (siehe BETA-Standard-Label)
alle	alle Modelle gemäß BETA-Standard, Level 2** (brauner Sticker)	keine DMSB-Prüfnummer (siehe BETA-Standard-Label)

* DMSB-Zulassungs-Nummer ist seit 01.04.2003 an der Sicherheitsweste Vorschrift (mit Ausnahme der Westen mit BETA-Standard Level 2 und 3, für die diese Kennzeichnung vorerst nicht erforderlich ist.)

** Die Westen müssen zur sicheren Fixierung (Verhinderung des Hochrutschens) mit elastischen Schrittgurten mit einer Breite von 35-45 mm ausgerüstet sein bzw. dürfen mit solchen Schrittgurten nachgerüstet werden.
Alternativ kann auf diese Schrittgurte nur dann verzichtet werden, wenn die Sicherheitsweste unter dem Overall getragen wird.
Spezifikationen (Auszug):
Die Weste muss den gesamten Brustkorb (knöcherner Thorax von 1. bis 12. Rippe) inkl. Solarplexus abdecken und eine stoßabsorbierende Polsterung (Kunststoff/Weichschaum), aufweisen. Das Rückenteil muss die Nieren abdecken, sollte in der Länge jedoch nicht die Hüften (Gürtellinie) überschreiten.
Elastische Schrittgurte (Breite 35-45mm) zur Vermeidung des Verrutschen der Weste dürfen nachgerüstet werden.
Bei ordnungsgemäß angelegter Weste muss diese vorn von der oberen Begrenzung des Brustbeins bis zur Verbindungslinie beider Rippenbögen reichen (Prüfung erfolgt im Stehen).

TEIL E – BESTIMMUNGEN FÜR FAHRER DER AK 8-13 (PRE-JUNIORS)

Sämtliche nachfolgenden Sicherheitsbestimmungen gelten zwingend für alle Fahrer der „Altersklasse 8-13“ (PRE-JUNIORS, Fahreralter: 8 – 13 Jahre) in allen Serien und Klassen bzw. Kart-Gruppen, unabhängig des Status der Veranstaltung und des jeweiligen Ausschreibers.
Achtung: Restriktivere Bestimmungen gehen vor.

Art. E.1 Definitionen

a) „Altersklasse 8 – 13“ (PRE-JUNIORS)
Die „Altersklasse 8 - 13“ (PRE-JUNIORS) umfasst alle Fahrer zwischen 8 und 13 Jahren, unabhängig von der Serie/Klasse in dem dieser startet.
Diese Altersklasse beginnt mit einem Lebensalter von 8 Jahren (Jahrgangs-Regelung, gemäß aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen) und endet erst nachdem der Fahrer entweder:
- bis zum 15.03. des lfd. Kalenderjahres das 13. Lebensjahr (13. Geburtstag) vollendet hat oder
- in die Klasse Junioren umgestiegen ist.

b) Altersklasse Junioren“:
Die Altersklasse Junioren umfasst alle Fahrer zwischen 12 - 16 Jahren (Jahrgangs-Regelung, gemäß aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen).

c) Altersklasse Senioren“:
Die Altersklasse Senioren umfasst alle Fahrer ab 15 Jahren (Jahrgangs-Regelung, gemäß aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen).

Art. E.2 BESONDERE Sicherheitsbestimmungen und -Ausrüstung

E.2.1 Fahrer-Mindestgewicht

Das Fahrer-Mindestgewicht für Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ (PRE-JUNIORS) ist wie folgt festgelegt:

- 8 – 9 Jahre: 30 kg (- 2 kg)*
- 10 – 13 Jahre: 35 kg (- 2 kg)* z.B. in VT1-Serien und in der Klasse World Formula

* Fahrer inkl. vorgeschriebener Fahrerausrüstung muss zur ersten Veranstaltung mindestens 30 kg bzw. 35 kg wiegen. Danach werden 2 kg Toleranz gewährt, d.h. das Fahrermindestgewicht muss entsprechend dem Alter jederzeit 28 kg bzw. 33 kg betragen.

E.2.2 Sicherheits-Sitz

Ein DMSB-zugelassener Sicherheits-Sitz ist für alle Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ (PRE-JUNIORS) gemäß Art. C.3.2.b) *empfohlen. Bei Verwendung eines solchen Sitzes wird ein Gewichtsbonus von 2kg auf das Mindestgewicht der jeweiligen Klasse gewährt (gemäß Art. C.3.2.b).*

E.2.3 Sicherheits-Lenkung

Die Verwendung einer DMSB-homologierte Sicherheitslenkung gemäß DMSB-Standard KSC-2005 (Lenksäule) oder gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-Lenkungselement) ist für alle Fahrer der „Altersklasse 8 – 13“ (PRE-JUNIORS) *empfohlen. Bei Verwendung einer solchen Lenkung wird ein Gewichtsbonus von 1kg auf das Mindestgewicht der jeweiligen Klasse gewährt (gemäß Art. C.3.2.k).*

E.2.4 Helm

Für Fahrer aller Mini- und Junioren-Klassen ist ein Helm gemäß der FIA/Snell-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 vorgeschrieben (s. Art. D.1). Das Helmgewicht beträgt für alle Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ (PRE-JUNIORS) max. 1550 g.

E.2.6 Sicherheitsweste

Für Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ (PRE-JUNIORS) ist eine Sicherheitsweste gemäß DMSB-Bestimmungen (Art. D.3) vorgeschrieben. *Ab dem 01.01.2024 ist für Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ (PRE-JUNIORS) ist eine Sicherheitsweste gemäß FIA-Standard 8870-2018 vorgeschrieben.*

Art. E.3 Zukünftige Sicherheitsbestimmungen / -Ausrüstungen

Der DMSB behält sich vor neue Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstungen auch innerhalb der laufenden Saison einzuführen und vorzuschreiben.

Technisches Reglement der CIK *2023*

Stand: *24.01.2023* – Alle Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Bei den nachfolgenden Technischen Bestimmungen ist, mit Ausnahme des Artikel 5.11 (Geräuschvorschriften) der englische Originaltext der CIK in Zweifelsfällen verbindlich.

Technisches Reglement Kart

Artikel 1: Einteilung
Artikel 2: Definitionen
Artikel 3: Allgemeine Vorschriften
Artikel 4: Allgemeine Chassis-Bestimmungen
Artikel 5: Allgemeine Motorvorschriften
Artikel 6: Homologation, Genehmigung und Kontrollen
Artikel 7: Sicherheitsausrüstung des Fahrers
Artikel 8: Bestimmungen für die Gruppe 1
Artikel 9: Bestimmungen für die Gruppe 2
Artikel 10: Bestimmungen für die Gruppe 3
Artikel 11: Bestimmungen für die Gruppe 4

Anhänge und Technische Zeichnungen

DMSB-Anmerkung: Die Anhänge und technischen Zeichnungen sind zu finden auf:
https://www.fiakarting.com/page/technical-drawings

Nur der englische Text ist maßgebend.
Die Verwendung des männlichen Geschlechts dient der leichteren Lesbarkeit und hat keine diskriminierende Absicht.

Artikel 1: Einteilung

Kategorien und Klassen
Die in Wettbewerben eingesetzten Karts werden in die folgenden Kategorien und Klassen eingeteilt:

Gruppe 1	
KZ	Hubraum von 125 cm³
Gruppe 2	
KZ2	Hubraum von 125 cm³
OK	Hubraum von 125 cm³
OK-N	*Hubraum von 125 cm³*
OK-Junior	Hubraum von 125 cm³
OK-N Junior	*Hubraum von 125 cm³*
Gruppe 3	
Mini	Hubraum von 60 cm³
Mini XS	*Hubraum von 60cm³*
Gruppe 4	
Superkart	Hubraum von 250 cm3

Artikel 2: Definitionen

Die nachstehend aufgeführten Definitionen und Abkürzungen ergänzen die Definitionen im Internationalen Sportgesetz. Sie werden generell in allen Vorschriften und Anhängen verwendet.

FIA	Fédération Internationale de l'Automobile (Internationaler Automobilsportverband der FIA)
CIK-FIA	Commission Internationale de Karting (Internationale Kart-Kommission)
FIA Karting	Von der CIK-FIA organisierte Meisterschaft
ASN	Von der FIA als Inhaber der Sporthoheit in einem Land anerkannter nationaler Verband oder Club
GF (AF)	Genehmigungsformular
HB (HF)	Homologationsblatt
HR	Homologationsreglement
SR	Sportliches Reglement
TZ (TD)	Technische Zeichnung
TR	Technisches Reglement
KZ	FIA Kart-Meisterschaft in Übereinstimmung mit den KZ Bestimmungen
KZ2	FIA Kart-Meisterschaft in Übereinstimmung mit den KZ2 Bestimmungen
OK	FIA Kart-Meisterschaft in Übereinstimmung mit den OK Bestimmungen
OK-Junior	FIA Kart-Meisterschaft in Übereinstimmung mit den OK-Junior Bestimmungen
Superkart	FIA Kart-Meisterschaft in Übereinstimmung mit den Superkart Bestimmungen
OK-N	*Nationale Klasse in Übereinstimmung mit den OK-N Bestimmungen*
OK-N Junior	*Nationale Klasse in Übereinstimmung mit den OK-N Junior Bestimmungen*
Mini	Nationale Klasse in Übereinstimmung mit den Mini Bestimmungen
Mini XS	*Nationale Klasse in Übereinstimmung mit den Mini Bestimmungen*

2.1 Definition eines Karts

Ein Kart ist ein einsitziges Landfahrzeug mit Karosserieelementen, aber ohne Dach, Cockpit oder Federung. Es hat vier nicht in einer Linie angeordnete Räder, die in Kontakt mit dem Boden sind: Die beiden vorderen Räder dienen der Lenkung, während die beiden hinteren Räder (verbunden durch eine einteilige Achse) das Kart antreiben. Ausschließlich die Reifen dürfen mit dem Boden in Kontakt kommen, wenn sich der Fahrer an Bord befindet.
Die Hauptbestandsteile eines Karts sind das Chassis, einschließlich der Karosserie, die Räder und der Motor.
Die Fahrposition ist auf dem Sitz mit den Füßen nach vorne
Kabel- oder Schlauchverbindungen zwischen dem Kart und seinem Fahrer sind nicht erlaubt.

2.2 Sicherheit der Karts

Karts sind nur dann zum Rennen zugelassen, wenn sie dem TR entsprechen und die erforderlichen Sicherheitsstandards erfüllen. Sie müssen so konzipiert sein und gewartet werden, dass sie weder für den Fahrer noch für andere Teilnehmer eine Gefahr darstellen.

2.3 Chassis

Die ~~Gesam Haup~~struktur eines Karts besteht aus den mechanischen Teilen und der Karosserie. Es umfasst alle Teile, die mit dieser Hauptstruktur direkt zusammenhängen.

2.3.1 Chassis-Rahmen
Das Hauptbauteil des Karts ist aus einem Stück gefertigt (geschweißt) und dient als Verbindungelement für die Haupt- und Zusatzteile des Chassis.

2.3.2 Rad
Definiert durch die Felge mit einem montierten luftgefüllten Reifen.

2.4 Motor

2.4.1 Hubraum
Bestimmt durch die Bohrung und den Hub des Motorenzylinders. Das Volumen (V) ist das Hubraumvolumen des Kolbens zwischen dem oberen Totpunkt und dem unteren Totpunkt. Dieses Volumen wird in Kubikzentimetern (cm^3) angegeben.
Für alle Berechnungen des Hubraums wird die Zahl "pi" mit 3,1416 angenommen.
Berechnung des Zylinderhubraums:
$V = 0.7854 \times d^2 \times l \times n$, mit d = Bohrung, l = Hub und n = Anzahl der Zylinder.

2.4.2 Kanäle oder Durchlässe
Zylindrische oder zylindrisch-konische Elemente, die den Durchgang von Gasen ermöglichen, unabhängig von der Länge oder der Position dieser Elemente.
Die Anzahl der Kanäle oder Durchlässe ist die größere Anzahl der zylindrischen oder zylindrisch-konischen Elemente, die Gase vom Pumpengehäuse zur Oberseite des Kolbens leiten, sowie der Elemente, die Gase von der Außenseite des Zylinders zu den Einlasskanälen oder von den Auslasskanälen zur Außenseite des Zylinders leiten.

2.4.3 Einlass- oder Auslasskanal
Schnittpunkt zwischen der Zylinderperipherie und dem Einlass- oder Auslasskanal. Dieser Kanal wird durch die Bewegung des Kolbens geöffnet oder geschlossen.

2.4.4 Power-Valve
Jedes System, das in der Lage ist, die normale Auslasssteuerzeiten oder den normalen Abgasstrom an einem beliebigen Punkt zwischen dem Kolben und dem Auspuffauslass bei laufendem Motor zu verändern.

2.4.5 Dekompressionsventil
Passives mechanisches System, dessen einziger Zweck darin besteht, die Motorkompression während der Startphase zu begrenzen; nach Ende der Startphase muss das Ventil schließen. Es muss in dieser Stellung und inaktiv bleiben, wenn sich das Kart auf der Strecke befindet und der Motor läuft. Unter keinen Umständen und zu keinem Zeitpunkt darf dieses System das Volumen des Verbrennungsraums des Motors unter den zulässigen Mindestwert reduzieren.

2.4.6 Kühler
Spezieller Wärmetauscher, der zur Kühlung von Flüssigkeit mit Luft dient.

2.5 Bauteile und Materialien

2.5.1 Mechanisches Bauteil
Jedes Bauteil, das für den Antrieb, die Lenkung oder die Bremsen erforderlich ist, sowie jedes bewegliche oder nicht bewegliche Zubehörteil, das für den normalen Betrieb erforderlich ist.

2.5.2 Original- oder Serienteil
Jedes Teil, das vom Hersteller der ursprünglich am Kart oder Motor montierten Ausrüstung hergestellt wurde.

2.5.3 Verbundwerkstoff
Material, das sich aus mehreren unterschiedlichen Komponenten zusammensetzt und in der Kombination Eigenschaften aufweist, die keine der einzelnen Komponenten besitzt.

2.6 Datenverarbeitung

2.6.1 Aufzeichnung oder Erfassung
Jedes in einem Kart installierte System (mit oder ohne Speicher), das es dem Fahrer ermöglicht, Daten zu lesen, anzuzeigen, zu erhalten oder zu übertragen.

2.6.2 Telemetrie
Übertragung von Daten zwischen einem Kart und einer anderen Einheit.

2.6.3 Funk
Funkkommunikationssystem, das zur Übertragung von Sprechdaten zwischen einem Fahrer auf der Rennstrecke und einer anderen Einheit verwendet wird.

2.6.4 Signalgebung
Daten, die dem Fahrer auf optischem oder akustischem Wege mitgeteilt werden.

2.7 Messungen

2.7.1 Maximum
Höchster Grenzwert ohne Toleranz.

2.7.2 Minimum
Niedrigster Grenzwert ohne Toleranz.

2.7.3 Maßsystem
Die Maßeinheiten (einschließlich abgeleiteter Einheiten) sind die des Internationalen Systems: Länge in Metern (m), Masse in Kilogramm (kg), Zeit in Sekunden (s), Temperatur in Grad Celsius (°C), Winkel in Grad (°) und Geräuschpegel in Dezibel (dB).

2.8 Ausrichtung

Alle Hinweise auf die Ausrichtung des Fahrgestells, der Karosserie, des Motors usw. beziehen sich auf die Vorwärtsfahrtrichtung des Karts.

Artikel 3: Allgemeine Vorschriften

3.1 Allgemeine Gültigkeit

Das TR hat für alle Kategorien und Klassen Gültigkeit. Das Kart und alle daran vorgenommenen Änderungen müssen den hier aufgeführten Definitionen und dem TR und/oder den spezifischen Bestimmungen der Kategorie, in der das Kart eingesetzt wird, entsprechen.

3.2 Änderungen

Jede Änderung ist verboten, wenn sie nicht ausdrücklich durch das TR erlaubt ist oder von der CIK-FIA aus Sicherheitsgründen beschlossen wurde.
Änderungen beziehen sich auf jede Maßnahme, die geeignet ist, das ursprüngliche Erscheinungsbild, die Abmessungen, die Zeichnungen oder die Fotos eines im HB beschriebenen homologierten Originalteils oder eines anderen im TR festgelegten Teils zu verändern.
Jeder Einbau oder jede Änderung, die zu einer Veränderung eines vorgeschriebenen Maßes führt oder deren Überprüfung behindert, wird als Betrug angesehen und ist daher nicht zulässig.

3.3 Hinzufügung von Material oder Teilen

Die Wiederverwendung von entferntem Material ist nicht erlaubt. Die Wiederherstellung der Fahrgestell-Rahmengeometrie nach einem Unfall ist durch das Hinzufügen von für die Reparatur erforderlicher Materialien erlaubt (zusätzliches Metall für die Schweißung usw.).
Die Reparatur verschlissener oder beschädigter Teile durch Hinzufügung oder Anbringung von Materialien ist nicht erlaubt, sofern im TR nichts anderes angegeben ist.

3.4 Verantwortlichkeit

Es liegt in der Verantwortung eines jeden Fahrers/Bewerbers, den Technischen Kommissaren und den Sportkommissaren der Veranstaltung gegenüber nachzuweisen, dass sein Kart dem SR der Veranstaltung und dem TR entspricht. 285

3.5 Technische Abnahme

Bei der technischen Abnahme wird das gesamte zulässige Material gemäß dem SR der Veranstaltung gekennzeichnet und registriert.
Das Chassis muss vollständig montiert präsentiert werden, mit zusammengebautem Chassis, Karosserie und zusätzlichen Komponenten.
Die Motoren werden im Bereich der Kurbelgehäuse und an den Zylindern gekennzeichnet.
Die Bewerber müssen das entsprechende Homologations-Blatt für jede verwendete Ausrüstung, die homologiert oder genehmigt wurde, vorweisen können.
Bei FIA Kart-Meisterschaften, -Pokalen und -Trophäen findet die technische Abnahme vor dem offiziellen freien Training statt.

