

Kraftstoffbestimmungen der FIM 2026

Stand: 21.01.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

- A. *EINFÜHRUNG*
- B. *NORMALKRAFTSTOFF*
- C. *RENNKRAFTSTOFFE*
- D. *PRÜFLABOR*
- E. *KRAFTSTOFF-SPEZIFIKATIONEN DER FIM – KATEGORIE 1*
- F. *KRAFTSTOFF-SPEZIFIKATIONEN DER FIM – KATEGORIE 2*
- G. *KRAFTSTOFF-SPEZIFIKATIONEN DER FIM – KATEGORIE 3*
- H. *KRAFTSTOFF-SPEZIFIKATIONEN DER FIM – KATEGORIE 4*
- I. *SPEZIFIKATIONEN DER FIM FÜR GEMISCH VON UNVERBLEITEM(N) KRAFTSTOFF(EN) UND SCHMIERMITTEL*
- J. *OXIDATIONSMITTEL – LUFT*
- K. *KRAFTSTOFFKONTROLLEN*
- L. *FORMULAR ZUR DEKLARATION VON KRAFTSTOFFPROBEN*
- M. *LISTE DER VON DER FIM ZUGELASSENEN KRAFTSTOFFE*

A. EINFÜHRUNG

Bitte beachten Sie immer die aktuell gültigen FIM-/DMSB-Bestimmungen für die Disziplin / den Wettbewerb (einschließlich der Ausschreibungen)

Alle Motorräder müssen mit einem Kraftstoff betankt werden, der einer der folgenden FIM-Kraftstoffspezifikationen entspricht:

- Normalkraftstoffe
- Rennkraftstoffe – Kategorie 1
- Rennkraftstoffe – Kategorie 2
- Rennkraftstoffe – Kategorie 3
- Rennkraftstoffe – Kategorie 4

Zu Ihrer Information und zur vollständigen Information beachten Sie bitte die letzte Aktualisierung der folgenden Referenzdokumente:

FIM-Kraftstoffbestimmungen:

https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=fuels+regulations

Liste der FIM-zertifizierten Kraftstoffe:

https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=certified+fuels

Gilt nur im FIM-Bereich:

Jedes Team muss vor den technischen Abnahmen (auf dem FIM-Formular für die technische Kontrolle) die Kraftstoffspezifikationen angeben, die es für die gesamte offizielle Veranstaltung verwenden wird. Wenn das Team einen Rennkraftstoff verwendet, muss es den Technischen Direktoren der FIM das Kraftstoffzertifikat des von der FIM benannten Prüflabors vorlegen.

B. NORMALKRAFTSTOFF

Sofern in den technischen Bestimmungen der Meisterschaften, des Pokals, des Preises oder in der Veranstaltungsausschreibung nicht anders angegeben, kann Normalkraftstoff aus öffentlichen Tankstellen verwendet werden.

Unter Normalkraftstoff ist Kraftstoff zu verstehen, der an Tankstellen über eine Zapfpistole erhältlich ist und eine Oktanzahl von nicht mehr als 98 aufweist. Die örtlichen offiziellen Kraftstoffspezifikationen werden je nach Konformität des Kraftstoffs an der Tankstelle berücksichtigt.

C. RENNKRAFTSTOFFE

Kraftstofflieferanten, die teilnehmende Teams/Fahrer mit „Rennkraftstoffen“ (Kraftstoffe, die nicht an öffentlichen Tankstellen erhältlich sind) beliefern, müssen ihren Kraftstoff auf Übereinstimmung mit allen FIM-Spezifikationen gemäß Art. E, F, G, H dieser Bestimmungen überprüfen.

Zertifizierte Kraftstoffe

Wenn die Spezifikationen des Kraftstoffs mit Art. E, F, G, H dieser Bestimmungen übereinstimmen, wird dem Kraftstofflieferanten ein Zertifikat mit einem Prüfbericht und einer Chargennummer ausgestellt.