3.6 Masse

Die für jede Klasse angegebenen Massen sind Mindestwerte. Es muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung möglich sein, sie zu überprüfen. Der Fahrer muss in Rennausrüstung vollständig ausgerüstet sein (mit Helm, Handschuhen und Schuhen).
Die auf der Waage abgelesene Masse gilt unabhängig von deren Genauigkeit als offiziell.
Jeder bei einer stichprobenartigen Überprüfung oder nach einem Rennen festgestellt Verstoß führt zum Ausschluss des Fahrers von dem betreffenden Qualifikationstraining, Lauf oder Rennen.
DMSB-Anmerkung: Darüber hinaus sind im DMSB-Bereich die TK-Richtlinien für Fahrzeugwägungen zu berücksichtigen.

3.7 Startnummern und Nummernschilder

Die Startnummern müssen schwarz sein, in der Schriftart Arial auf gelbem Grund.
Bei Kurzstrecken müssen sie mindestens 15 cm hoch sein und eine Strichstärke von 2 cm haben.
Bei Langstrecken müssen sie mindestens 20 cm hoch sein und eine Strichstärke von 3 cm haben.
Die Startnummern müssen von einem gelben Hintergrund von mindestens 1 cm umrandet sein.
Sie müssen vor der Technischen Abnahme auf der Frontverkleidung, dem Heckauffahrschutz oder dem hinteren Nummernschild sowie auf beiden Seiten im hinteren Bereich der Karosserie angebracht werden.
Der Fahrer ist dafür verantwortlich, dass die vorgeschriebenen Nummern für die Zeitnehmer und Offiziellen gut sichtbar sind.
Die Nummernschilder müssen aus flexiblem, undurchsichtigem Kunststoff bestehen und jederzeit sichtbar sein. Sie müssen so angebracht sein, dass sie nicht entfernt werden können.
In der Gruppe 4 muss das hinten am Kart angebrachte Nummernschild flach sein und abgerundete Ecken haben (Durchmesser der abgerundeten Ecken 15 bis 25 mm) mit einer Seitenlänge von 220 mm. Es kann aus Polyester hergestellt sein. Die Startnummer kann auf dem hinteren Kühler aufgedruckt sein.
Bei FIA-Kart-Meisterschaften, -Pokalen und -Trophäen müssen der Name des Fahrers und die Flagge seiner Nationalität vorne an der Seitenverkleidung angebracht sein.
In der Gruppe 4 können sie auf jeder Seite des Frontschilds angebracht werden.
Die Flagge und die Buchstaben des Namens müssen mindestens 3 cm hoch sein.
Bei FIA-Karting-Meisterschaften, -Pokalen und -Trophäen kann die CIK-FIA Werbung auf der Frontplatte und der Frontverkleidung vorschreiben. Bei allen anderen Veranstaltungen ist nur die Werbung des Veranstalters erlaubt; in diesem Fall muss der Veranstalter die Aufkleber zur Verfügung stellen. Diese Werbung darf nicht mehr als 5 cm hoch sein und sie darf nur auf dem oberen oder unteren Teil des Nummernschildes angebracht werden.

3.8 Datenerfassung (Data logging)

Die Datenaufzeichnung ist erlaubt, muss aber der Kategorie entsprechen, für die das Kart gemeldet ist.
Die Sensoren müssen über Kabel mit dem Datenlogger verbunden sein. Alle nicht zugelassenen Sensoren müssen während der offiziellen Veranstaltung entfernt sein.
Ab 01.01.2024:
Alle zugelassenen Sensoren müssen direkt mittels Kabel mit dem Logger verbunden sein.

3.9 Telemetrie

Ein Telemetriesystem über Bluetooth oder Wi-Fi ist für die Übertragung von Daten vom Aufzeichnungsgerät zu einem Computer zulässig, sofern es in das Aufzeichnungsgerät integriert ist. Die Datenübertragung ist nur zulässig, wenn der Motor nicht läuft.

3.10 Batterie

Es sind nur versiegelte, auslaufsichere und wartungsfreie Batterien zulässig.
Die vom Hersteller vorgeschriebenen Bedienungshinweise müssen beachtet werden. Das Vorhandensein der „CE"- und -Kennzeichnung auf Lithiumbatterien ist zu überprüfen.

3.11 Transponder

Nur der vom Serien- oder Veranstaltungsorganisator bereitgestellte Transponder darf verwendet werden.
Der Transponder muss auf der Rückseite des Sitzes, so vertikal wie möglich, mit der Antenne in Richtung Boden zeigend positioniert sein in der niedrigsten möglichen Position.

ARTIKEL 4: Allgemeine Chassis-Bestimmungen

4.1 Chassis

Das Chassis setzt sich zusammen aus dem Chassis-Rahmen und seinen Haupt- und Zubehörteilen.

4.1.1 Chassis-Rahmen
Der Chassis-Rahmen ist das tragende Bauteil des Karts. Er dient als Verbindung der Hauptteile des Chassis und nimmt die Zubehörteile des Chassis auf.
Er muss so beschaffen sein, dass er die bei der Bewegung des Karts auftretenden Kräfte aufnehmen kann.
Die Flexibilität und Federung des Rahmens ergeben sich aus den elastischen Eigenschaften der Rohrkonstruktion und des Materials.
Der Chassis-Rahmen besteht aus Stahlrohren mit einem zylindrischen Querschnitt. Er umfasst die Vorder- und Hinterachsträger und ist in einem Stück geschweißt, so dass er nicht demontiert werden kann.

4.1.2 Werkstoff des Chassis-Rahmens
Der als Werkstoff für den Chassis-Rahmen verwendete Baustahl oder die Baustahllegierung muss den Klassifizierungen nach ISO 4948 und den Bezeichnungen nach ISO 4949 entsprechen.
Nur Stahllegierungen mit mindestens einem Legierungselement mit einem Massenanteil von ≤ 5 % sind zulässig.
Der Stahl muss den Haftungstest bestehen: Ein nach Anhang 4 definierter Kontrollmagnet mit axialem Magnetfeld muss an der Oberfläche der Rohre des Chassis-Rahmens haften bleiben. Vor diesem Test muss die Kontaktfläche mit einem Schleifmittel frei von jeglicher Oberflächenbehandlung gemacht werden.
Aufgrund einer Entscheidung der Technischen Kommissare oder des ASN oder nach einem Protest kann auch eine chemische Analyse auf Basis einer Fluoreszenzanalyse durchgeführt werden. Deren Ergebnisse haben Vorrang vor denen der Haftungsprüfung.

4.1.3 Änderungen
Der Chassis-Rahmen darf innerhalb der im HB und im TR beschriebenen Abmessungen verändert werden.

4.2 Chassis Teile und Komponenten

4.2.1 Chassis-Hauptteile
Die Chassis-Hauptteile übertragen die durch die Strecke auftretenden Kräfte über die Reifen auf den Chassis-Rahmen. Sie umfassen:
- die Räder mit Naben;
- die Hinterachse;
- der Achsschenkel und
- der Achsschenkelbolzen.

Siehe TZ Nr. 01.

4.2.2 Hauptteil Anforderungen
Die Hauptteile des Chassis müssen fest miteinander oder mit dem Chassis-Rahmen verbunden sein. Eine starre Konstruktion ist zwingend vorgeschrieben: Gelenke oder flexiblen Verbindungen sind nicht erlaubt.
Gelenkige Verbindungen sind nur für den Achsschenkel (über den Achsschenkelbolzen) und die Lenkung zulässig.

4.2.3 Chassis Hilfsteile
Chassis Hilfsteile umfassen alle Elemente, die nicht Teil des Hauptfahrgestells sind und zur ordnungsgemäßen Funktion des Karts beitragen, sofern die TR eingehalten werden.
Das sind die am Rahmen angeschweißten Befestigungen, Verbindungen und Befestigungspunkte für Lenkung, Pedalerie, Sitz mit vier Sitzstützen, Stoßfänger, Kühler, Bremsen, Ansauggeräuschdämpfer, Motor, Auspuff und Abgasschalldämpfer.
umfassen auch die innere Verstärkung der Chassishauptrohre (maximale Länge 250 mm) zwischen den Achsen Halterung und der Motorhalterung.

4.2.4 Chassis Hilfsteil Anforderungen
Hilfsteile müssen mit dem Chassis verschweißt sein, dürfen während der Fahrt nicht herunterfallen und dürfen keine Gefahr für den Fahrer oder andere Konkurrenten darstellen.

4.2.5 Chassis-Zubehörteile
Chassis-Zubehörteile sind alle Elemente, die am Chassis befestigt sind und zur ordnungsgemäßen Funktion des Karts beitragen, sofern die TR eingehalten werden.
Dies sind Teile wie Gas- und Bremspedal, Pedalsätze, Lenksäulenhalter, Stabilisator, zusätzliche Sitzstreben, Kühlerhalter, Ansaugschalldämpferhalterung, Auspuff- und Auspuffschalldämpferhalterung, Motorhalterung und.Chassisschutz- Platten
Chassisschutz Platten dürfen einzig die Rohre schützen und nur aus Kunststoff oder Komposit Material bestehen.

4.2.6 Anforderungen
Zubehörteile müssen sicher befestigt sein, dürfen sich während der Fahrt nicht lösen und dürfen keine Gefahr für den Fahrer oder andere Teilnehmer darstellen. Flexible Verbindungen sind erlaubt.

4.3 Hinterachse

Der Durchmesser der Hinterachse muss der Kategorie entsprechen, in welcher das Kart eingesetzt wird.
In allen Kategorien muss die Hinterachse aus Magnetstahl bestehen.
Jede Hinterachse muss auf der Innen- und Außenseite eine abgerundete Kante oder eine Abschrägung haben, deren maximaler Durchmesser der Dicke der Achse entspricht. Die Abschrägung darf keine scharfen Kanten aufweisen.
Die am Chassis verwendete Hinterachse muss nicht vom selben Hersteller stammen wie das Chassis selbst.
Jede Hinterachse muss mit einem herstellerspezifischen CIK-FIA-Identifikationsaufkleber versehen sein (siehe Anhang 10).
Die Wandstärke der Achse ist abhängig vom Außendurchmesser der Achse. Sie muss an allen Stellen (außer den Keilnuten) den folgenden Kriterien entsprechen:

Maximaler Außendurchmesser (mm)	Mindest-Wandstärke
50	1.9
49	2.0
48	2.0
47	2.1
46	2.2
45	2.3
44	2.4
43	2.5
42	2.6
41	2.8
40	2.9
39	3.1
38	3.2
37	3.4
36	3.6
35	3.8
34	4.0
33	4.2
32	4.4
31	4.7
30	4.9
29	5.2
>28	Vollachse

4.4 Pedale/Pedalsätze

Unabhängig von ihrer Position dürfen die Pedale niemals vorne über das Chassis, einschließlich Stoßfänger, hinausragen.
Das Bremspedal muss sich vor dem Hauptzylinder befinden.
Das Gaspedal muss mit einer Rückholfeder ausgestattet sein. Eine mechanische Verbindung zwischen Gaspedal und Vergaser ist vorgeschrieben.
Pedalsätze zur Verlagerung der Füße des Fahrers dürfen nur verwendet werden, wenn sie vom Chassis-Hersteller geliefert werden.

4.5 Lenksystem

Das Lenksystem besteht aus einem Lenkrad, einer Lenkradnabe, einer Lenksäule, einer Lenksäulenhalterung und zwei mit den Achsschenkeln verbundenen Spurstangen~~.~~ Zwischen dem Lenkrad und der Nabe kann ein Distanzstück verwendet werden.
Obwohl es sich um eine bewegliche Verbindung handelt, darf sich das Lenksystem nur ~~dann~~ in einer Achse bewegen, wenn das Kart in Bewegung ist. Alle anderen Achsen sind nur innerhalb ihres normalen mechanischen Spiels zulässig.
Alle Teile müssen fest miteinander verschraubt sein. Die Art der Befestigung muss maximale Sicherheit bieten (Splinte, selbstsichernde Muttern).

4.5.1 Lenkrad

Das Lenkrad muss aus einem durchgehenden Kranz bestehen, der in seiner Grundform keine stumpfen Winkel (180-360 °) aufweist. Das obere und das untere Drittel des Lenkrad-Umfangs können gerade sein oder einen anderen Radius als der Rest des Rades aufweisen. Der Lenkradkranz muss aus einer metallischen Struktur aus Stahl oder Aluminium bestehen.
Die Lenkradnabe muss mit mindestens einer Schraube M6 (mindestens Güteklasse 8.8) und einer selbstsichernden Mutter sicher an der Säule befestigt sein.

4.5.2 Lenksäule

Die Lenksäule muss mit einer Halterung und einem Gelenk am Chassis befestigt werden. Sie muss mit einem Sicherungsring für die untere Lagerhalterung und/oder zwei Sicherungsringen zwischen der 289

Säulenhalterung befestigt werden. Die Lenksäule muss einen Mindestdurchmesser von 18 mm und eine Mindestwandstärke von 1,8 mm haben und aus magnetischem Stahl gefertigt sein.
Die Lenksäule und die Achsschenkel müssen nicht vom gleichen Hersteller wie das Chassis selbst sein.
DMSB-Anmerkung: Auf keinem Fall sollten Sicherungsringe unmittelbar über dem oberen Lenklager angebracht sein, da hierdurch das „Eintauchen“ der Lenksäule verhindert wird und dies eine Verletzungsgefahr zur Folge hat.

4.5.3 Spurstangen
Die Spurstangen können mit Kugelgelenken an jedem Ende des Arms verstellbar ausgeführt werden. Sie müssen aus Aluminium oder Stahl bestehen und mit selbstsichernden Schrauben und Muttern sicher befestigt sein.

4.5.4 Lenkradaufbauten
Keine am Lenkrad angebrachte Vorrichtung (wie z. B. ein Display oder ein Kraftstoffhahn) darf mehr als 20 mm aus der durch die Vorderseite des Lenkrads definierten Ebene herausragen oder scharfe Kanten haben. Siehe TZ Nr. 1.2.

4.6 Boden

Zwischen der mittleren Strebe und der Vorderseite des Chassis-Rahmens ist ein Boden aus festem Material vorgeschrieben. Er muss seitlich von einem Rohr oder einer Kante umrandet sein, damit die Füße des Fahrers nicht von dem Boden abrutschen.
Die Bodenwanne darf durchbrochen sein, aber die Löcher dürfen einen Durchmesser von 10 mm nicht überschreiten und sie müssen einen Abstand von mindestens dem Vierfachen ihres Durchmessers haben. Außerdem ist eine Bohrung mit einem maximalen Durchmesser von 35 mm für den Zugang zur Lenksäule zulässig.
Die Bodenwanne darf aus Verbundwerkstoff hergestellt sein.

4.7 Kraftstoffbehälter

Jeder Behälter, welcher Kraftstoff enthält, der dem Motor zugeführt wird.
Der Kraftstofftank muss fest am Chassis befestigt und so konstruiert sein, dass weder der Behälter selbst noch die Kraftstoffleitungen (die flexibel sein müssen) bei Undichtigkeit während des Wettbewerbs eine Gefahr darstellen.
Eine Schnellbefestigung am Chassis wird dringend empfohlen.
Der Kraftstoffbehälter darf in keinem Fall so gestaltet sein, dass er als aerodynamische Vorrichtung wirkt.
Er darf den Motor nur unter normalem atmosphärischem Druck versorgen. Das bedeutet, dass, abgesehen von der sich zwischen dem Kraftstofftank und dem Vergaser befindlichen Kraftstoffpumpe, jedes System (mechanisch oder nicht), das den inneren Druck des Kraftstofftanks beeinflussen kann, nicht zulässig ist.
Der Kraftstofftank muss zwingend zwischen den Hauptrohren des Chassis-Rahmens, vor dem Sitz und hinter der Drehachse der Vorderräder angeordnet sein.

4.8. Sitz

Der Fahrersitz muss so beschaffen sein, dass in Kurven oder beim Bremsen eine seitliche oder eine nach vorne gerichtete Bewegung des Fahrers verhindert wird.
Er kann aus Verbundwerkstoff hergestellt sein.
Hohe Sitze gemäß FIA Standard 8873-2018 sind für Gruppe 3 stark empfohlen.

4.8.1 Verstärkungsplatten
Verstärkungsplatten sind erforderlich, um den oberen Teil des Sitzes zu stützen. Sie müssen eine Mindestdicke von 1,5 mm, eine Mindestfläche von 13 cm2 und einen Mindestdurchmesser von 40 mm haben.

4.8.2 Sitzträger und -streben
Alle Sitzstützen und -streben müssen an jedem Ende verschraubt oder verschweißt sein. Wenn sie nicht verwendet werden, müssen diese Sitzträger und -streben vom Chassis-Rahmen und vom Sitz entfernt werden.

4.9 Stoßfänger

Vordere, seitliche und hintere Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus einem magnetischen Stahlrundrohr hergestellt sein.
Die Stoßfänger müssen mit der Kategorie übereinstimmen, in der das Kart eingesetzt wird. In den Gruppen 1, 2 und 3 müssen sie mit der Karosserie zusammen homologiert sein.