Dem Kraftstofflieferanten muss es möglich sein, seinen Kunden (Fahrern/Teams) vor deren Teilnahme an einem Rennen eine Kopie dieses Zertifikats zur Verfügung zu stellen.

Wenn ein Team und/oder Fahrer einen Rennkraftstoff in ihrem Fahrzeug verwendet, liegt es in ihrer alleinigen Verantwortung und Verpflichtung, den Technischen Direktor der FIM (oder den Technischen Kommissaren der FMN) während der technischen Abnahme darüber zu informieren und das von dem von der FIM benannten Labor ausgestellte Kraftstoffzertifikat für diesen Rennkraftstoff vorzulegen.

Die aktuelle Liste der von der FIM zertifizierten Kraftstoffe ist unter folgendem Link verfügbar:

https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=certified+fuels

Benannte(r) Lieferant(en) für Veranstaltungen

In den Fällen, in denen ausschließlich Kraftstoff des benannten Lieferanten zugelassen ist (für eine bestimmte Veranstaltung oder die gesamte Weltmeisterschaft, Preis oder Pokal), muss der oben genannte Kraftstoff zuvor in einem von der FIM benannten Labor getestet worden sein, um seine Übereinstimmung mit den FIM-Spezifikationen gemäß Art. **E, F, G, H** dieser Bestimmungen zu überprüfen:

- Bei Übereinstimmung muss ein Übereinstimmungszertifikat (einschließlich Prüfbericht und Nummer der geprüften Charge) zur Verfügung stehen, und für die Fahrer/Teams gilt Art. **C, K** dieser Bestimmungen in Bezug auf Kontrollen.
- Bei Nichtübereinstimmung muss der FMN des ausrichtenden Landes/der Veranstalter/der Promoter bei der FIM eine Ausnahmegenehmigung beantragen, um die Verwendung von Kraftstoff zuzulassen, der nicht den FIM-Spezifikationen entspricht. Wird die Ausnahmegenehmigung erteilt, sind die Fahrer/Teams dafür verantwortlich, den bereitgestellten Kraftstoff ohne Änderung seiner Zusammensetzung zu verwenden. Die FIM kann Kontrollen durchführen.

D. PRÜFLABOR

Bei Fragen zu den „Rennkraftstoffen“ und/oder zur Überprüfung der Kraftstoffe wenden Sie sich bitte an das vorgenannte Prüflabor:

Intertek (Schweiz) AG

Analytische Prüfungen – Kraftstoffe, Schmierstoffe und Brennstoffe
Wagistrasse 2
8952 Schlieren
Schweiz
Telefon: +41 43 433 78 10
Fax: +41 43 433 78 19
E-Mail-Kontakt: fimfuels@intertek.com

E. FIM-SPEZIFIKATIONEN FÜR UNVERBLEITETEN KRAFTSTOFF,

KATEGORIE 1

Die folgenden Kraftstoffspezifikationen gelten für diese FIM-Wettbewerbe (bitte beachten Sie immer die aktuell gültigen Bestimmungen für die jeweilige Disziplin):

MotoGP™, Moto2™, Moto3™, WorldSBK, WorldSSP NG, MiniGP, Redbull Rookies Cup, Langstrecken-Weltmeisterschaft und -Cup, Frauen-Weltmeisterschaft

Siehe: https://www.fim-moto.com/fr/documents?tx_solr%5Bq%5D=fuels+regulations

F. FIM-SPEZIFIKATIONEN FÜR BLEIFREIEN KRAFTSTOFF ODER GEMISCH AUS BLEIFREIEN KRAFTSTOFFEN, KATEGORIE 2

Die folgenden Spezifikationen für Kraftstoffe gelten für alle FIM-/DMSB-Wettbewerbe, die nicht unter die Kategorien 1, 3 und 4 fallen.