4.10 Karosserie

Die Karosserie besteht aus allen Teilen des Karts, die vom äußeren Luftstrom berührt werden, mit Ausnahme der in den Artikeln 4 und 5 definierten mechanischen Teile, des Kraftstoffbehälters und des Startnummernschildes.

4.10.1 Karosserieelemente
Die Karosserie muss der Kategorie entsprechen, in der das Kart eingesetzt wird. Je nach Klasse muss sie aus einer Frontverkleidung,(Frontfairing) einer Frontverkleidungshalterung,(Frontfairing Mounting Kit) einem Frontschild, zwei Seitenverkleidungen und einem hinteren Radschutz/einer hinteren Stoßstange bestehen.

4.10.2 Material
Nur In der Gruppe 4 sind ~~nur~~ Kohlefaser, Glasfaser und Kevlar erlaubt.
Die Karosserie muss tadellos verarbeitet sein, sie darf keinen provisorischen Charakter haben und keine scharfen Kanten aufweisen. Der Mindestradius von Winkeln und Ecken beträgt 5 mm.
Wenn Kunststoff verwendet wird, darf dieser aufgrund eines Bruchs nicht splittern oder scharfe Kanten bilden. Die Farbe kann beliebig sein.

4.11 Heckauffahrschutz

In den Gruppen 1, 2 und 3 ist die Verwendung eines homologierten Heckauffahrschutzes vorgeschrieben, der der Kategorie entspricht, in der das Kart eingesetzt wird.
Der Heckauffahrschutz muss im Spritzblasverfahren ohne Schaumstofffüllung hergestellt sein und darf kein Sicherheitsrisiko darstellen.
Er darf auf keinen Fall oberhalb der durch die Oberseite der Hinterräder definierten Ebene liegen.
Die Oberfläche des Heckauffahrschutzes muss gleichmäßig und eben sein; der Heckauffahrschutz darf keine Aussparungen oder Öffnungen aufweisen, die nicht homologiert sind.
Der Heckauffahrschutz muss am homologierten Chassis an mindestens zwei Punkten mit Hilfe der mit dem Heckauffahrschutz zusammen homologierten Halternbefestigt werden. Diese Halterungen müssen (möglichst mit einem flexiblen System) an den beiden Hauptrohren des Chassis (unter Beachtung des homologierten Maßes F) angebracht werden.
Nur der Chassis-Hersteller darf das Chassis für die Montage des Heckauffahrschutzes verändern.

4.12 Bremsen

Die Bremsanlage muss der Kategorie entsprechen, in der das Kart eingesetzt wird.

4.12.1 Funktion
Bremssysteme müssen hydraulisch sein. Die Bremsleitungen müssen eine Ummantelung aus Stahl oder Edelstahl haben.
In Klassen mit Karts ohne Getriebe darf die Bremse nur auf die Hinterachse und somit auf beide Hinterräder gleichzeitig wirken.
Bei Klassen für Karts mit Getriebe muss die Bremse auf die Vorder- und Hinterachse wirken. Die vorderen und hinteren Bremssysteme müssen unabhängig voneinander wirken. Sollte eines der Systeme ausfallen, muss das andere eine einwandfreie Bremswirkung gewährleisten. 291

4.12.2 Bremsbetätigung
Die Bremsbetätigung, d.h. die Verbindung zwischen dem Pedal und der (den) Pumpe(n), muss aus Sicherheitsgründen doppelt vorhanden sein und immer mit der Homologation übereinstimmen.
Wenn ein Kabel homologiert ist, muss es einen Mindestdurchmesser von 1,8 mm haben.

4.12.3 Bremsscheiben
Bremsscheiben aus Stahl, Edelstahl oder Gusseisen sind zulässig.
Die Oberfläche der Bremsscheiben darf durch Schleifen, Bohren, Nuten verändert werden, jedoch nur durch den Hersteller und unter dessen alleiniger Verantwortung. Geänderte Bremsscheiben müssen den in der Homologation beschriebenen Abmessungen entsprechen.

4.12.4 Bremsscheiben-Aufschlagschutz
Für die hintere Bremsscheibe (aus Nylon, Kohlefaser, Teflon, Kevlar, Delrin oder einem gleichwertigen Hartplastik) ist in den Gruppen 1, 2 und 3 ein wirksamer Anschlagblock vorgeschrieben.Dieser ist zu verwenden,wenn die Bremsscheibe unter die Hauptrohre des Chassis-Rahmens hervorragt oder sich auf gleicher Höhe mit diesen befindet. Dieser Schutz muss seitlich neben der Scheibe, in der Längsachse des Chassis oder unter der Bremsscheibe angebracht sein.

4.12.5 Regenschutz für Bremsscheiben und Bremssättel
Bei nasser Witterung können Bremssättel und Bremsscheiben mit einem professionell ausgeführten Regenschutz versehen werden, die am Achsschenkel befestigt werden.

4.12.6 Kühlung der Bremse
Die hintere Bremsscheibe und der Bremssattel dürfen mit einem professionell gefertigten Bremskühlschlauch gekühlt werden. Er muss sicher befestigt sein, darf nicht weiter als bis zum Sitz reichen und nicht unter das Chassis reichen.

4.13 Räder

Ein Rad besteht aus einer Felge, die mit einem luftgefüllten Reifen mit oder ohne Schlauch versehen ist. Ein "Radsatz" besteht aus zwei Vorder- und zwei Hinterrädern. Nur die Reifen dürfen mit dem Boden in Berührung kommen, wenn der Fahrer im Kart sitzt.
Jedes System oder Ventil zur Anpassung, Begrenzung oder Überwachung des Reifendrucks, während der Reifen in Benutzung ist, ist nicht erlaubt.
Es dürfen gleichzeitig nur Reifen der gleichen Marke und des gleichen Typs verwendet werden.
Die Befestigung der Räder an den Naben und Achsen muss mit selbstsichernden Schrauben und Muttern erfolgen.
Maximaler Druck bei der Montage: 4 bar.

4.13.1 Radabmessungen

Gruppen 1 & 2: 5-Zoll-Rad	**vorne**	**hinten**
Maximaler Außendurchmesser	280 mm	300 mm
Maximale Breite	135 mm	215 mm
Gruppe 3: 5-Zoll-Rad	**vorne**	**hinten**
Maximaler Außendurchmesser	260 mm	290 mm
Maximale Breite	120 mm	150 mm
Gruppe 4: 6-Zoll-Rad	**Gesamt**	
Maximaler Außendurchmesser	350 mm	
Maximale Breite	250 mm	

Die oben genannten Zahlen sind die maximalen Radabmessungen, wenn ein passender Reifen auf der Felge montiert ist und der Luftdruck 1 bar beträgt.

4.14 Felgen

In den Gruppen 1, 2 und 3 sind nur 5-Zoll-Felgen zugelassen, die der TZ Nr. 1.1 entsprechen.
Durchmesser für die Reifenaufnahme der Felge: 26,2 mm mit einer Toleranz von +0/-1 mm für den Durchmesser.
Breite der Reifenaufnahme: 10 mm.
Außendurchmesser für 5-Zoll-Felgen: mindestens 136,2 mm.

Radius zur Erleichterung der Auswuchtung des Reifens in seinem Gehäuse: 8 mm.
In Gruppe 4 beträgt der Felgendurchmesser 6 Zoll.

4.14.1 Reifenwulstsicherung

In den Gruppen 1 und 2 müssen die Vorder- und Hinterräder eine Form der Reifenwulstsicherung mit mindestens drei Bolzen an der Außenseite der Felge haben.
In der Gruppe 4 müssen die Vorderräder eine Form der Reifenwulstsicherung mit mindestens drei Bolzen an der Außenseite der Felge haben. Die Hinterräder müssen mit einer Reifenwulstsicherung mit mindestens drei Bolzen an der Außenseite und an der Innenseite gesichert sein.

4.15 Reifen

CIK-FIA homologierte Reifen sind in allen Kategorien vorgeschrieben.

4.16 Ballast

Die Masse eines Karts darf mit einem oder mehreren festen Blöcken, die am Chassis-Rahmen, an einem Chassis-Zubehörteil (außer Stoßfänger) oder am Sitz befestigt sind, angepasst werden.
Maximalgewicht eines einzelnen Ballastelementes: 5 kg. Mehrere, an der gleichen Befestigung angebrachte Gewichte gelten als ein einziger Ballast.
Die Ballastgewichte müssen mittels Werkzeug mit mindestens zwei Bolzen befestigt werden: 0-2,5 kg mit einem Mindestdurchmesser von 6 mm, >2,5-5 kg mit einem Mindestdurchmesser von 8 mm.
Ist der Ballast an einem Chassis-Zusatzteil befestigt, müssen alle Bolzen, die das Zusatzteil mit dem Chassis-Rahmen verbinden, den gleichen Mindestdurchmesser haben wie die Bolzen, mit denen der Ballast selbst befestigt wird.
Für die Befestigung des Ballasts am Sitz sind Verstärkungsplatten vorgeschrieben. Diese Platten müssen eine Mindeststärke von 1 mm und einen Mindestdurchmesser von 20 mm haben.
In der Gruppe 4 ist die Befestigung des Ballasts am Sitz nicht erlaubt. Der Ballast darf nur an den Hauptrohren des Chassis-Rahmens oder am Bodenblech mit mindestens zwei Schrauben mit einem Mindestdurchmesser von 6 mm befestigt werden.
DMSB-Anm.: Aus Sicherheitsgründen sollten die Ballastgewichte möglichst nicht an der Sitz-Rückenlehne angebracht sein (Erhöhung der Kippgefahr durch Schwerpunktverlagerung).

ARTIKEL 5: ALLGEMEINE MOTORVORSCHRIFTEN

5.1 Motor

Der Motor muss der Kategorie entsprechen, in der das Kart eingesetzt wird.
Unter "Motor" ist die Antriebseinheit des Karts in rennbereitem Zustand zu verstehen, einschließlich Zylinder, Kurbelgehäuse und eventuell Getriebe, Zündanlage, Vergaser, Auspuff und Schalldämpfer.
Einspritzanlagen sind nicht erlaubt. Nur das Zerstäuben von Kraftstoff ist erlaubt.
Der Motor darf nicht mit einem Kompressor oder einem Aufladesystem ausgestattet sein.

5.1.1 Änderungen

Der Motor darf entsprechend den in den jeweiligen Kategorien zulässigen Änderungen umgerüstet werden, jedoch nur innerhalb der im TR aufgeführten Abmessungen.
Wenn Änderungen im Inneren des Motors zulässig sind, dürfen sie nur durch Entfernen von Material vorgenommen werden.

5.1.2 Markierung

Kennzeichnungen: Bearbeitete glatte Flächen von 30 x 20 mm für die Anbringung der vorgeschriebenen Identifikationsaufkleber an der Vorderseite des Zylinders oder auf der Abdeckung des Membrangehäuses an den Kurbelgehäusehälften.

5.2 Zylinder

Bei nicht beschichteten Zylindern ist eine Reparatur durch das Hinzufügen von Material, aber nicht von Teilen erlaubt.
Auf Beschluss des Obmanns der Technischen Kommissare oder des Technischen Delegierten kann bei kalter Witterung ein Schutz vor dem Zylinder zugelassen werden.
Dieser Schutz, das aus einem Verbundwerkstoff bestehen kann, muss stabil und sicher befestigt sein.

5.2.1 Zylinderkopf
Das Zündkerzengewinde darf durch einen Gewindeeinsatz ersetzt werden.
Abmessungen des Zündkerzengehäuses mit Gewinde: Länge 18,5 mm, Steigung M14 x 1,25 mm.

5.3 Wasserkühlung

Wasser (H_2O) ist das einzig zulässige Kühlungsmittel. Es ist nur ein Kühlkreislauf für den Motor, den Kühler und die Wasserpumpe zulässig.

5.3.1 Kühler
In den Gruppen 1 und 2:
Die Kühler müssen oberhalb des Chassis-Rahmens in einer Höhe von maximal 500 mm über dem Boden und in einem Abstand von maximal 550 mm vor der Hinterachse angebracht sein. Sie dürfen nicht den Sitz beeinträchtigen.
In Gruppe 4:
Die Kühler müssen oberhalb des Chassis-Rahmens in einer Höhe von maximal 500 mm über dem Boden und hinter der Vorderradachse angebracht sein. Sie dürfen nicht den Sitz beeinträchtigen.
Ein am Heck angebrachter Kühler darf nicht weniger als 150 mm von den seitlichen äußeren Bauteilen des Karts entfernt sein.
Alle Leitungen müssen aus hitzebeständigem (150 °C) und druckfestem (10 bar) Material gefertigt sein.
Um die Temperatur zu regeln, kann vorne oder hinten am Kühler ein Blendensystem angebracht werden. Diese Vorrichtung darf verstellbar, aber während der Fahrt nicht abnehmbar sein und keine gefährlichen Teile enthalten.
Wenn Klebeband verwendet wird, muss es vollständig um den Kühler gewickelt werden, dass der Fahrer es während der Fahrt nicht entfernen kann.

Der Luftstrom vor, an den Seiten und hinter dem Kühler kann mit Luftleitblechen gesteuert werden. Die Leitbleche müssen mit Schrauben sicher am Kühler befestigt werden. Sie müssen einteilig sein und dürfen aus Verbundmaterial bestehen.

Mechanische Bypass-/Thermostatsysteme, einschließlich Bypassleitungen, sind zulässig.

5.3.2 Wasserpumpe
In den Gruppen 1 und 2 muss die Wasserpumpe mechanisch entweder vom Motor oder von der Hinterradachse angetrieben werden.

5.4 Einlasstrakt

Der Einlasstrakt, d.h. die mechanische Baugruppe zwischen Ansaugschalldämpfer und Motor, besteht aus dem Ansaugschalldämpfer, dem Vergaser und dem Membrangehäuse sowie einem eventuellen Distanzstück und/oder Dichtungen.
Es ist kein zusätzliches Bauteil erlaubt.
Das Distanzstück muss ein ebenes Blech mit einem quer verlaufenden konischen Zylinderquerschnitt sein. Er muss mit Werkzeugen sicher befestigt werden und darf keine ineinandergreifenden Verbindungen oder überlappenden Teile aufweisen.
Darüber hinaus darf es keine Verbindungen aufweisen, die zu einem zusätzlichen Volumen führen (einschließlich Fugen, Ausschnitte oder andere derartige Räume).

5.5 Ansaugschalldämpfer

In den Gruppen 1, 2 und 3 ist ein von der CIK-FIA homologierter Ansaugschalldämpfer vorgeschrieben.

Bei nassen Wetterbedingungen darf nur der unveränderte homologierte Regenschutz verwendet werden.

5.5.1 Gummiverbindung
Die Gummiverbindung des Ansaugschalldämpfers darf geändert werden, wenn die Verbindung zwischen dem Ansaugschalldämpfer und dem Vergaser umkehrbar ist. Der nicht benutzte Teil der Verbindung im Inneren des Ansaugschalldämpfers darf abgeschnitten werden.
Die Gummiverbindung an der Außenseite muss jederzeit vollständig sichtbar sein. Sie muss durch eine Schelle fest mit dem Vergaser verbunden sein.
Wenn die Gummiverbindung nicht mehr so dicht ist wie der neue Ansaugschalldämpfer, muss das gebrauchte Teil ersetzt werden (entweder das Gummi oder der Ansaugschalldämpfer).

5.6 Vergaser

Der Vergaser muss mit der Kategorie übereinstimmen, in der das Kart eingesetzt wird.
In allen Klassen ohne Getriebe ist es erlaubt, zusätzliche mechanische manuelle Regler, die mit Einstellschrauben wirken, anzubringen (ohne Änderung des Vergasers, wenn dieser homologiert ist).

5.6.1 Kraftstoffleitungen
Es ist nur eine Kraftstoffleitung vom Tank zum Vergaser/zur Kraftstoffpumpe sowie ein Kraftstofffilter vor der Kraftstoffpumpe zulässig.
Der Vergaser darf nur über die Kraftstoffpumpe mit Druck beaufschlagt werden.

5.7 Zündanlage

In den Gruppen 1, 2 und 3 ist eine von der CIK-FIA homologierte Zündanlage vorgeschrieben.
Die Zündanlage muss mit der Kategorie übereinstimmen, in der das Kart eingesetzt wird.
Für Zündanlagen mit außenliegendem Rotor ist ein Schutzsystem zur Abdeckung der rotierenden Teile vorgeschrieben.
Die Sportkommissare der Veranstaltung dürfen die Technischen Kommissare autorisieren, die Zündanlage eines Fahrers/Bewerbers gegen die von der CIK-FIA oder dem betreffenden ASN gelieferte Anlage auszutauschen (gleiche homologierte Modelle).

5.8 Zündkerze

In den Gruppen 1, 2 und 3 muss die Zündkerze aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben.
Der Zündkerzenkörper und die Elektrodenisolierung (Elektroden nicht inbegriffen), die am Zylinderkopf befestigt sind, dürfen nicht über den oberen Teil des Verbrennungsraums hinausragen (siehe Anhang 5).

5.9 Kettenschutz

Ein Kettenschutz ist in allen Klassen vorgeschrieben. Der Kettenschutz darf aus Verbundwerkstoff hergestellt werden.
In Klassen ohne Getriebe muss der Kettenschutz einen wirksamen Schutz über der Oberseite und auf beiden Seiten der freiliegenden Kette und der Kettenräder bieten und mindestens bis zur unteren, zur Hinterachse führenden Ebene reichen.
Wenn ein kompletter, die Kette und die Kettenräder abdeckender Kettenschutz verwendet wird, darf der mit dem Motor homologierte Kettenschutz demontiert werden.
In Getriebeklassen muss der Kettenschutz das Kettenrad und das Motorritzel bis zur Mitte des Kettenrads abdecken.