Die folgenden Eigenschaften müssen innerhalb der folgenden Grenzwerte liegen (für jede Eigenschaft sind die entsprechenden für die Messung zu verwendenden Prüfverfahren angegeben):

Eigenschaft	Einheiten	min.¹	max.	Testmethoden²
Dichte bei 15°C	kg/m ³	720,0	785,0	EN ISO 12185 ASTM D4052
ROZ	-	95,0	102,0	EN ISO 5164 ASTM D2699
MOZ	-	85,0	90,0	EN ISO 5163 ASTM D2700
Oxidationsstabilität	min	360		EN ISO 7536 ASTM D525
Dampfdruck (DVPE)	kPa		100,0	EN 13016-1 ASTM D5191
Aromate	% (V/V)		35,0	EN ISO 22854 ASTM D6839
Benzole	% (V/V)		1,0	EN ISO 22854 ASTM D6839 oder ASTM D5580
Diolefine gesamt	% (m/m)		1,0	GC-MS / HPLC
Blei	mg/l		5,0	ICP-OES oder EN 237 AAS
Mangan	mg/l		2,0	ICP-OES AAS
Stickstoff	% (m/m)		0,2	ASTM D4629 ASTM 5762
Olefine	% (V/V)		18,0	EN ISO 22854 ASTM D6839
Bi/Polyzyklische Olefine	% (m/m)		0,01	GC-MS
Sauerstoff (schließt 10% Ethanol-Zulässigkeit ein)	% (m/m)		3,7	EN ISO 22854 EN 13132 oder Elementaranalyse
Schwefel	mg/kg		10,0	EN ISO 20846 ASTM D5453
Siedeverlauf				
Bei 70° C	% (V/V)	20,0	52	
Bei 100° C	% (V/V)	46	72	
Bei 150° C	% (V/V)	75		
Siedeendpunkt	°C		210	
Rückstand	% (V/V)		2,0	
Methanol	% (V/V)		3,0	Die einzigen zulässigen Sauerstoffverbindungen sind paraffinischer Monoalkohol und paraffinischer Monoether (von 5 oder mehr Kohlenstoffatomen pro Molekül) mit einem Siedeendpunkt von unter 210 °C.
Ethanol	% (V/V)		10,0	
Isopropanol	% (V/V)		12,0	
Isobutanol	% (V/V)		15,0	
tert-Butanol	% (V/V)		15,0	
Äther (C5 oder höher)	% (V/V)		22,0	
Andere	% (V/V)		15,0	

Tabelle 1: Spezifikationen und Testmethoden (beinhaltet nicht die Sichtprüfung)

¹ Alle angegebenen Mindest- und Höchstwerte enthalten nicht die Toleranz, die gemäß ISO 4259 berechnet und bei der Korrektur der Mindest- und Höchstwerte berücksichtigt werden muss.

² Im Streitfall gilt die **fett** gedruckte Prüfmethode als Referenz.

Zusätzlich zu diesen Spezifikationen muss das durch Sichtprüfung kontrollierte Erscheinungsbild des Kraftstoffs klar, hell und frei von festen Bestandteilen und ungelöstem Wasser sein.

Die Gesamtheit der einzelnen Kohlenwasserstoffkomponenten, die in Konzentrationen von weniger als 5 % (m/m) vorhanden sind, muss mindestens 30 % (m/m) des Kraftstoffs ausmachen. Die Prüfmethode ist GC-FID (Gaschromatographie-Flammenionisationsdetektor) und/oder GC-MS (Gaschromatographie-Massenspektrometrie).

Die Gesamtkonzentration an Naphthenen, Olefinen und Aromaten, aufgeschlüsselt nach Kohlenstoffzahl, darf die in der folgenden Tabelle angegebenen Werte nicht überschreiten:

% (m/m)	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naphtene	0,1	5,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Olefine	5,0	20,0	20,0	15,0	10,0	10,0
Aromate	-	-	1,2	35,0	35,0	30,0

Tabelle 2: Gehalt für Naphtene, Olefine und Aromaten

Bicyclische und polycyclische Olefine sind nicht zulässig (max. 0,01 % (m/m)). Der Kraftstoff darf keine Stoffe enthalten, die ohne Zufuhr von Sauerstoff exotherm reagieren können.