5.10 Auspuff

Der Auspuff muss in allen Kategorien aus magnetischem Stahl gefertigt sein. Die Mindestblechstärke beträgt 0,75 mm, sofern in der Homologation nicht anders aufgeführt.

In den Gruppen 1, 2 und 3 muss sich der Auspuffauslass hinter dem Fahrer befinden und er darf sich nicht mehr als 45 cm über dem Boden befinden.
Die Auspuffanlage muss nach hinten verlaufen und darf die vom Fahrer in normaler Fahrposition definierte Ebene nicht kreuzen.
Der Auspufftopf, dessen Außendurchmesser mehr als 3 cm betragen muss, darf nicht über die äußere Begrenzung des Karts hinausragen.
Die Sportkommissare können einem Bewerber gestatten, seine Auspuffanlage gegen die von der CIK-FIA oder dem betreffenden ASN gelieferte Anlage (gleiches homologiertes Modell) auszutauschen.

5.11 Geräuschvorschriften

DMSB-Kart-Geräuschvorschriften

Stand: 23.11.2021

Im DMSB-Bereich gelten zusätzlich zum Art. C.5 des DMSB-Kart-Reglements folgende Regelungen zu Geräuschgrenzwert, -messungen und geräuschreduzierenden Maßnahmen.
Die nachfolgenden Bestimmungen ersetzen somit die CIK-Geräuschvorschriften des Artikels 5.11 (Technisches Reglement).

DMSB-Geräuschmessmethode

Die Geräuschmessung erfolgt nach der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode unter folgenden Bedingungen:
1. Abstand zwischen Mikrophon und Mitte des Karts auf der Messfahrspur = 7,50 m (+/- 1,5 m).
2. Das Mikrophon muss rechtwinklig zur Fahrbahn und mit 1,20 m Höhe (+/- 0,2 m) über der Fahrbahn aufgestellt werden.
3. Der Geräuschgrenzwert beträgt in der Klasse Bambini und allen 4-Takt-Klassen 92 dB(A) und in allen anderen Klassen max. 95 dB(A).
   Die vom DMSB festgelegten Streckenkorrekturwerte sind hierbei zu berücksichtigen.
   Die Messpunkte gemäß DMSB-Streckenabnahmeprotokoll sind grundsätzlich einzuhalten.

Maßnahmen zur Geräuschreduzierung im DMSB-Bereich

Nachstehende Maßnahmen können jederzeit durch DMSB-genehmigte Ausschreibungen verschärft und durch den DMSB ergänzt bzw. präzisiert werden.
1. Seitenkästen/Frontspoiler
   Ausschäumen/Auskleben homologierter Seitenkästen und Frontspoiler sowie das Verschließen der Seitenkästen ist freigestellt.
   Diese Maßnahme gilt für alle Kartklassen im DMSB-Bereich.

Die folgenden Maßnahmen gelten für alle Kartklassen - mit Ausnahme der Bambini:

2. Abgasanlage
   Unter Beibehaltung der homologierten Abgasanlage sind zusätzliche Dämpfungsmaßnahmen freigestellt. Die homologierte Abgasanlage muss jederzeit kontrollierbar sein.

3. Schwingungsdämpfung/Stabilisierung der Kühlrippen
   Zur Schwingungsdämpfung ist eine Stabilisierung der Kühlrippen freigestellt (luftgekühlter Motor).

Vorschriften für die Geräuschkontrolle

1. Durchführung der Kontrollen
   Während einer Veranstaltung können zu jeder Zeit - auch während der Rennen - Geräuschkontrollen durchgeführt werden. Jede Überschreitung des Geräuschgrenzwertes wird vom Rennleiter/Sportkommissar geahndet (siehe Art. C.5 DMSB-Kart-Reglement).
   Die Durchführungsrichtlinien für Kartgeräuschmessungen sind (von den Technischen Kommissaren) zu beachten.

2. Messgeräte
   Die Messgeräte müssen der Europa-Norm DIN EN 60 651, Genauigkeitsklasse 1 oder 2 (bzw. der adäquaten DIN IEC 651) entsprechen und kalibrierfähig sein. Die Geräte müssen über eine passende Schallquelle (Kalibrator) verfügen und damit eingestellt bzw. geprüft werden.
3. Messbewertung
   Die Messung muss mit der Schallpegel-Bewertungskurve A in Dezibel (dB) und der Einstellung "Fast" erfolgen. Der festgestellte Messwert ist stets auf die volle Zahl (z.B. 94,7 auf 94) abzurunden, d.h. ohne Dezimal-Kommastelle zu verwenden.

4. Geräteeinstellung
   Das Messgerät muss mittels Kalibriereinrichtung gemäß Herstelleranweisungen eingestellt werden. Die Einstellung ist zwischen den Messreihen (ca. je Stunde einmal) zu überprüfen.

5. Störfaktoren

   5.1 Wind/Umgebung
   Der Einfluss von normalen Wind/Windböen und der Umgebung ist in der Meßmethode, Messanordnung sowie dem Maximalwert (inkl. evtl. Streckenkorrekturwert) bereits berücksichtigt.

   5.2 Regen
   Bei Regen oder der Verwendung von Regenreifen nach Festlegung des Rennleiters, aufgrund nasser Fahrbahn, sind keine Messungen durchzuführen.

   5.3 Andere Störfaktoren
   Fremdgeräusche müssen mindestens 10 dB(A) niedriger sein als das Fahrgeräusch des zu messenden Fahrzeuges (z.B. durch Fahrzeuge auf der Gegenfahrbahn).

6. Messergebnisse
   Die Protokolle mit den Messergebnissen sind nach den einzelnen Sitzungen in Kopie an den Vorsitzenden der Sportkommissare bzw. dem Rennbüro zu übergeben.
   Proteste gegen die Meßmethode und deren Ergebnisse sind unzulässig.
   Ebenso sind gegen die ermittelten Messwerte der als Sachrichter eingesetzten Technischen Kommissare, TK-Helfer bzw. des Geräuschmessteams sowie gegen die daraus resultierenden Entscheidungen der Sportkommissare keine Proteste zulässig.
   Um den Geräuschpegel zu reduzieren, sind wirksame Schalldämpfer vorgeschrieben. Die Kontrollen können jederzeit während der Veranstaltung durchgeführt werden. Alle bei einer Kontrolle festgestellte Verstöße müssen den Sportkommissaren gemeldet werden.

ACHTUNG: Nachfolgende Geräuschbestimmungen der CIK (Art. 5.11 & Anhang 8) gelten nicht im DMSB-Bereich!

5.11.1 Dezibel-Grenzwert
Der geltende Geräuschgrenzwert beträgt 108 dB(A), einschließlich aller Toleranzen und Umgebungseinflüssen.

5.11.2 Messgeräte
Die Messgeräte müssen in der Lage sein, vier Schallpegel gleichzeitig zu messen. Das Messsystem darf PC-gestützt oder eigenständig sein. Siehe Anhang 8.

ACHTUNG:
Vorstehende Geräuschbestimmungen (gesamter Art. 5.11 des CIK-Reglements) gelten nicht im DMSB-Bereich (Ausnahme bei CIK-Prädikats-Veranstaltungen, z.B. EM)
Im DMSB-Bereich gilt der Geräuschgrenzwert von max. 95 dB(A) ohne Toleranz, nach der DMSB-Messmethode

5.12 Kraftstoff

Die in dem TR festgelegten Anforderungen sollen die Verwendung von Kraftstoffen gewährleisten, die überwiegend aus normalerweise in handelsüblichen Kraftstoffen vorkommenden Bestandteilen

bestehen, und die Verwendung bestimmter leistungssteigernder chemischer Bestandteile soll untersagt werden.

5.12.1 Eigenschaften
Der Kraftstoff muss den Eigenschaften gemäß Anhang 6.1 entsprechen.

5.13 Gemisch für Zweitaktmotoren

Der Kraftstoff wird mit einem von der CIK-FIA genehmigten, handelsüblichen Zweitakt-Schmiermittel gemischt.
Eine Veränderung der Zusammensetzung des Basis-Kraftstoffs durch Hinzufügen von Komponenten ist nicht erlaubt. Diese Einschränkung gilt auch für den dem Kraftstoff zugesetzten Schmierstoff, der die Zusammensetzung der Kraftstoffanteile nicht verändern darf. Außerdem darf der Schmierstoff keine Nitroverbindungen, Peroxide oder andere die Motorleistung steigernde Zusätze enthalten. Siehe Anhang 6.2.

5.13.1 Schmiermittel
Das Schmiermittel muss vor seiner Verwendung bei der Veranstaltung von der CIK-FIA für das laufende Jahr zugelassen sein. Eine 1-Liter-Probe muss rechtzeitig an ein von der CIK-FIA benanntes Labor geschickt werden, um die Übereinstimmung mit den in Anhang 6.3 aufgeführten Eigenschaften zu überprüfen.

5.13.2 Luft
Dem Kraftstoff darf nur Umgebungsluft als Verbrennungsmittel zugesetzt werden.

5.14 Kraftstoffprüfungen in Laboratorien

Das mit den Kraftstoffprüfungen beauftragte Labor muss über eine Referenzprobe des während der Veranstaltung verwendeten Kraftstoffs verfügen.

5.14.1 Verfahren der Probenahme
Die CIK-FIA oder der ASN dürfen jederzeit und ohne Angabe von Gründen eine Kraftstoffprobe zur zusätzlichen Analyse in einem Labor ihrer Wahl verlangen. Siehe Anhang 7.

ARTIKEL 6: HOMOLOGATION, GENEHMIGUNGEN UND KONTROLLEN

Das HB, GF und das HR sind im Sekretariat der CIK-FIA oder auf der Website www.fiakarting.com erhältlich.

6.1 Homologationen und Genehmigungen

Sämtliche Bauteile welche eine gültige Homologation haben sind auf der FIA Kart Homepage veröffentlicht (www.fiakarting.com)
Nur diese homologierten Bauteile dürfen in Rennen verwendet werden, die in diesem TR für internationale Klassen beschreiben sind, , unabhängig davon ob diese im Internationalen FIA Karting Kalender registriert sind oder nicht.
ASNs, die eine CIK-FIA-Homologation beantragen, sind verpflichtet, die CIK-FIA-Vorschriften einzuhalten.
Die homologierten Teile müssen so verwendet werden, wie sie im HF dargestellt sind. Dies ist die einzig zulässige Kombination.
Jede von der CIK-FIA homologierte Ausrüstung oder jeder zugelassene Schmierstoff ist auch auf nationaler Ebene gültig.

6.2 Identifizierung

Es muss möglich sein, ein homologiertes Produkt oder seine Teile anhand der technischen Beschreibungen (Fotos, Zeichnungen, Abmessungen usw.) in der Homologation und unter Berücksichtigung der zulässigen Änderungen und der vorgeschriebenen Grenzwerte im TR zu identifizieren.
Im Zweifelsfall darf der CIK-FIA oder der ASN ohne Angabe von Gründen verlangen, dass jedes bei der Veranstaltung verwendete Teil einer zusätzlichen Kontrolle durch den CIK-FIA oder ein Labor ihrer Wahl unterzogen wird.

6.3 Kontrollen

Für Kontrollmessungen und Toleranzen siehe Anhang 1.

6.4 Verfahren zur Messung des Öffnungswinkels

Siehe Anhang 3.

ARTIKEL 7: SICHERHEITSAUSRÜSTUNG DES FAHRERS

Der Fahrer muss zu jeder Zeit einen homologierten Helm und Overall, sowie Handschuhe, Schuhe und einen Kart-Körperschutz tragen.
Das Tragen eines Schals, eines Halstuchs oder anderer loser Kleidung um den Hals, auch innerhalb des Overalls, ist nicht erlaubt.
Lange Haare müssen vollständig durch den Helm verdeckt sein.

7.1 Helm

Helme müssen den nachfolgenden Vorschriften entsprechen:
Für Fahrer unter 15 Jahren:
- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 und Snell-FIA CMR2016)
- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 und Snell-FIA CMR2007)

Für Fahrer über 15 Jahren:
- Snell-Foundation K2010, K2015, K2020, SA2010, SAH2010 , SA2015 *und SA2020*
- FIA 8859-2015, FIA 8860-2004, FIA 8860-2010, FIA 8860-2018 und FIA 8860-2018-ABP
- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 und Snell-FIA CMR2016)
- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 und Snell-FIA CMR2007)

Siehe *Liste der zugelassenen Helmstandards auf fiakarting.com* zu den Kennzeichnungen *(Bereich „homologated Equipment“)*.

Helme müssen ein wirksames und unzerbrechliches Visier für die Augenöffnung haben. Das Visier muss mit dem Logo des Herstellers und dem Produktionsdatum versehen sein.
Jede Änderung der obigen Liste wird in einem CIK-FIA-Bulletin veröffentlicht.
Gemäß Anhang L des Internationalen Sportgesetzes (Kapitel III, Artikel 1.2) ist die Anbringung von aerodynamischen oder anderen Vorrichtungen an einem Helm erlaubt, wenn sie mit dem betreffenden Helm homologiert wurden.
Helme, die den Snell-FIA CM/CMH-Normen entsprechen, dürfen von Fahrern nach dem 15. Lebensjahr uneingeschränkt weiterverwendet werden.

7.2 Overalls

Overalls müssen *entweder:*
i) eine "Level 2" CIK-FIA-Homologation gemäß CIK-FIA-Standard 2013-1 haben.
ii) ein Grade 1 oder Grade 2 Kart Overall in Übereistimmung mit dem FIA Standard 8877-2022 sein.

299

Die vollständige Liste der zugelassenen Overalls ist unter www.fiakarting.com zu finden.

Lederoveralls, die den von der FIM festgelegten Normen entsprechen, sind erlaubt. Für Veranstaltungen auf Langstrecken sind Lederoveralls, die den FIM-Normen (Motorräder, 1,2 mm Dicke) entsprechen, *oder Grade 2 Kart Overalls in Übereistimmung mit dem FIA Standard 8877-2022* vorgeschrieben,
Hinweis:
Derzeit FIA-homologierte Overalls (Standard CIK-FIA N2013-1) sind bis zum Ende ihrer Nutzungsdauer zugelassen, jedoch nicht nach 31.12.2029.
Kart Overalls in Übereinstimmung mit dem FIA Standard 8877-2022 werden seit dem 19.10.2022 akzeptiert, und sind ab dem 01.01.2030 vorgeschrieben.

7.3 Handschuhe

Die Handschuhe müssen die Hände und das Armgelenk vollständig abdecken *oder dem FIA Standard 8877-2022 entsprechen*.
Hnweis: Handschuhe gemäß FIA Standard 8877-2022 werden seit dem 19.10.2022 akzeptiert.

Ab 01.01.2024:
Bei FIA Kart Meisterschaften, Cups und Trophies müssen die Handschuhe dem FIA Standard 8877-2022 entsprechen. Bei allen übrigen im FIA Internationalen Sport Calender eingetragenen Veranstaltungen müssen Handschuhe die Hände und das Armgelenk vollständig abdecken oder dem FIA Standard 8877-2022 entsprechen.

Ab 01.01.2025:
Bei FIA Kart Meisterschaften, Cups und Trophies und allen im FIA Internationalen Sport Calender eingetragenen Veranstaltungen müssen die Handschuhe dem FIA Standard 8877-2022 entsprechen.

7.4 Schuhe

Die Schuhe müssen die Füße abdecken und die Fußgelenke schützen *oder dem FIA Standard 8877-2022 entsprechen*..
Hnweis: Schuhe gemäß FIA Standard 8877-2022 werden seit dem 19.10.2022 akzeptiert.

Ab 01.01.2024:
Bei FIA Kart Meisterschaften, Cups und Trophies müssen die Schuhe dem FIA Standard 8877-2022 entsprechen. Bei allen übrigen im FIA Internationalen Sport Calender eingetragenen Veranstaltungen müssen Schuhe die Füße abdecken und die Fußgelenke schützen oder dem FIA Standard 8877-2022 entsprechen.

Ab 01.01.2025:
Bei FIA Kart Meisterschaften, Cups und Trophies und allen im FIA Internationalen Sport Calender eingetragenen Veranstaltungen müssen die Schuhe dem FIA Standard 8877-2022 entsprechen.

7.5 Kart-Körperschutz

Ab dem 01.Januar 2022 ist die Verwendung eines Kart-Körperschutz in Übereinstimmung mit dem FIA-Standard 8870-2018, und der korrekten Größe in Relation zur größe des Fahrers – oder bis eine größe kleiner – für alle Fahrer bei FIA Kart Meisterschaften, Cups und Trophys und allen internationalen Kart Veranstaltungen vorgeschrieben.

Artikel 8: Bestimmungen für die Gruppe 1

8.1 Chassis

Chassis der Gruppe 1 dürfen nur von einem Hersteller produziert werden, der ein homologiertes Chassis der Gruppe 2 hat.

8.1.1 Abmessungen des Chassis
Gruppe 1
Radstand: 101-107 cm.
Spurweite: mindestens 2/3 des verwendeten Radstandes.
Gesamtlänge: maximal 182 cm, ohne Frontverkleidung und Heckauffahrschutz.
Gesamtbreite: maximal 140 cm.
Höhe: maximal 65 cm über dem Boden, ohne Sitz.
Das Chassis muss zu jeder Zeit die angegebenen Maße einhalten.
Kein Teil darf über das Viereck hinausragen, das von der Frontverkleidung, den Rädern und dem Heckauffahrschutz gebildet wird.