G. FIM-SPEZIFIKATIONEN FÜR VOLLSTÄNDIG ENTWICKELTE NACHHALTIGE KRAFTSTOFFE, KATEGORIE 3

In Bearbeitung durch die Technische Arbeitsgruppe 2 für Ökokraftstoffe der FIM.
Wird nach Fertigstellung zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

H. FIM-SPEZIFIKATIONEN FÜR TEILWEISE ENTWICKELTE NACHHALTIGE KRAFTSTOFFE, KATEGORIE 4

In Bearbeitung durch die Technische Arbeitsgruppe 2 für Ökokraftstoffe der FIM.
Wird nach Fertigstellung zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

I. FIM-SPEZIFIKATIONEN FÜR GEMISCH AUS UNVERBLEITETEM KRAFTSTOFF UND SCHMIERMITTEL

Das Schmiermittel darf nicht:

1. die Zusammensetzung der Kraftstoffanteile verändern, wenn es dem Kraftstoff zugesetzt wird,
2. Nitroverbindungen, Peroxide oder andere die Motorleistung steigernde Additive enthalten,
3. in irgendeiner Weise zu einer Verbesserung der Gesamtleistung beitragen,
4. während der Destillation bis 250 °C (Prüfverfahren: simulierte Destillation GC) eine Massenreduktion durch Verdunstung von mehr als 10 % (m/m) aufweisen,
5. mehr als 10 % Klopfmittel (Blei, Mangan, Eisen) enthalten (Prüfverfahren: ICP-OES).

Darüber hinaus gelten für das Gemisch aus bleifreiem(n) Kraftstoff(en) und Schmiermittel die folgenden Spezifikationen:

Die folgenden Eigenschaften müssen innerhalb der folgenden Grenzwerte liegen (für jede Eigenschaft sind die entsprechenden Prüfverfahren für die Messung angegeben):

Eigenschaft	Einheiten	Min.	Max.	Testmethoden	
Dichte bei 15°C³	[kg/m ³]	690	815	EN ISO 12185	ASTM D4052
ROZ	--		102	EN ISO 5164	ASTM D2699
MOZ	--		90	EN ISO 5163	ASTM D2700

J. OXIDATIONSMITTEL – LUFT

Als Oxidationsmittel darf nur Umgebungsluft mit dem Kraftstoff gemischt werden.

K. KRAFTSTOFFKONTROLLEN

Bitte beachten Sie stets die aktuell geltenden Bestimmungen für die jeweilige Disziplin.

Die FIM / der DMSB kann Kraftstoffkontrollen anordnen, d. h. Kontrollen des bleifreien Kraftstoffs, des Gemischs aus bleifreien Kraftstoffen oder des Gemisches aus bleifreiem Kraftstoff und Schmiermittel, die von Fahrern/Teams bei Veranstaltungen verwendet werden. Diese Kontrollen umfassen eine erste Probenahme bei der Veranstaltung und weitere Tests.

1. Probenahme und Test

Die Proben werden bei der Veranstaltung entweder während des Parc-Fermé-Aufenthalts oder während der Läufe in der Boxengasse entnommen. Die Proben werden entweder:

- a) (nur im Falle eines einzigen Kraftstofflieferanten) bei der Veranstaltung mit der GC-Testmethode getestet oder
- b) von einem FIM- / DMSB-Kurier an das von der FIM / dem DMSB benannte Labor zur Untersuchung nach der Veranstaltung geliefert.

2. Probenahme

Verfahren A:

FIM-/ DMSB-Kraftstoffprobenahme für die Gaschromatographie (GC)-Prüfmethode bei der Veranstaltung (sofern verfügbar, andernfalls gilt Verfahren B).

1. Der Technische Direktor der FIM (oder der Obmann der Technischen Kommissare der FMNR, wenn kein Technischer Direktor der FIM ernannt wurde) / Der Technische Kommissar des DMSB ist der einzige Offizielle, der für die Durchführung und Überwachung der Probenahme verantwortlich ist.
2. Die für die Kraftstoffkontrolle ausgewählten Fahrer/Teams werden angewiesen, mit ihren Fahrzeugen zu dem dafür vorgesehenen Bereich zu fahren.
3. Der Technische Direktor der FIM/ der Technische Kommissar des DMSB entnimmt den Kraftstoff aus dem Motorrad unter ausschließlicher Verwendung neuer Probenbehälter und Pipetten/Handpumpen.
4. Der Kraftstoff wird mit Hilfe der Pipette/Handpumpe direkt aus dem Kraftstofftank in den Behälter A (für den direkten Einsatz im GC-Gerät vorgesehen) eingefüllt.

Während der gesamten Dauer dieses Verfahrens muss das Motorrad im dafür vorgesehenen Testbereich verbleiben.

Verfahren B:

FIM-/DMSB-Kraftstoffprobenahme für die Prüfung in einem von der FIM / dem DMSB benannten Labor (sofern Verfahren A nicht anwendbar ist).

1. Der Technischer Direktor der FIM (oder der Obmann der Technischen Kommissare der FMNR, wenn kein Technischer Direktor der FIM ernannt wurde) / Der Technische Kommissar des DMSB

- ist der einzige Offizielle, der für die Durchführung und Überwachung der Probenahme verantwortlich ist.
2. Die für die Kraftstoffkontrolle ausgewählten Fahrer/Teams werden angewiesen, mit ihren Fahrzeugen zu dem für diesen Zweck vorgesehenen Bereich zu fahren.
 3. Der Technischer Direktor der FIM/ der Technischen Kommissar des DMSB entnimmt den Kraftstoff aus dem Motorrad unter ausschließlicher Verwendung neuer Probenbehälter und Pipetten/Handpumpen.
 4. Der Kraftstoff wird mit Hilfe der Pipette/Handpumpe direkt aus dem Kraftstofftank in drei Behälter mit den Bezeichnungen A, B und C umgefüllt. Die Behälter werden vom Technischen Direktor der FIM/ dem Technischen Kommissar des DMSB verschlossen und versiegelt.
 5. Der Technische Direktor der FIM/ der Technischen Kommissar des DMSB füllt das komplette Formular zur Deklaration der Kraftstoffproben aus und unterzeichnet es (siehe Formulare). Der Fahrer oder ein Vertreter des Teams unterzeichnet dieses Formular ebenfalls, nachdem er die Richtigkeit aller Angaben überprüft hat.
 6. Der Technische Direktor der FIM/ der Technischen Kommissar des DMSB bereitet einen geeigneten Versandkarton vor, der die gesammelten Proben A, B und C sowie eine Kopie des jeweiligen unterzeichneten Formulars zur Deklaration der Kraftstoffproben enthält. Der Karton wird dann per Kurier an das von der FIM benannte Labor versandt.

3. Prüfverfahren

Verfahren A:

FIM-Kraftstoffprüfung mittels Gaschromatographie (GC) während oder bei der Veranstaltung (sofern verfügbar, andernfalls gilt Verfahren B).