8.1.2 Fahrgestellanforderungen
Ein Stabilisator kann verwendet werden.
Zwischen den Hinterachshalterungen und dem Sitz sind zusätzliche Sitzstreben erlaubt.

8.2 Hinterachse

Maximal 50 mm Außendurchmesser (Wandstärke gemäß Artikel 4.2.2*). Kunststoffrohreinsätze in der Achse sind nur im Bereich der Hinterachslager und Radnaben mit einem Überstand von 2 cm auf jeder Seite zulässig.*

8.3 Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters

Mindestens 8 Liter.

8.4 Stoßfänger

Vordere und seitliche Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus magnetischen Stahlrundrohren bestehen und mit der Karosserie homologiert sein. Ist kein hinterer Stoßfänger vorhanden, ist ein homologierter Heckauffahrschutz vorgeschrieben. Siehe TZ Nr. 2a.

8.4.1 Vordere Stoßfänger bei Kurzstrecken
Der vordere Stoßfänger besteht aus zwei Elementen: einem oberen Rohr mit einem Mindestdurchmesser von 16 mm und zwei Kurven mit einem konstanten Radius. Die gerade Länge zwischen den Bögen muss mindestens 375 mm und darf nicht mehr als 395 mm betragen.
Das Rohr muss an zwei geschweißten Chassis-Rahmenhalterungen befestigt werden, die einen Abstand von 550 mm haben und auf der Längsachse des Karts zentriert sein müssen.
Höhe: mindestens 200 mm und höchstens 250 mm vom Boden aus (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).
Ein unteres Rohr mit einem Mindestdurchmesser von 20 mm und zwei Kurven mit einem konstanten Radius. Die gerade Länge zwischen den Bögen muss mindestens 295 mm und darf nicht mehr als 315 mm betragen.
Das Rohr muss an zwei geschweißten Chassis-Rahmenhalterungen befestigt werden, die einen Abstand von 450 mm haben und auf der Längsachse des Karts zentriert sein müssen. Die Befestigungen müssen horizontal und vertikal parallel zur Achse des Karts verlaufen und ein Einschieben der Rohre um 50 mm ermöglichen.
Höhe: mindestens 70 mm und höchstens 110 mm (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).
Vorderer Überhang: mindestens 350 mm.
Diese beiden Elemente müssen vertikal ausgerichtet sein, wie in den TZ Nr. 2.0 & 2.2 angegeben, und im rechten Winkel zum Boden oder zur Bodenwanne/den Hauptrohren des Chassis stehen.
Beide Rohremüssen durch den vorderen Stoßfängerträger verbunden sein.
Der vordere Stoßfänger muss unabhängig von der Pedalbefestigung sein und die Montage der vorgeschriebenen Frontverkleidung ermöglichen.

8.4.2 Seitliche Stoßfänger bei Kurzstrecken
Der seitliche Stoßfänger besteht aus zwei Elementen aus magnetischem Stahlrundrohr, die in Bezug auf die Längsachse des Karts zentriert sind.
Jedes Element muss aus einem unteren und einem oberen Rohr bestehen. Sie müssen einen Durchmesser von 20 mm haben. 301

Die gerade Mindestlänge beträgt 400 mm für das untere Rohr und 300 mm für das obereRohr
Gesamtbreite: mindestens 480 mm und höchstens 520 mm für das untere Rohr, mindestens 480 mm und höchstens 600 mm für das obere Rohr (gemessen bis zum Mittelpunkt des Rohrs) in Bezug auf die Längsachse des Karts.
Jedes Rohr muss an zwei geschweißten Rohrbefestigungen befestigt sein, die einen Abstand von 500 ± 5 mm haben müssen (gemessen zum Rohrmittelpunkt). Diese Befestigungen müssen parallel zum Boden und senkrecht zur Achse des Chassis verlaufen und ein Einschieben der Rohre um 50 mm ermöglichen.
Höhe de oberen Rohrs: Mindestens 160 mm vom Boden aus (gemessen an der Rohrspitze). Siehe TZ Nr. 2a.

8.5 Karosserie

Die Karosserie muss zusammen mit den dazugehörigen Stoßfängern und Befestigungen von der CIK-FIA homologiert sein.
Das Kombinieren von homologierten Karosserieelementen ist erlaubt. Die beiden Seitenverkleidungen müssen jedoch zusammen als Satz verwendet werden.
Kein Teil der Karosserie darf als Kraftstoffbehälter oder zur Befestigung von Ballast verwendet werden.

8.5.1 Material
Siehe Artikel 4.10.2.

8.5.2 Frontverkleidung
Die Frontverkleidung muss innerhalb der Höhe der Vorderräder angebracht sein und darf keine scharfen Kanten aufweisen.
Sie darf kein Wasser, keinen Kies oder andere Substanzen zurückhalten können.
Mindestbreite: 1.000 mm. Maximale Breite: hintere Gesamtbreite der Einheit Vorderrad/Vorderachse.
Maximaler Abstand zwischen den Vorderrädern und der Hinterseite der Verkleidung: 180 mm.
Vorderer Überhang: maximal 680 mm, siehe TZ Nr. 2b.
Befestigungssatz für die Frontverkleidung, siehe TZ Nr. 2c.
Eine homologierte und bei einer internationalen Kart-Veranstaltung montierte Frontverkleidung muss jederzeit den in Anhang 9 beschriebenen vertikalen Drucktest bestehen.

8.5.3 Frontschild
Das Frontschild darf sich nicht oberhalb der horizontalen Ebene befinden, die durch die Oberseite des Lenkrads definiert ist.
Es darf die normale Betätigung der Pedale nicht beeinträchtigen und in normaler Sitzposition keinen Teil der Füße verdecken.
Es muss einen Abstand von mindestens 50 mm zum Lenkrad aufweisen und darf nicht über die Frontverkleidung hinausragen.
Breite: mindestens 250 mm und höchstens 300 mm.
Der untere Teil des Schilds muss direkt oder indirekt fest mit dem vorderen Teil des Chassis-Rahmens verbunden sein. Sein oberer Teil muss mit einer oder mehreren unabhängigen Strebe/n sicher an der Lenksäulenhalterung befestigt sein.
Auf dem Frontschild muss eine Fläche für die Startnummern vorgesehen werden.

8.5.4 Seitenverkleidung
Die Oberfläche der Seitenverkleidung muss gleichmäßig und glatt sein; sie darf nur die für die Befestigung erforderlichen Löcher aufweisen.
Kein Teil der Seitenverkleidung darf irgendeinen Teil des Fahrers in normaler Sitzposition verdecken.
Die Seitenverkleidung darf von unten gesehen den Chassis-Rahmen nicht überdecken.
Sie muss so ausgeführt sein, dass sie kein Wasser, Kies oder andere Stoffe aufnehmen kann und sie muss fest mit den seitlichen Stoßfängern verbunden sein.
Auf der senkrechten Fläche bei den Hinterrädern muss eine Fläche für die Startnummern vorgesehen werden.
Die Seitenverkleidung darf auf keinen Fall oberhalb der durch die Oberkante der Vorder- und Hinterreifen definierten Ebene liegen oder um mehr als 40 mm über die durch die Außenkante der Vorder- und Hinterräder definierte Ebene hinausragen (Vorderräder in Geradeausstellung).
Die Seitenverkleidung muss eine Bodenfreiheit von mindestens 25 mm und höchstens 60 mm aufweisen.

Abstand zwischen der Vorderseite der Seitenverkleidung und den Vorderrädern: maximal 150 mm.
Abstand zwischen dem hinteren Teil der Seitenverkleidung und den Hinterrädern: maximal 60 mm.
Bei nasser Witterung darf die Seitenverkleidung nicht über die durch die Außenkante der Hinterräder definierte Ebene hinausragen. Siehe TZ Nr. 2b.

8.5.5 Heckauffahrschutz
Der Heckauffahrschutz muss auf der Höhe der Hinterräder angebracht werden.
Unter allen Umständen muss sich der Heckauffahrschutz in einer Linie mit der Außenseite der Hinterräder befinden.
Abstand zwischen der Vorderseite des Heckauffahrschutzes und der Oberfläche der Hinterräder: mindestens 15 mm und höchstens 50 mm.
Breite: mindestens 1.340 mm, höchstens die Gesamtbreite des Fahrzeugs zu jeder Zeit und unter allen Umständen.
Bodenfreiheit: mindestens 25 mm und höchstens 60 mm an mindestens drei Flächen mit einer Mindestbreite von 200 mm, die sich in der Verlängerung der Hinterräder und der Mittellinie des Chassis befinden.
Hinterer Überhang: maximal 400 mm. Siehe TZ Nr. 2e.

8.6 Bremsen

Die Bremsen in Gruppe 1 sind freigestellt, müssen aber den Artikeln 4.12 ff. des TR entsprechen. Sie müssen von einem Hersteller produziert worden sein, der eine gültige Bremsen-Homologation hat.

8.7 Räder

In Gruppe 1 und 2 sind nur 5-Zoll-Felgen mit CIK-FIA homologierten 5-Zoll-Reifen erlaubt. Siehe Artikel 4.13-4.15 des TR.

8.8 Datenaufzeichnung (Data logging)

In Gruppe 1 ist die Datenaufzeichnung freigestellt, sofern sie die normale Funktion des Motors nicht beeinflusst.

8.9 Masse des Karts

Gesamt (inkl. Fahrer)
KZ: mindestens 170 kg

8.10 KZ-Motor

Siehe Artikel 9.10

8.11 Vergaser

Siehe Artikel 9.12.1

8.12 Ansaugschalldämpfer

Siehe Artikel 9.13.1

8.13 Zündanlage

Siehe Artikel 9.14.1

8.14 Auspuffanlage

Siehe Artikel 9.15.1

8.15 Auspuffschalldämpfer

Siehe Artikel 9.16.1

8.16 Kühler
Siehe Artikel 9.17

8.17 Übersetzung
Siehe Artikel 9.18.1

Artikel 9: Bestimmungen für die Gruppe 2

9.1 Chassis

Alle Chassis der Gruppe 2 müssen von der CIK-FIA homologiert werden. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Chassis vorgelegt werden. Die Chassis-Homologation findet alle drei Jahre statt.

9.1.1 Abmessungen des Chassis
Gruppe 2
Radstand: 101-107 cm.
Spurweite: mindestens 2/3 des verwendeten Radstandes.
Gesamtlänge: maximal 140 cm.
Höhe: maximal 65 cm über dem Boden, ohne Sitz.
Das Chassis muss zu jeder Zeit die angegebenen Maße einhalten.
Kein Teil darf über das Viereck hinausragen, das von der Frontverkleidung, den Rädern und dem Heckauffahrschutz gebildet wird.

9.1.2 Fahrgestellanforderungen
Ein Stabilisator darf nur mit den Hauptrohren des Fahrgestellrahmens verbunden werden.
Zwischen den Hinterachshalterungen und dem Sitz sind zusätzliche Sitzstreben erlaubt.

9.1.3 Eigenschaften des Chassis
Änderungen am Chassis-Rahmen (z.B. Position der Rohre) sind nur innerhalb der in der Homologation beschriebenen Maße zulässig. Rohrbögen dürfen nur an dem Rohr verschoben werden, an dem sie in der Homologation angegeben wurden.

9.2 Hinterachse

Maximal 50 mm Außendurchmesser (Wandstärke gemäß Artikel 4.2.2). *Kunststoffrohreinsätze in der Achse sind nur im Bereich der Hinterachslager und Radnaben mit einem Überstand von 2 cm auf jeder Seite zulässig.*

9.3 Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters

Mindestens 8 Liter.

9.4 Stoßfänger

Vordere und seitliche Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus magnetischen Stahlrundrohren bestehen und mit der Karosserie homologiert sein. Ist kein hinterer Stoßfänger vorhanden, ist ein homologierter Heckauffahrschutz vorgeschrieben.

304

9.4.1 Vorderer Stoßfänger
Siehe Artikel 8.4.1

9.4.2 Seitliche Stoßfänger
Siehe Artikel 8.4.2

9.5 Karosserie

Siehe Artikel 8.5

9.5.1 Material
Siehe Artikel 4.10.2

9.5.2 Frontverkleidung
Siehe Artikel 8.5.2

9.5.3 Frontschild
Siehe Artikel 8.5.3

9.5.4 Seitenverkleidung
Siehe Artikel 8.5.4

9.5.5 Heckauffahrschutz
Siehe Artikel 8.5.5

9.6 Bremsen

Alle Bremsanlagen in der Gruppe 2 müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Die folgenden Bremstypen müssen verwendet werden:
2WP in den OK/OK-Junior Klassen;
4WP in der KZ2 Klasse.

9.7 Räder

In Gruppe 1 und 2 sind nur 5-Zoll-Felgen mit CIK-FIA homologierten 5-Zoll-Reifen erlaubt. Siehe Artikel 4.13-4.15 der TR.

9.8 Datenerfassung (Data logging)

Die folgenden Daten dürfen erfasst werden:
- Motordrehzahl durch Induktion am Zündkerzen-HT-Kabel;
- zwei Temperaturen;
- Radgeschwindigkeit an einem Rad;
- ein X/Y/Z-Beschleunigungsmesser und
- GPS-Daten und Rundenzeiten.

Wird ein Abgastemperatursensor für eine der Temperaturen verwendet, muss er an der in TZ Nr. 2.9 (OK) und TZ Nr. 2.10 (OK-Junior) angegebenen Stelle angebracht werden.
Bei KZ2 ist die Verwendung eines Temperatursensors im Auspuffkrümmer freigestellt. Er darf jedoch weder den homologierten Auspuff noch die vorgeschriebenen Abmessungen des Krümmers ändern.

9.9 Masse des Karts

Total (einschl. Fahrer)	Kart (ohne Kraftstoff)
OK	
150 kg minimum*	70 kg minimum*
OK-N	
*155kg minimum**	*70kg minimum*
OK-Junior	

140 kg minimum* 70 kg minimum*
OK-N Junior
*145kg minimum** *70 kg minimum*
KZ2
175 kg minimum

KZ2 Masters
180kg minimum
* DMSB-Anmerkung: bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitssitzes: -3 kg

9.10 KZ-Motor

Alle KZ-Motoren müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Motor vorgelegt werden. Die Motor-Homologation findet alle drei Jahre statt.
Die Originalteile des homologierten Motors müssen immer mit den in der HF beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und physikalischen Abmessungen übereinstimmen.

9.10.1 Eigenschaften des Motors
Wassergekühlter 125 cm3 Einzylindermotor mit Membran-Einlasssteuerung und Getriebe, mit einem Kühlkreislauf für Kurbelgehäuse, Zylinder und Kopf.
Volumen des Verbrennungsraums: mindestens 11 cm3, gemessen nach dem in Anhang 2 beschriebenen Verfahren.
Der Winkel des Auslasskanals ist auf maximal 199° begrenzt, gemessen in Höhe der Kante der Öffnung nach dem in Anhang 3 beschriebenen Verfahren.
Deckel des Membrangehäuses: freigestellt.
Getriebe einschließlich des mit dem Motor homologierten Primärgetriebes. Zur Kontrolle der Übersetzungsverhältnisse siehe Anhang 1.
Es darf nicht möglich sein, das Getriebe vom Motor zu trennen. Das Motorgehäuse muss aus zwei Teilen bestehen (vertikal oder horizontal).
Ein Vergaser.
Handbetätigte mechanische Getriebesteuerung.

9.10.2 Änderungen
Alle Änderungen im Inneren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:
- Hub;
- Bohrung (außerhalb der Höchstgrenzen);
- Mittellinie der Pleuelstange;
- Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und Kurbelgehäuse;
- Anzahl der Auslassöffnungen und -kanäle;
- das Membrangehäuse (Abmessungen und Zeichnung);
- *Hinzufügungen um den Kurbelwellendurchmesser zu erhöhen und*
- Einsätze im Kurbelgehäuse und/oder im Zylinder, ausgenommen solche für Kurbelwellenlager und Befestigungselemente (Bohrungen, Dübel).

Alle Änderungen am Äußeren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:
- Anzahl der Vergaser; und
- das äußere Erscheinungsbild des eingebauten Motors.

Nicht als Änderungen am äußeren Erscheinungsbild des Motors gelten: das Abschneiden der Kühlanschlüsse, die Änderung der Farbe der Teile und die Änderung der Verbindungen (einschließlich, aber nicht beschränkt auf die des Vergasers, der Zündspule, des Auspuffs, der Kupplung oder des Motors selbst), vorausgesetzt, ihre homologierte Position wird nicht geändert.

9.11 OK/OK-Junior Motoren

Alle OK, *OK-N* und OK-Junior Motoren müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Motor vorgelegt werden. Die Motor-Homologation findet alle drei Jahre statt. 306

Die Originalteile des homologierten Motors müssen immer mit den in der HF beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und physikalischen Abmessungen übereinstimmen.

9.11.1 Eigenschaften des Motors
Wassergekühlter 125 cm3 Einzylinder-Zweitakt Motor mit Membran-Einlasssteuerung und Direktantrieb und einem Kühlkreislauf für Kurbelgehäuse, Zylinder und Kopf.

Das Brennraumvolumen wird nach dem in Anhang 2 beschriebenen Verfahren gemessen.
OK mindestens 9 cm3
OK-N mindestens 10cm³
OK-Junior mindestens 12 cm3
Die Auslassöffnungswinkel werden nach dem in Anhang 3 beschriebenen Verfahren in Höhe des Öffnungsrandes gemessen. Sie sind begrenzt auf:
OK */ OK-N* 94 ° maximal
OK-Junior 170° maximal

Das obligatorische Dekompressionsventil muss auf der Oberseite des Zylinderkopfs angebracht sein.
In OK ist ein spezifisches Einheits-Power-Valve erlaubt. Es muss der TZ Nr. 2.8 entsprechen und für den Motor homologiert sein.
Ein Vergaser
Dem Kraftstoff dürfen maximal 4% Schmiermittel beigemischt werden.

9.11.2 Änderungen
Alle Änderungen im Inneren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:
- Hub;
- Bohrung (außerhalb der Höchstgrenzen);
- Mittellinie der Pleuelstange;
- Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und Kurbelgehäuse;
- Anzahl der Auslassöffnungen und -kanäle;
- das Membrangehäuse (Abmessungen und Zeichnung);
- Einsätze im Kurbelgehäuse und/oder im Zylinder, ausgenommen solche für Kurbelwellenlager und Befestigungselemente (Bohrungen, Dübel);

Und
- jegliche Oberflächenbehandlung der Zylinderlaufbuchse, einschließlich, aber nicht beschränkt auf chemische Behandlung dem Hinzufügen von Beschichtungen und

In den besonderen Bestimmungen aufgeführte Beschränkungen müssen beachtet werden.
Alle Änderungen am Äußeren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:
- Anzahl der Vergaser (vorgeschriebene Verwendung eines einzigen homologierten Vergasers);

und
- das äußere Erscheinungsbild des eingebauten Motors.

Nicht als Änderungen am äußeren Erscheinungsbild des Motors gelten: das Beschneiden der Kühlanschlüsse, die Änderung der Farbe der Teile und die Änderung der Verbindungen (einschließlich, aber nicht beschränkt auf die des Vergasers, der Zündspule, des Auspuffs, der Kupplung oder des Motors selbst), vorausgesetzt, ihre homologierte Position wird nicht geändert.

9.12 Vergaser

Alle Vergaser müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein HF wird nach einer Homologationsprüfung ausgestellt und muss mit dem Vergaser geliefert werden.
Die Originalteile des homologierten Vergasers müssen immer den im HF beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und Abmessungen entsprechen.

9.12.1 KZ-Vergaser
Venturi-Vergaser aus Aluminium mit einem maximalen Durchmesser von 30 mm.
Der Vergaser muss strikt original bleiben. Lediglich Schieber, Nadel, Schwimmer, Schwimmerkammer, Nadelschaft (Spray), Düsen und Nadelsatz dürfen verändert werden, sofern alle ausgetauschten Teile original sind. Der eingebaute Benzinfilter und die Platte (Teil Nr. 28 in TZ Nr. 2.5 im Anhang) dürfen entfernt werden; wenn sie beibehalten werden, müssen sie original sein.
Nach dem Vergaser darf ein Kraftstoffhahn verwendet werden, um den Kraftstoffdurchfluss zu regulieren.

Für FIA-Karting-Meisterschaften, -Pokale und -Trophäen wird aufgrund einer Ausschreibung ein einziger Vergaserlieferant bestimmt.

9.12.2 OK/OK-Junior Vergaser
Homologierte Drosselklappen-Vergaser mit zwei Einstellschrauben sind zulässig.
Durchmesser des Vergasers:
OK maximal 24 mm
OK-Junior maximal 20 mm
Die in der Homologation beschriebenen Abmessungen und die Form des Einlasses müssen strikt original bleiben. Die Form des Einlasses muss mit den vom Hersteller zu Kontrollzwecken gelieferten Schablonen übereinstimmen.
Alle anderen nicht dimensionierten Bohrungen oder Fräsungen innerhalb oder außerhalb des Vergasergehäuses müssen in Anzahl und Anordnung mit der Homologation identisch sein.
Falls ein homologierter KF2- oder KF3-Vergaser verwendet wird (gleicher Durchmesser und zwei Einstellschrauben), muss dieser strikt original bleiben. Das bedeutet, dass der Vergaser in jeder Hinsicht mit dem von der CIK-FIA verwendeten Vergaser identisch sein muss.

9.12.3 OK-N Vergaser
Die Entscheidung, welcher Vergasertyp (Schwimmerkammer oder Drosselklappe) zum Einsatz kommt, bleibt dem ASN überlassen. Der ausgewählte Typ muss zur Vermeidung von Zweifeln in den Technischen Vorschriften der endgültigen Serie angegeben werden.

9.12.3.1 Schwimmerkammer-Vergaser
Venturi Type Diffuser aus Aluminium mit einem und einem maximalen Durchmesser von 30mm.
Der Vergaser muss strikt original bleiben. Lediglich Schieber, Nadel, Schwimmer, Schwimmerkammer, Nadelschaft (Spray), Düsen und Nadelsatz dürfen verändert werden, sofern alle ausgetauschten Teile original sind.
Nach dem Vergaser darf ein Kraftstoffhahn verwendet werden, um den Kraftstoffdurchfluss zu regulieren.

9.12.3.2 Drosselklappenvergaser
Vergaser mit einer maximalen Bohrung von 24mm und 2 Nadeln und Düsen.
Die Abmessungen und Form des Einlasskanals beschrieben in die HF muss streng original bleiben. Die Form des Einlasskanals muss mit den vom Hersteller gelieferten Werkzeugen für konträre Zwecke übereinstimmen.
Alle anderen nicht dimensionierten Bohrungen oder Fräsungen innerhalb oder außerhalb des Vergasergehäuses müssen in Anzahl und Anordnung identisch zum HF sein.

9.13 Ansaugschalldämpfer

Alle Motoren der Gruppe 2 müssen mit einem von der CIK-FIA homologierten Ansaugschalldämpfer ausgestattet sein.

9.13.1 KZ-Ansaugschalldämpfer
Sie müssen Rohre mit einem maximalen Durchmesser von 30 mm haben.

9.13.2 OK -Ansaugschalldämpfer
Sie müssen zwei Rohre mit einem maximalen Durchmesser von 23 mm haben.

9.14 Zündanlage

Alle Motoren der Gruppe 2 müssen mit einer von der CIK-FIA homologierten Zündanlage ausgestattet sein.

9.14.1 KZ-Zündanlage
Es muss sich um eine analoge Zündanlage handeln, ohne variable Zeitsteuerung (progressiver Früh- bzw. Spätverstellung).
Dem Zündrotor darf eine Masse hinzugefügt werden. Sie muss mit mindestens zwei Schrauben sicher befestigt sein und darf keine Änderungen am homologierten Rotor aufweisen.

308

9.14.2 OK*/ OK-N/* OK-Junior-Zündanlage
Es muss sich um eine digitale, nicht programmierbare Anlage mit integriertem Drehzahlbegrenzer handeln:

OK	maximal 16.000 U/min
OK-N	*maximal 15.000 U/min*
OK-Junior	maximal 14.000 U/min

9.15 Auspuff

9.15.1 KZ-Auspuff
Alle KZ-Motoren müssen mit dem für den Motor homologierten und in der Homologation beschriebenen Auspuff ausgestattet sein.

9.15.2 OK-/ OK-N-Auspuff
Bei OK *und OK-N* muss der Einheitsauspuff verwendet werden und der TZ Nr. 2.9 entsprechen. Der Abstand zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt.

9.15.3 OK-Junior Auspuff
Bei OK-Junioren muss der Einheitsauspuff verwendet werden und der TZ Nr. 2.10 entsprechen. Der Abstand zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt.

9.15.4 OK-N Junior Auspuff
Bei OK-Junioren muss der Einheitsauspuff verwendet werden und der TZ Nr. 2.9 entsprechen. Der Abstand zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt.
Des Weiteren ist ein Auslass Restiktor gemäß TZ Nr. 2.11. zu verwenden. Alle Abgase müssen durch diesen Restriktor geführt werden.

Für die OK/OK-Junior-Klassen in den FIA-Karting-Meisterschaften, -Pokalen und -Trophäen wird aufgrund einer Ausschreibung ein einziger Auspufflieferant bestimmt.

9.16 Auspuff-Schalldämpfer

9.16.1 KZ Auspuff-Schalldämpfer
Die Verwendung eines CIK-FIA homologierten Auspufftopfes ist vorgeschrieben. Die Montage von Auspuff und Schalldämpfer muss gemäß TZ Nr. 2.7 erfolgen.

9.16.2 OK/ OK-N/ OK-N Junior Auspuff-Schalldämpfer
In OK, OK-N und OK-N Junior muss der Auspuffschalldämpfer der TZ Nr. 2.9 entsprechen

9.16.3 OK-Junior Auspuff-Schalldämpfer
Bei OK-Junioren muss der Auspuff-Schalldämpfer der TZ Nr. 2.10 entsprechen.

9.17 Kühler
In allen Klassen ist nur ein Kühlkreislauf für Motor und Kühler erlaubt.

In allen OK-Klassen ist nur ein Kühler erlaubt.

9.18 Getriebe

9.18.1 KZ-Übersetzung
Die Kette und die Kettenräder sind freigestellt.

9.18.2 OK Übersetzung, OK-N und OK-N Junior
Kette und Kettenräder müssen vom Typ 219 sein

Ab 2024: In allen OK Klassen muss Kette und Kettenräder vom Typ 219 sein

Das an der Hinterachse befestigte Kettenrad darf zum Schutz der Kette mit Kunststoffscheiben abgedeckt werden. Diese dürfen aus Kunststoff oder Verbundwerkstoff bestehen.

Artikel 10: Bestimmungen für die Gruppe 3

10.1 Chassis

Alle Chassis der Gruppe 3 müssen von der CIK-FIA homologiert werden. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Chassis vorgelegt werden. Die Chassis-Homologation findet alle drei Jahre statt.

10.1.1 Abmessungen des Chassis
Gruppe 3
Radstand: 95 cm.
Spurweite: mindestens 2/3 des verwendeten Radstandes.
Gesamtlänge: maximal 110 cm.
Höhe: maximal 65 cm über dem Boden, ohne Sitz.
Das Chassis muss zu jeder Zeit die angegebenen Maße einhalten.
Kein Teil darf über das Viereck hinausragen, das von der Frontverkleidung, den Rädern und dem Heckauffahrschutz gebildet wird.

10.1.2 Eigenschaften des Chassis
Für den Chassis-Rahmen sind nur sechs Stahlrohre mit einer Abmessung von 28 x 2 ± 0,1 mm zulässig. Vier Sitzstützrohre aus Stahl müssen mit dem Chassis-Rahmen verschweißt sein. Hinterachslager: maximal zwei.
Änderungen am Chassis-Rahmen (z.B. Position der Rohre) sind nur innerhalb der in der Homologation beschriebenen Maße zulässig. Rohrbögen dürfen nur an dem Rohr verschoben werden, an dem sie in der Homologation angegeben wurden.

10.2 Hinterachse

Maximal 30 mm Außendurchmesser (Wandstärke gemäß Artikel 4.2.2). Länge: 960 ± 10 mm. Masse: 2.900 ± 100 gr.
Die Hinterradnabe muss die Hinterachse mit einer Länge von mindestens 30 mm aufnehmen.

10.3 Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters

Mindestens 3 Liter.

10.4 Stoßfänger

Vordere und seitliche Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus magnetischen Stahlrundrohren bestehen und mit der Karosserie homologiert sein. Ist kein hinterer Stoßfänger vorhanden, ist ein homologierter Heckauffahrschutz vorgeschrieben. Siehe TD Nr. 3.0

10.4.1 Vorderer Stoßfänger
Der vordere Stoßfänger besteht aus zwei Elementen: einem oberen Rohr mit einem Mindestdurchmesser von 16 mm und zwei mit einem konstanten Radius. Die gerade Länge zwischen den Bögen muss 300 mm betragen.
Das Rohr muss an zwei geschweißten Chassis-Rahmenhalterungen befestigt werden, die einen Abstand von 500 mm haben und auf der Längsachse des Karts zentriert sein müssen.
Höhe: mindestens 155 mm und höchstens 205 mm vom Boden aus (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).
Ein unteres Rohr mit einem Mindestdurchmesser von 20 mm und zwei Eckbögen mit einem konstanten Radius. Die gerade Länge zwischen den Bögen muss 270 mm betragen.
Das Rohr muss an zwei geschweißten Chassis-Rahmenhalterungen befestigt werden, die einen Abstand von 390 mm haben und auf der Längsachse des Karts zentriert sein müssen. Die Befestigungen müssen horizontal und vertikal parallel zur Achse des Karts verlaufen und ein Einschieben des Rohrs um 50 mm ermöglichen.
Höhe: mindestens 70 mm und höchstens 110 mm (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs). 310
Vorderer Überhang: mindestens 280 mm.

Diese beiden Elemente müssen vertikal ausgerichtet sein, wie in den TZ Nr. 3.0 & 3.2 angegeben, und im rechten Winkel zum Boden oder zur Bodenwanne/den Hauptrohren des Chassis stehen.
Beide Rohre müssen durch den vorderen Stoßfängerträger verbunden sein.
Der vordere Stoßfänger muss unabhängig von der Pedalbefestigung sein und die Montage der vorgeschriebenen Frontverkleidung ermöglichen.

10.4.2 Seitliche Stoßfänger
Der seitliche Stoßfänger besteht aus zwei Elementen aus Stahlrundrohr, die in Bezug auf die Längsachse des Karts zentriert sind.
Jedes Element muss aus einem unteren und einem oberen Rohr bestehen. Sie müssen einen Durchmesser von 20 mm haben.
Gerade Mindestlänge: 280 mm für das untere Rohr und 180 mm für das e obereRohr
Gesamtbreite: mindestens 360 mm und höchstens 00 mm für das untere Rohr, mindestens 360 mm und höchstens 480 mm für das obere Rohr(gemessen bis zum Mittelpunkt des Rohrs) in Bezug auf die Längsachse des Karts.
Jedes Rohr muss an zwei geschweißten Rohrbefestigungen befestigt sein, die einen Abstand von 380 ± 5 mm haben müssen (gemessen zum Rohrmittelpunkt). Diese Befestigungen müssen parallel zum Boden und senkrecht zur Achse des Chassis verlaufen und ein Einschieben der Rohre um 50 mm ermöglichen.
Höhe des oberen Rohrs: Mindestens 160 mm vom Boden aus (gemessen an der Rohrspitze).

10.5 Karosserie

Die Karosserie muss von der CIK-FIA mit dem dazugehörigen Stoßfänger und Befestigungen homologiert sein.
Das Kombinieren von homologierten Karosserieelementen ist erlaubt. Die beiden Seitenverkleidungen müssen jedoch zusammen als Satz verwendet werden.
Kein Teil der Karosserie darf als Kraftstofftank oder zur Befestigung von Ballast verwendet werden. Siehe TZ Nr. 3.1.

10.5.1 Material
Siehe Artikel 4.10.2

10.5.2 Frontverkleidung
Die Frontverkleidung muss innerhalb der Höhe der Vorderräder angebracht sein und darf keine scharfen Kanten aufweisen.
Sie darf kein Wasser, keinen Kies oder andere Substanzen zurückhalten können.
Mindestbreite: 850 mm. Maximale Breite: hintere Gesamtbreite der Einheit Vorderrad/Vorderachse.
Maximaler Abstand zwischen den Vorderrädern und der Hinterseite der Verkleidung: 160 mm.
Vorderer Überhang: maximal 630 mm, siehe TZ Nr. 3.1.
Befestigungssatz für die Frontverkleidung, siehe TZ Nr. 3.2.
Eine homologierte und bei einer internationalen Kart-Veranstaltung montierte Frontverkleidung muss jederzeit den in Anhang 9 beschriebenen vertikalen Drucktest bestehen.

10.5.3 Frontschild
Das Frontschild darf sich nicht oberhalb der horizontalen Ebene befinden, die durch die Oberseite des Lenkrads definiert ist.
Es darf die normale Betätigung der Pedale nicht beeinträchtigen und in normaler Sitzposition keinen Teil der Füße verdecken.
Es muss einen Abstand von mindestens 50 mm zum Lenkrad aufweisen und darf nicht über die Frontverkleidung hinausragen.
Breite: mindestens 250 mm und höchstens 300 mm.
Der untere Teil des Schilds muss direkt oder indirekt fest mit dem vorderen Teil des Chassis-Rahmens verbunden sein. Sein oberer Teil muss mit einer oder mehreren unabhängigen Strebe/n sicher an der Lenksäulenhalterung befestigt sein.
Auf dem Frontschild muss eine Fläche für die Startnummern vorgesehen werden.

10.5.4 Seitenverkleidung
Die Oberfläche der Seitenverkleidung muss gleichmäßig und glatt sein; sie darf nur die für die Befestigung erforderlichen Löcher aufweisen.

Kein Teil der Seitenverkleidung darf irgendeinen Teil des Fahrers in normaler Sitzposition verdecken.
Die Seitenverkleidung darf von unten gesehen den Chassis-Rahmen nicht überdecken.
Sie muss so ausgeführt sein, dass sie kein Wasser, Kies oder andere Stoffe aufnehmen kann und sie muss fest mit den seitlichen Stoßfängern verbunden sein.
Auf der senkrechten Fläche bei den Hinterrädern muss eine Fläche für die Startnummern vorgesehen werden.
Die Seitenverkleidung darf auf keinen Fall oberhalb der durch die Oberkante der Vorder- und Hinterreifen definierten Ebene liegen oder um mehr als 30 mm über die durch die Außenkante der Vorder- und Hinterräder definierte Ebene hinausragen (Vorderräder in Geradeausstellung).
Die Seitenverkleidung muss eine Bodenfreiheit von mindestens 25 mm und höchstens 60 mm aufweisen.
Abstand zwischen der Vorderseite der Seitenverkleidung und den Vorderrädern: maximal 130 mm.
Abstand zwischen dem hinteren Teil der Seitenverkleidung und den Hinterrädern: maximal 60 mm.
Bei nasser Witterung darf die Seitenverkleidung nicht über die durch die Außenkante der Hinterräder definierte Ebene hinausragen. Siehe TZ Nr. 2b.