1. Eine oder mehrere zu prüfende Eigenschaften (nach der entsprechenden Prüfmethode gemäß Art. D, E, F, G oder H) werden von der FIM / dem DMSB für jeden ausgewählten Fahrer/jedes ausgewählte Team festgelegt.
2. Der Behälter A muss direkt in das GC-Gerät für die GC-Prüfung/Analyse gelegt werden.
3. Der Grenzwert für das Ergebnis, um die GC-Prüfung zu bestehen, ist auf 97 % Übereinstimmung festgelegt (im Vergleich zu derselben Kraftstoffcharge, die vom vertraglich vereinbarten einzigen Kraftstofflieferanten für die betreffende Disziplin/Meisterschaft/den Cup bereitgestellt wird).
4. Bei einer Übereinstimmung von weniger als 97 % gilt der GC-Test als nicht bestanden (d. h., der getestete Kraftstoff entspricht nicht dem Kraftstoff, der vom vertraglich vereinbarten einzigen Kraftstofflieferanten für die betreffende Disziplin/Meisterschaft/den Cup bereitgestellt wird).
5. Das gesamte Verfahren A kann auf Antrag des Teammanagers (des Teams, dessen Kraftstoff getestet wird) ein zweites Mal durchgeführt werden. Der Teammanager kann bei dem gesamten Verfahren anwesend sein.
6. Es besteht keine Möglichkeit, Protest einzulegen, es besteht lediglich die Möglichkeit, sofort einen zweiten Test durchzuführen.
7. Dieses Ergebnis wird vom Technischen Direktor der FIM / dem Technischen Kommissar des DMSB an die von der FIM / dem DMSB benannten Instanzen/ Offiziellen für die betreffende Disziplin/Meisterschaft/den Cup (z. B. FIM-Gremium der Sportkommissare, FIM-Internationale Jury) gemeldet, die entsprechende Maßnahmen ergreifen werden.

Verfahren B:

FIM-Kraftstoffprüfung durch ein von der FIM /dem DMSB benanntes Labor (falls Verfahren A nicht verfügbar ist).

1. Eine oder mehrere zu prüfende Eigenschaften (gemäß der entsprechenden Prüfmethode nach Art. D, E, F, G oder H) werden von der FIM / dem DMSB für jeden ausgewählten Fahrer/jedes ausgewählte Team festgelegt.
2. Probe A ist die erste Probe, die vom benannten Labor der FIM / des DMSB geprüft wird.
3. Die Probe B kann für eine zweite Analyse verwendet werden, wenn dies von der FIM / dem DMSB verlangt wird. Das für den Fahrer/das Team günstigere Testergebnis der Probe A oder B wird berücksichtigt. Die Kosten für den Versand und die Prüfung der Proben A und B werden von der FIM / dem DMSB getragen.
4. Nach Abschluss der Prüfung meldet das von der FIM / dem DMSB beauftragte Labor die Testergebnisse so schnell wie möglich direkt an den zuständigen CTI-Koordinator / den DMSB.
5. Bei negativen Fällen (d. h. Übereinstimmung der getesteten Eigenschaft(en) mit der Spezifikation) werden die betroffenen Fahrer/Teams individuell und zeitnah von der FIM / dem DMSB informiert, mit Kopie an den FMN des Fahrers/Teams, den Technischer Direktor der FIM / den Technischen Kommissar des DMSB, die zuständige Instanz (z. B. Sportkommissare, FIM-Internationale Jury), den CTI-Direktor, den Direktor und den/die Koordinator(en) der zuständigen Sportkommission.
6. Nur im Falle positiver Ergebnisse nach der Prüfung der Probe A oder B oder A und B (d. h. Nichtkonformität einer oder mehrerer Eigenschaften*) benachrichtigt der zuständige CTI-Koordinator / der DMSB den betroffenen Fahrer/das betroffene Team per E-Mail* (einschließlich der Testergebnisse) und leitet die entsprechenden Informationen 24 Stunden später an den FMN des Fahrers/Teams, den Technischen Direktor der FIM/den Technischen Kommissar des DMSB, die zuständige Instanz (z. B. Sportkommissare, FIM-Internationale Jury), den CTI-Direktor, den Direktor und den/die Koordinator(en) der zuständigen Sportkommission weiter.

* Hinweis: Die Nichtkonformität einer einzigen Eigenschaft (mit Ausnahme des Erscheinungsbildes) reicht aus, um die Nichtkonformität des Kraftstoffs oder des Gemisches festzustellen.