10.5.5 Heckauffahrschutz
Der Heckauffahrschutz muss auf der Höhe der Hinterräder angebracht werden.
Abstand zwischen der Vorderseite des Heckauffahrschutzes und der Oberfläche der Hinterräder: mindestens 15 mm und höchstens 50 mm.
Breite: mindestens 1.040 mm, höchstens die Gesamtbreite des Fahrzeugs.
Bodenfreiheit: mindestens 25 mm und höchstens 60 mm an mindestens drei Flächen mit einer Mindestbreite von 180 mm, die sich in der Verlängerung der Hinterräder und der Mittellinie des Chassis befinden.
Hinterer Überhang: maximal 370 mm.

10.6 Bremsen

Die Bremsen in Gruppe 3 müssen von der CIK-FIA homologiert sein. In Klassen mit Direktantrieb sind ausschließlich 2WP Bremsen zulässig.

10.7 Räder

In Gruppe 3 sind nur 5-Zoll-Felgen mit CIK-FIA homologierten 5-Zoll-Reifen erlaubt. Siehe Artikel 4.13-4.15 des TR.

10.8 Datenerfassung (Data logging)

Die folgenden Daten dürfen erfasst werden:
- Motordrehzahl durch Rechtecksignal, 12V für jeden Zündfunken, kommend von der homologierten CDI box
- zwei Temperaturen;
- Radgeschwindigkeit an einem Rad;
- ein X/Y/Z-Beschleunigungsmesser und
- GPS-Daten und Rundenzeiten.

Wird ein Abgastemperatursensor für eine der Temperaturen verwendet, muss er an der in TZ Nr. 3.6 angegebenen Stelle angebracht werden.

10.9 Masse des Karts

Total (einschl. Fahrer)	Kart (ohne Kraftstoff)
Mini	
110 kg minimum	55 kg minimum
Mini XS	
105 kg minimum	*55kg minimum*

10.10 Mini Motor

Alle Mini Motoren müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Motor vorgelegt werden. Die Motor-Homologation findet alle drei Jahre statt.
Der homologierte Motor und seine Teile dürfen nicht verändert werden und durch die in der Homologation beschriebenen Herstellerkennzeichen, Fotos, Zeichnungen, Werkstoffe und physikalischen Abmessungen identifiziert werden.

10.10.1 Eigenschaften des Motors

Luftgekühlter 60 cm³ 2-Takt-Einzylinder-Hubkolbenmotor, Kolbengesteuert mit Direktantrieb.
Der Öffnungswinkel des Einlasskanals muss 144° +0/-2° betragen.
Die Breite des Einlasskanals muss wie in der Homologation beschrieben beibehalten werden und mit einer vom Hersteller zur Verfügung gestellten Lehre überprüfbar sein. Die Breite des Einlasskanals muss 26 ± 0.2 mm betragen.
Der Öffnungswinkel der Überströmkanäle muss wie in der Homologation beschrieben beibehalten werden, mit einer Toleranz von +0/-2°. Der Öffnungswinkel der Überströmkanäle ist auf höchstens 117° begrenzt.
Die Breite der Überströmkanäle muss wie in der Homologation beschrieben beibehalten werden und mit einer vom Hersteller zur Verfügung gestellten Lehre überprüfbar sein.
Der Überströmkanal muss rechtwinklig mit einem Eckradius von 2 mm sein. Die Oberkante des Überströmkanals, und dementsprechend auch die Unterkante, müssen senkrecht zur Zylinderachse sein.
Der Öffnungswinkel des Auslasskanals muss 156 +0/-2° betragen.
Die Breite des Auslasskanals muss wie in der Homologation beschrieben beibehalten werden und mit einer vom Hersteller zur Verfügung gestellten Lehre überprüfbar sein. Die Breite des Auslasskanals muss 28 ± 0.2 mm betragen.
Zwischen dem Auslasskanal und dem Auspuffkrümmer ist ein Distanzstück mit einer maximalen Stärke von 10 mm zulässig. Die Abmessungen des Auspuffdurchlasses müssen mit denen des in der Homologation beschriebenen Auspuffkrümmers übereinstimmen.
Volumen des Verbrennungsraums: mindestens 4,8 cm3, gemessen nach dem in Anhang 2 beschriebenen Verfahren.

10.10.2 Änderungen

Alle Änderungen im Inneren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:
- Hub;
- Bohrung (außerhalb der Höchstgrenzen);
- Mittellinie der Pleuelstange;
- Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und Kurbelgehäuse;
- Anzahl der Auslasskanäle;
- alle Arbeiten am Kordelprofil, die das ursprüngliche Profil des Zylinders verändern können;
- alle Arbeiten am Kolben auf der Einlass- oder Auslassseite;
- alle Arbeiten oder Vorrichtungen, die das Öffnen oder Schließen der Kanäle verändern oder den Eintritts- oder Austrittszyklus in irgendeiner Weise erhöhen oder verringern können;
- alle Arbeiten an der Zylinderlaufbuchse, durch die Kraftstoffgemisch in den Zylinder eindringen kann, wenn der Kolben den Einlasskanal verschlossen hat - dies betrifft die Einlasskanalseite und den Boden des Zylinders über seine gesamte Breite (wo die Fühlerlehre zu Messzwecken eingeführt wird); und
- jegliche Oberflächenbehandlung der Zylinderlaufbuchse, einschließlich, aber nicht beschränkt auf chemische Behandlung dem Hinzufügen von Beschichtungen, und

In den besonderen Bestimmungen aufgeführte Beschränkungen müssen beachtet werden.
Alle Änderungen am Äußeren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:
- Anzahl der Vergaser (vorgeschriebene Verwendung eines einzigen homologierten Vergasers);
- und
- das äußere Erscheinungsbild des eingebauten Motors.
- Nicht als Änderungen am äußeren Erscheinungsbild des Motors gelten: das Beschneiden der Kühlanschlüsse, die Änderung der Farbe der Teile und die Änderung der Verbindungen (einschließlich, aber nicht beschränkt auf die des Vergasers, der Zündspule, des Auspuffs, der Kupplung oder des Motors selbst), vorausgesetzt, ihre homologierte Position wird nicht geändert. 313

10.10.3 Kontrollschablonen
Der Motorhersteller muss Lehren und Schablonen zur Verfügung stellen, welche die Überprüfung des Motors und seiner Teile ermöglichen.
Diese Lehren werden zur Kontrolle der folgenden Teile verwendet:
- der Größe der Einlass-, Überström- und Auslasskanäle;
- der Form und Größe des Zylinderfußes (Minimum/Maximum)
- der Form des Kolbens; und
- des Mindestabstands der Vergaserauflagefläche zur Zylinderachse.

Die Form des Verbrennungsraums und des Quetschkante muss der TD Nr. 3.3 entsprechen und mit einer CIK-FIA-Lehre überprüfbar sein.

10.11 Startsystem und Kupplung

Die folgenden Zubehörteiler werden zusammen mit dem Motor homologiert:

10.11.1 Startsystem
Ein elektrischer Starter an Bord ist vorgeschrieben. Starter-Zahnkränze aus Aluminium sind erlaubt. Der Starter muss von einer eigenen Batterie betrieben werden, die in einem Rahmen fest mit dem Chassis-Rahmen verbunden sein muss.

10.11.2 Kupplung
Eine einheitliche Zentrifugal- und Trockenkupplung ist vorgeschrieben. Siehe TZ Nr. 3.4. Das Reibmaterial muss eben sein, ohne Löcher oder Rillen.
Die Kupplung muss bei 3.500 U/min zu greifen beginnen.
Die Kupplungsglocke muss eben sein und darf weder Löcher noch Rillen aufweisen. Das Ritzel der Kupplungsglocke muss 10 oder 11 Zähne haben.
Die Mindestmaße der Kupplungseinheit (Starterring, Kupplung und Kupplungsglocke mit Ritzel) muss der Homologation entsprechen.

10.12 Vergaser

Alle Vergaser müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein HF wird nach einer Homologationsprüfung ausgestellt und muss mit dem Vergaser geliefert werden.
Die Originalteile des homologierten Vergasers müssen immer den im HF beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und Abmessungen entsprechen.
Alle im Homologationsblatt angegebenen Bauteile müssen korrekt installiert und funktionsfähig sein.
Die Kraftstoffpumpe ist zusammen mit dem Vergaser homologiert und darf nicht geändert werden. Dies bedeutet, dass der Vergaser und die Kraftstoffpumpe in jeder Hinsicht mit der Homologation und den bei der Homologationsinspektion versiegelten Teile identisch sein müssen (innerhalb angemessener Herstellungstoleranzen).
Schwimmerkammervergaser mit Venturi-Diffusor und einem maximalen Durchlass von:
Mini 18 mm maximum,
Mini XS 15 mm maximum

10.12.1 Einlass-Distanzstück
Zur Befestigung des Vergasers am Zylinder darf ein Einlass-Distanzstück verwendet werden. Auf jeder Seite des Distanzstücks ist nur ein O-Ring oder eine Dichtung zulässig.
Das Distanzstück muss ein ebene Platte mit einem quer verlaufenden konischen Zylinderquerschnitt sein. Er muss mit Werkzeugen sicher befestigt werden und darf keine ineinandergreifenden Verbindungen oder überlappenden Teile aufweisen.
Die gesamte dem Motor zugeführte Luft muss durch den Ansaugschalldämpfer und den Vergaser strömen.

10.13 Ansaugschalldämpfer

Der Ansaugschalldämpfer muss von der CIK-FIA homologiert sein und darf nur eine Einlassöffnung mit einem Durchmesser von 23 mm haben.

10.14 Zündsystem

Alle Motoren in Gruppe 3 müssen mit einem Zündsystem ausgestattet sein welches von der CIK-FIA homologiert ist.
Das Zündsystem muss unabhängig sein, ohne jegliche Verbindung zum Startersystem (Batterie).
Das Befestigungssystem des Stators und der Durchmesser zur Befestigung des Rotors sind einheitlich *und mit dem Motor homologiert*.
Der Motor muss mit einem effektiven und sicheren Stopp Schalter ausgestattet sein
Das Zündsystem muss digital, nicht programmierbar mit einem spezifischen Begrenzer bei:
Mini: maximum 14.000 1/min
Mini XS: maximum 12.000 1/min

10.15 Mini Auspuff

Spezifischer, einheitlicher Auspuff, welcher der TZ Nr. 3.6 entspricht.

10.16 Getriebe

Das an der Hinterachse befestigte Kettenrad darf zum Schutz der Kette mit Scheiben abgedeckt werden. Diese dürfen aus Kunststoff oder Verbundwerkstoff bestehen.

Mini	*Kupplungsritzel 10,11 oder 12 Zähne*
Mini XS	*Ritzel 11/75 Zähne minimum*

Artikel 11: Bestimmungen für die Gruppe 4

11.1 Chassis

Das Chassis für die Gruppe 4 ist freigestellt, muss jedoch mit den Technischen Bestimmungen übereinstimmen.

11.1.1 Abmessungen des Chassis
Gruppe 4
Radstand: 106-127 cm.
Spurweite: mindestens 2/3 des verwendeten Radstandes.
Gesamtlänge: maximal 210 cm, ohne Front- und Heckverkleidung
Gesamtbreite: maximal 140 cm..
Höhe: maximal 65 cm über dem Boden, ohne Sitz.
Das Chassis muss zu jeder Zeit die angegebenen Maße einhalten.
Kein Teil darf über das Viereck hinausragen, das von der Frontverkleidung, den Rädern und dem Heckauffahrschutz gebildet wird (hinterer Stoßfänger in Superkart).

11.1.2 Eigenschaften des Chassis
Siehe Artikel **4.1 bis 4.3.1** der Technischen Bestimmungen.

11.1.3 Lenkung
In Gruppe 4 sind verchromte oder galvanisierte Achsschenkel nicht zulässig.

11.2 Hinterachse

Maximaler Außendurchmesser von 40 mm mit einer Wandstärke von 2,5 mm an allen Punkten.

11.3 Fassungsvermögen des Kraftstofftanks

Maximum 19 Liter. Kraftstoff-Auslassöffnung: maximal 5 mm.

11.4 Bremsen

Die Bremsen sind freigestellt.
In der Gruppe 4 müssen das Bremspedal sowie alle den Hauptbremszylinder betätigende Teile aus Stahl bestehen und ausreichend stabil sein, um den eingeleiteten Kräften zu widerstehen.
Bremsen mit Betätigung über Seilzug sind nicht erlaubt.
Ein Bremslicht wird empfohlen.

11.5 Räder

In Gruppe 4 sind nur 6-Zoll-Felgen mit CIK-FIA homologierten 6-Zoll-Reifen erlaubt. Siehe Artikel 4.13-4.15 des TR.

11.6 Stoßfänger

Vordere, hintere und seitliche Schutzvorrichtungen sind vorgeschrieben. Sie müssen aus magnetischen Stahlrundrohren gefertigt sein.

11.6.1 Vordere Stoßfänger bei Langstrecken

Der vordere Stoßfänger bei Langstrecken muss aus mindestens 2 Elementen bestehen: ein oberes Rohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht ist. Diese Rohre müssen einen Mindestdurchmesser von 18 mm und eine Mindestwandstärke von 1,5 mm aufweisen. Beide Rohre müssen mittels 2 miteinander verschweißten Rohrstreben verbunden sein und eine vertikale ebene Fläche darstellen.
Der vordere Stoßfänger muss durch vier Punkte an dem Chassis-Rahmen befestigt sein. Die Befestigung des oberen und des unteren Rohres müssen am Chassis-Rahmen verschweißt sein.
Breite des oberen Rohres: minimum 250 mm in Bezug auf die Kart-Längsachse.
Höhe des oberen Rohrs: minimum 170 mm und maximum 220 mm über dem Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).
Die Befestigungen des oberen Rohrs müssen 550 ± 50 mm voneinander entfernt und in Bezug zur Kart-Längsachse zentriert sein.
Breite des unteren Rohres: minimum 150 mm in Bezug auf die Kart-Längsachse.
Die Befestigungen des unteren Rohrs muss parallel (sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Ebene) zur Chassis-Achse erfolgen; sie müssen mindestens 220 mm voneinander entfernt und in Bezug zur Kart-Längsachse in einer Höhe von 60 ± 20 mm über dem Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs) zentriert sein.
Vorderer Überhang: minimum 350 mm.
Der vordere Stoßfänger muss die Befestigung der vorgeschriebenen Frontverkleidung ermöglichen

11.6.2 Seitliche Stoßfänger bei Langstrecken

Der seitliche Stoßfänger bei Langstrecken muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht ist; beide Rohre müssen einen Mindestdurchmesser von 18 mm und eine Mindestwandstärke von 1,5 mm aufweisen. Beide Rohre müssen mittels 2 miteinander verschweißten Rohrstreben verbunden sein und eine vertikale ebene Fläche darstellen.
Die Rohre müssen durch mindestens zwei Punkte an dem Chassis-Rahmen befestigt sein. Die beiden Befestigungen müssen parallel zum Boden und rechtwinklig zur Chassis-Längsachse verlaufen und einen Abstand von mindestens 520 mm haben.
Gerade Länge: mindestens 500 mm für das untere Rohr, 400 mm für das obere Rohr.
Höhe des oberen Rohrs: 200 ± 20 mm vom Boden.
Höhe des unteren Rohrs: 60 ± 20 mm vom Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).

11.6.3 Hintere Stoßfänger bei Langstrecken

Der hintere Stoßfänger bei Langstrecken (vorgeschrieben) muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht ist, mit einen Mindestdurchmesser von 18 mm und einer Mindestwandstärke von 1,5 mm, beide Rohre müssen mittels 2 verschweißter Rohrstreben verbunden sein.
Breite des unteren Rohrs: minimum 600 mm in Bezug auf die Kart-Längsachse. 316
Höhe des unteren Rohrs: 120 ± 20 mm vom Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).

Breite des oberen Rohrs: minimum 1.000 mm in Bezug auf die Kart-Längsachse.
Höhe des oberen Rohrs: 230 ± 20 mm vom Boden (gemessen bis zum oberen Ende des Rohrs).
Die Einheit muss möglichst elastisch an mindestens 2 Punkten am Chassis-Rahmen befestigt sein und mindestens 1100 mm breit sein. Die Breite darf die hintere Gesamtbreite nicht überschreiten.
Die Enden dürfen keine scharfen Kanten haben und einen Radius von mindestens 60 mm, einschließlich des sich unmittelbar hinter dem Rad befindlichen Volumens, aufweisen.

Karosserie für Superkart
Kein Teil der Karosserie einschließlich Spoiler und Endplatten darf:
höher als 60 cm vom Boden sein (ausgenommen Konstruktionen, welche ausschließlich als Kopfstütze ohne möglichen aerodynamischen Effekt dienen);
über den hinteren Stoßfänger hinausragen;
näher am Boden liegen als die Bodenplatte;
seitlich über die durch die Außenseite der Hinter- und Vorderräder gebildete Linie hinausragen (mit geradeaus gerichteten Vorderrädern) mit Ausnahme von Regenrennen;
die maximale Breite von 140 cm überschreiten;
weniger als 25 mm Abstand zwischen irgendeinem Teil der Karosserie und den Reifen aufweisen; oder vom Fahrersitz im rennfertigen Kart aus während des Fahrbetriebes verstellbar sein.
Karosserie, Frontverkleidung und Spoiler müssen aus nichtmetallischem Material bestehen. Im Falle eines kompletten Verkleidungsaufbaus darf das Frontschild mit höchstens 4 schnelllösenden Klemmen mit der Karosserie verbunden sein und keine weitere Befestigung aufweisen. Falls das Frontschild eine eigenständige Konstruktion darstellt, darf dessen Breite maximal 50 cm und die Breite des Befestigungsrahmens maximal 25 cm betragen. Die Frontverkleidung darf oben nicht über der am oberen Ende des Lenkrades gezogenen horizontalen Ebene oder näher als 5 cm an irgendeinem Teil des Lenkrades liegen.
Am Boden muss das Frontschild symmetrisch abschließen, mindestens 15 cm Abstand zu jedem der Pedale in Normalstellung aufweisen und darf die Füße und Knöchel nicht abdecken.
Wenn das Frontschild entfernt wird, darf, von oben betrachtet, kein Teil der Karosserie irgendein Körperteil des in normaler Position sitzenden Fahrers bedecken.
Die vordere Verkleidung der Karosserie darf keine spitzen Winkel bilden und sie muss einen Radius von mindestens 20 mm aufweisen.
Die Frontverkleidung muss so gestaltet sein, dass der vordere Stoßfänger den Bestimmungen dieses Artikels entsprechen kann; sie darf nicht breiter als die geradeaus gerichteten Vorderräder sein.
Die Bodenplatte muss flach konstruiert sein und eine gebogene Falzkante aufweisen. Ab 23 cm vor der Hinterachse darf die Bodenplatte einen nach oben gerichteten Winkel (Extractor) aufweisen. Falls die Bodenplatte/Extractor Luftleitbleche aufweist, dürfen diese nicht über die Ebene hinausragen, welche durch den flachen Teil der Bodenplatte gebildet wird. Weder die Bodenplatte noch ein anderes Teil der Karosserie darf in irgendeiner Weise einer Schürze ähneln.
Die Bodenplatte darf nicht über den vorderen oder den hinteren Stoßfänger hinausragen. In der Breite darf sie die Abmessungen der Karosserie, einschließlich Flügel und Endplatten nicht überschreiten. Zur Gewichtsreduzierung eingebrachte Bohrungen im Boden sind nicht zulässig.

11.8 Sitze für Superkart

Die Sitze müssen eine Kopfstütze beinhalten.

11.9 Ballast

Ballast darf den Hauptrohren des Chassis oder am Bodenblech durch Befestigung mit mindestens 2 Schrauben mit einem Mindestdurchmesser von 6 mm hinzugefügt werden

11.10 Datenaufzeichnung (Data logging)

In Gruppe 4 ist die Datenaufzeichnung freigestellt, sofern sie die normale Funktion des Motors nicht beeinflusst.

11.11 Rotes Rücklicht

Für Langstrecken ist ein von der FIA homologiertes rotes LED-Rücklicht vorgeschrieben, das von einer Trockenbatterie gespeist und vom Cockpit aus durch einen wasserdichten Schalter gesteuert wird. Dieses Licht muss in einem Bereich angebracht werden, der 40 bis 60 cm vom Boden und maximal 10 cm von jeder Seite der Mittelachse des Karts entfernt ist. Es muss während der gesamten Veranstaltung funktionstüchtig sein.
Bei nassen Witterungsbedingungen muss es nach Ermessen des Rennleiters eingeschaltet werden.

11.12 Batterie

In Gruppe 4 sind Batterien erlaubt. Sie dürfen das rote Rücklicht, die Zündanlage und die Wasserpumpe versorgen und müssen innerhalb des Chassis-Umfangs positioniert sein.

11.13 Masse des Karts

Total (einschl. Karosserie)	Kart (ohne Karosserie und Kraftstoff)
Superkart	
218 kg minimum	113 kg minimum

11.14 Superkart Motor

Alle Superkart Motoren müssen von der CIK-FIA homologiert sein. Ein Homologationsblatt wird nach einer Homologationsinspektion ausgestellt und muss zusammen mit dem Motor vorgelegt werden. Die Motor-Homologation findet alle drei Jahre statt.
Die Originalteile des homologierten Motors müssen immer mit den in der Homologation beschriebenen Fotos, Zeichnungen, Materialien und physikalischen Abmessungen übereinstimmen.

11.14.1 Eigenschaften des Motors
Wassergekühlter 250 cm³ Zweizylinder-Motor mit Getriebe.
Mechanisches Power-Valve-System ohne Elektronik.
Getriebe einschließlich des mit dem Motor homologierten Primärgetriebes. Zur Kontrolle der Übersetzungsverhältnisse siehe Anhang 1.

11.14.2 Änderungen
Die Originalteile des homologierten Motors müssen immer mit den Bestimmungen übereinstimmen und identifizierbar sein, mit Ausnahme von Kurbelwelle, Pleuelstange, Kolben und Laufbüchse, die frei ausgetauscht oder modifiziert werden können (vorbehaltlich der Einhaltung des TR).
Alle Änderungen im Inneren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:
- Hub;
- Bohrung (außerhalb der Höchstgrenzen);
- Mittellinie der Pleuelstange;

Das Material der Pleuelstange muss magnetisch bleiben.
Alle Änderungen am Äußeren des homologierten Motors sind erlaubt, mit Ausnahme von:
- Anzahl der Vergaser; und
- das äußere Erscheinungsbild des eingebauten Motors mit Ausnahme der für die Anbringung der Barcode-Aufkleber erforderlichen Flächenbearbeitung.

Die Befestigung des Vergasers(der Vergaser, die Zündspule, der Auspuff und der Motor dürfen verändert werden, vorausgesetzt ihre homologierte Position wird nicht geändert.

11.15 Vergaser

Es sind ausschließlich mechanische Vergaser ohne Elektronik erlaubt.

11.16 Ansaugschalldämpfer

Es sind nur Ansaugschalldämpfer mit fixem Volumen zulässig.

11.17 Zündung

Das elektronische Steuergerät und die Zündspule dürfen nur eine Spannungszuführung (Energiequelle des Rotors/Stators oder der Batterie) und ein Kurbelwellen-Aufnahmesignal für den Zündimpuls erhalten.
Für Motoren mit zwei versetzten Zylinderphasen ist es zulässig, zwei unabhängige Zündungen mit zwei Sensoren zu verwenden. Die Verstellung und die Zündkurve dürfen nur verändert werden, wenn der Motor nicht läuft.

Demontage- und Montage-Stundensätze Kartmotoren (Richtzeiten)

Stand: *29.11.2022* – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Achtung: Die Zeiten für Prüfungen, Messungen und Untersuchungen sind in nachstehender Tabelle nicht enthalten. Der Satz für 1 Stunde beträgt: **60,00 €**.

Motortyp Arb.zeit in h	1 M.a+a	2 Zk.a+a	3 ZK.z+z	4 Z.a+a	5 K.a+a	6 Block	7 Getr.	8 Kuppl.	9 Rotor	Ompl. z+z
Honda GX 60 und GX270	0,33	0,5	0,75	---	0,33	1,25	0,5	0,5	0,33	5,0
Honda GX 340 und GX 390	0,5	0,5	0,75	---	0,33	1,25	---	---	0,33	5,25
Motoren der VT-Kat. II z. B. SwissAut 250, GM, Vampire, Biland, Tech F1	0,5	1,0	1,0	0,3	0,5	1,5	---	0,33	0,25	6,5
IAME Parilla Gazelle 60 cc (60 cc, luftgekühlt)/ Mini/ Mini XS	0,25	0,25	---	0,25	0,25	0,75	---	0,25	0,25	3,5
IAME Parilla Waterswift 60c (60 cc, wassergekühlt)	0,25	0,25	---	0,25	0,25	1,0	---	0,25	0,25	4,0
100-ccm-ICA/FA-Motor -"- wassergekühlt	0,25 0,5	0,25 0,25	--- ---	0,25 0,25	0,25 0,25	0,75 0,75	--- ---	--- ---	0,25 0,25	3,5 4,0
125-ccm-ICC/KZ1/KZ2-Motor -"- wassergekühlt	0,33 0,5	0,25 0,25	--- ---	0,25 0,25	0,25 0,25	1,0 1,0	1,75 1,75	0,5 0,5	0,25 0,25	5,5 6,0
125-ccm-KF4/KF3/KF2/KF1-Mot OK-/OK-Junior/ OK-N/ Ok-N-Junior	0,25	0,25	---	0,25	0,25	1,0	---	0,33*	0,25	4,0
250-cc-Superkart **/ICE-Mot. -"- wassergekühlt	0,33 0,5	0,25 0,25	--- ---	0,25 0,25	0,33 0,33	1,5 1,5	3,0 3,0	0,5 0,5	0,25 0,25	7,0/8,0* 7,5/8,5*

* wenn Kupplung vorhanden(KF4, KF3)

** für 2-Zylinder-Motoren (betreffende Spalten verdoppeln sich entsprechend)

1 Motor ab- und anbauen
2 Zyl.kopf ab- und anbauen
3 Zyl.kopf z+z (zerlegen und zusammenbauen)
4 Zylinder ab- und anbauen
5 Kolben aus- und einbauen (ggf. mit Pleuel)
6 Motorblock z+z u. Kurbelwelle aus- u. einbauen (ggf. m. Nockenwelle)
7 Untersetzungsgetriebe bzw. Getriebe z+z
8 Kupplung z+z
9 Schwungscheibe/Zündrotor ab- und anbauen
kompl. Kompletten Motor samt Anbauteile zerlegen und zusammenbauen

DMSB-abgenommene Outdoor-Kartbahnen

(Stand November 2022)

Ampfing
(Streckenabnahme gültig bis März 2024)
Franz Zimmermann GmbH & Co KG
Schicking 4, 84539 Ampfing
Tel.: 08636 98700, Fax: 08636 7877
www.kartshop-ampfing.de

Bopfingen
(Streckenabnahme gültig bis März 2024)
MSC „IPF“ Bopfingen e.V. im ADAC
Postfach 1227, 73441 Bopfingen
Tel.: 07362 7888, Fax: 07362 7858
www.msc-ipf.org

Dahlemer Binz
(Streckenabnahme gültig bis März 2024)
Rosa Orphan, Hauptstr. 103, 53949 Dahlem
Tel.: 02447 8723, Bahn: 02447 1866
www.dahlemer-binz.de

Ehingen
(Streckenabnahme gültig bis April 2024)
AMC-Ehingen e.V. im ADAC
Berkachernerstr. 72, 89584 Ehingen
Tel.: 07393 91433
www.amc-ehingen.de

Erftlandring Kerpen
(Streckenabnahme gültig bis Juni 2024)
Rennsportfreunde
Wolfgang Graf Berghe von Trips e.V./
Kart Club Kerpen Manheim e.V. im ADAC
Steinheide (Kartbahn), 50170 Kerpen Manheim
Tel.: Kartbahn 02275 6033 oder 02275 913214
Fax: 02275 913215
www.kart-club-kerpen.de

Fliegerhorst Faßberg
(Streckenabnahme gültig bis April *2025)*
Motor- und Touring Club Faßberg e.V. im ADAC
Falkenweg 5, 29328 Faßberg
Tel.: 05055 8686, Fax: 05055 5304
www.mtc-fassberg.de

Steigerwald Kart Motodrom Gerolzhofen
(Streckenabnahme gültig bis April 2024)
MSVg 98 Gerolzhofen e.V. im ADAC
Dingolshäusenerstr. 24, 97447 Gerolzhofen
Tel.:09382 1861, Fax: 09382 3100030
www.msvgeo.de

Kart-Motodrom Hagen
(Streckenabnahme gültig bis Sep. 2023)
Joachim Beule, Am Damm 1, 58091 Hagen
Tel.: 02331 77134
www.beule-kart.de

Hahn/Wildbergerhütte
(Streckenabnahme gültig bis Juni 2024)
Go-Kart-Motorsport-Verleih und
Vertriebs GmbH (GMV)
Kurt Wirths, Walberfeldstr. 1, 51545 Waldbröl
Tel.: Kartbahn: 02297 7475, Fax: 02291 3388,
www.kartring-oberberg.de

Harsewinkel Emstalstadion
(Streckenabnahme gültig bis Mai 2025)
Clarholzer Str. 29
33428 Harsewinkel
Tel.: +49 160 2935750

Harz-Ring
(Streckenabnahme gültig bis Juli 2025)
Harz-Ring GmbH (Wolfgang Tiebe)
Froser Straße 1 a
06463 Falkenstein Harz OT Reinstedt
Tel.: +49 34741-73555

Kirchheim unter Teck „Birkhau“
(Streckenabnahme gültig bis Jan. 2023)
MCKT Motorsportclub
Kirchheim/Teck e.V. im ADAC
Birkhau 2, 73230 Kirchheim unter Teck
Tel.: +49 7022 52586
Mobil: +49 152 09853643

Liedolsheim
(Streckenabnahme gültig bis April 2023)
TC Liedolsheim e.V. im ADAC
Kartbahnring 1, 76706 Dettenheim
Tel.: 07247 9547930
www.kartbahn-liedolsheim.de

Lohsa
(Streckenabnahme gültig bis Sep. 2024)
MC Lohsa e.V. im ADMV
An der Kartbahn, 02999 Lohsa
Tel.: 035724 50032, 03571 403078,
Fax: 03571 913147
www.kartbahn-lohsa.com

Kartbahn MSC Nussloch e.V. im ADAC
(Streckenabnahme gültig bis April 2023)
MSC Nussloch e.V. im ADAC
Rudolf-Harbig-Straße 1
69226 Nussloch
Tel.: +49 6224-10457
Mobil: +49 176 425 716 66

Odenwaldring-Schaafheim
(Streckenabnahme gültig bis *März 2025)*
MSC Wartturm e.V. im ADAC
Georg Nebel, Eichenweg 80
64850 Schaafheim
Tel.: 06073 731743, Fax: 06073 731744
Internet: www.mscw.de

Oppenrod
(Streckenabnahme gültig bis Mai 2024*)*
Kart Verein Oppenrod e.V. im ADAC
Stefan Bellofstr. 1, 35418 Buseck-Oppenrod
Tel.: 06408 2767 , Fax: 06408 1890
www.kv.oppenrod.de

Motodrom Rathenow
(Streckenabnahme gültig bis *Juli 2025)*
MC Rathenow e.V. im ADAC
Blumenstr. 36, 14712 Rathenow
Tel.: und Fax: 03385 511385
www.mcrathenow.de

Motorsport Arena Oschersleben
(Streckenabnahme gültig bis *Juni 2025)*
Motorsport Arena Oschersleben GmbH
Motopark Allee 20-22, 39387 Oschersleben
Tel.: 03949 9200, Fax: 03949 920-660
www. Motorsportarena.com

Uchtelfangen
(Streckenabnahme gültig bis März 2024)
MSC Uchtelfangen
Lachwies 8, 66571 Dirmingen
Tel.: 0171-532 296 2

Ortenau-Kart-Ring, Urloffen
(Streckenabnahme gültig bis Februar 2023)
RMSV Urloffen, Schwabweg 2,
77767 Appenweier-Urloffen
Tel.: Kartbahn: 07805 910056
www.rmsv-urloffen.de

Straubing (Donau-Rennstrecke)
(Streckenabnahme gültig bis August 2024)
1. Kart-Club Straubing
Imhoffstr. 95, 94315 Straubing
Tel.: 09421 60101, Fax: 08543 91283
www.kartbahn-straubing.de

Templin*er Ring*
(Streckenabnahme gültig bis Juli 2023)
Templiner Ring Kart Center GmbH,
Carl-Friedrich-Benz-Str. 2, 17268 Templin
Tel.: 03987 409960, Fax: 03987 409962
www.kart-templin.de

Teningen
(Streckenabnahme gültig bis September 2025)
Kart Club Teningen e.V. im ADAC
Belchenstr. 50e, 79336 Herbolzheim
Tel.: 0763 4302, Fax: 07643 40217
www.kartbahn-teningen.de

Vogelsbergring-Wittgenborn
(Streckenabnahme gültig bis August 2023)
MSC Wittgenborn e.V. 1958 im DMV
Waldensbergerstr. 57
63607 Wächtersbach-Wittgenborn
Tel.: 06053 600181, Fax: 06053 600182,
www.msc-wittgenborn.de

Pro Kart Raceland Wackersdorf
(Streckenabnahme gültig bis Juli 2023)
Pro Kart GmbH & Co KG
Industriestr. 8, 92442 Wackersdorf
Tel.: 09431 75520, Fax: 09431 755220
www.prokart-raceland.com

Waldparking – Walldorf
(Streckenabnahme gültig bis März 2024*)*
Motor-Sport-Club Walldorf-Astoria e.V. im ADAC
Postfach 1341, 69184 Walldorf
Tel.: 06227 30324 (Kartbahn),
Fax: 06227 842930
www.msc-walldorf-astoria.de

Belleben
(Streckenabnahme gültig bis Juni 2023)
Andy Zenner
Alslebener Str. 24K, 06425 Könnern
Tel.: 034692 20838
www.motodrom-belleben.net

Mülsen
(Streckenabnahme gültig bis Sep. 2023)
Kart-Club-Sachsen e.V. Ortsclub im ADAC
Tel.:037608/23879
Fax : 037608/15447
www.oakc.info