7. Wenn der Fahrer/das Team ein Gegengutachten beantragen möchte, muss er/es den zuständigen CTI-Koordinator / dem DMSB innerhalb von 72 Stunden nach Erhalt der Benachrichtigung durch die FIM über die Testergebnisse an den Fahrer/das Team per E-Mail* entsprechend benachrichtigen.
 - Wird ein Gegengutachten beantragt, ist die für das Gegengutachten bestimmte Probe die Probe C, und die Untersuchung muss die gleichen Eigenschaften überprüfen, die zuvor bei den Proben A/B überprüft wurden. Der Fahrer/das Team kann beantragen, dass die Probe C in einem der verfügbaren, von der FIM / dem DMSB benannten Labors untersucht wird. Die Kosten für den Versand und die Untersuchung der Probe C trägt der betreffende Fahrer/das betreffende Team.
Nach Bekanntgabe der Ergebnisse der Probe C benachrichtigt der zuständige CTI-Koordinator / der DMSB den betroffenen Fahrer/das betroffene Team per E-Mail* (einschließlich der Testergebnisse) und leitet die relevanten Informationen an den FMN des Fahrers/Teams, den Technischer Direktor der FIM/den Technischen Kommissar des DMSB, die zuständige Instanz (z. B. Sportkommissare, Internationale Jury der FIM), den Direktor der CTI, den Direktor und den/die Koordinator(en) der zuständigen Sportkommission weiter.
 - Wird innerhalb der Frist kein Gegengutachten beantragt, leitet der zuständige CTI-Koordinator / der DMSB die relevanten Informationen per E-Mail* an den FMN des Fahrers/Teams, den Technischer Direktor der FIM/den Technischen Kommissar des DMSB, die zuständige Instanz (z. B. Sportkommissare, FIM-Internationale Jury), den CTI-Direktor, den Direktor und den/die Koordinator(en) der zuständigen Sportkommission weiter.
8. Die zuständige Instanz der betreffenden Veranstaltung (z. B. Sportkommissare, FIM-Internationale Jury) trifft auf Grundlage der erhaltenen Informationen eine Entscheidung. Der Koordinator der zuständigen Sportkommission benachrichtigt den betroffenen Fahrer/das betroffene Team per E-Mail* über die Entscheidung.

Die Nichtübereinstimmung von:

- *der A-Probe (in Fällen, in denen keine B-Probe verwendet wurde) oder*
- *der B-Probe (in Fällen, in denen das Ergebnis der A-Probe nicht eindeutig war) oder*
- *der A- und B-Proben oder*
- *der A-, B- und C-Proben (in Fällen, in denen die B-Probe verwendet und ein Gegengutachten angefordert wurde) oder*
- *der A- und C-Proben (in Fällen, in denen keine B-Probe verwendet wurde und ein Gegengutachten angefordert wurde)*

führt automatisch zur Disqualifikation des Fahrers/Teams von der gesamten Veranstaltung.

- *Bei Konformität der C-Probe erfolgt keine Disqualifikation.*
- *Darüber hinaus können in jedem Fall weitere Strafen verhängt werden.*

9. *Der Fahrer/das Team hat das Recht, gegen die Entscheidung der zuständigen Instanz der betreffenden Veranstaltung (z. B. FIM-Gremium der Sportkommissare, FIM-Internationale Jury) gemäß dem für die jeweilige Disziplin geltenden FIM-Disziplinar- und Schiedsgerichtsordnung Berufung einzulegen.*

** Der Erhalt einer Zustellungbenachrichtigung gilt als Nachweis für die Zustellung*

L. FORMULAR ZUR DEKLARATION VON KRAFTSTOFFPROBEN

FIM-Bereich: siehe fim-moto.com

DMSB-Bereich: entfällt

M. LISTE DER VON DER FIM ZUGELASSENEN KRAFTSTOFFE

Die aktuelle Liste der von der FIM zugelassenen Kraftstoffe finden Sie unter folgendem Link:

https://www.fim-moto.com/en/documents?tx_solr%5Bq%5D=certified+fuels