

Regeringens proposition

1975/76:196

med förslag till lag om motortävlingsförsäkring, m. m.;

beslutad den 4 mars 1976.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CARL LIDBOM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att den som anordnar en motortävling inom inhägnat tävlingsområde måste ha en särskild försäkring, s. k. motortävlingsförsäkring, från vilken full ersättning utgår till åskådare och funktionärer som skadas vid tävlingen. Ersättningen skall utgå oberoende av om någon har skuld till olyckan eller inte, och det skall i princip vara utan betydelse om den skadade själv har medverkat till skadan. Reglerna tas in i en lag om motortävlingsförsäkring som föreslås träda i kraft den 1 juli 1976, alltså samtidigt med den nyligen beslutade trafikskadelagen.

I propositionen behandlas också frågan om ett motsvarande lagreglerat skydd bör införas för dem som själva deltar i en motortävling inom inhägnat tävlingsområde. Detta anses inte böra ske f. n. Frågan kan dock behöva tas upp på nytt, om det försäkringsskydd som de tävlande har i dag på grund av frivilliga olycksfallsförsäkringar inte successivt förbättras.

man skulle försämrats genom detta undantag överlämnade riksdagen åt regeringen att under våren 1976 förelägga riksdagen förslag till en särskild lag om ersättning för skador vid motortävlingar inom inhägnat tävlingsområde. Enligt utskottet, vars betänkande godkändes av riksdagen, borde en sådan lag tillerkänna tredje man ersättning för skada på rent objektiv grund, och rätten till denna ersättning borde garanteras genom en obligatorisk ansvarsförsäkring.

I utskottets betänkande uttalades vidare att det kunde bli nödvändigt att lagstiftningsvägen trygga rätten till ersättning även åt förare som skadades vid motortävling inom inhägnat tävlingsområde, om någon förbättring av deras nuvarande försäkringsskydd inte kunde åstadkommas genom frivilliga avtal. Med hänsyn till frågans vikt förutsatte utskottet att regeringen följde utvecklingen på området och vidtog erforderliga åtgärder. Riksdagen har gett regeringen till känna vad utskottet sålunda anfört.

De lagstiftningsfrågor som har aktualiserats genom riksdagens beslut har tagits upp till behandling inom justitiedepartementet. Under ärendets beredning i departementet har överläggningar hållits med företrädare för Svenska bilsportförbundet, Svenska motorcykelförbundet, Försäkringsbranschens service AB, rikspolisstyrelsen och statens trafiksäkerhetsverk.

2 Motorsporten i Sverige

2.1 Organisation

Motorsporten har stor internationell spridning. Den högsta internationella ledningen utövas för bilsportens del av Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) med medlemmar från 83 länder och för motorcykelsportens del av Fédération Internationale Motocycliste (FIM) med medlemmar från 46 länder. Dessa motorsportorganisationer utfärdar internationella tävlingsreglementen, som medlemmarna i varje land är skyldiga att följa.

I Sverige är motorsporten en del av den nationella idrottsrörelsen, vars högsta organ är Sveriges riksidrottsförbund (RF). Ledningen av bilsporten utövas av Svenska bilsportförbundet (SBF), som är anslutet till riksidrottsförbundet sedan år 1962. Motorcykelsporten leds av Svenska motorcykelförbundet (SVEMO) som är anslutet till riksidrottsförbundet sedan år 1961. Både bilsportförbundet och motorcykelförbundet är medlemmar av vederbörande internationella motorsportorganisation, som har godkänt dem som nationella organisationer för bilsporten resp. motorcykelsporten. Förbunden består av lokala föreningar, som genom sitt medlemskap i förbunden också är medlemmar i riksidrottsförbundet. Tävlingsverksamheten regleras av nationella tävlingsreglementen och specialreglementen, som har utfärdats av förbunden och som bygger på de internationella tävlingsreglementena.

Bilsportförbundet har enligt sina stadgar till ändamål att befrämja och administrera bilsporten i Sverige, utbilda funktionärer och aktiva, verka för

höjande av trafikulturen samt stimulera den fordonstekniska utvecklingen. Förbundet består av omkring 340 föreningar med sammanlagt över 63 000 medlemmar. Av medlemmarna, varav hälften är yngre än 25 år, är 30 000 aktiva medan 5 000 är specialutbildade funktionärer. Under år 1975 arrangerade föreningarna omkring 630 tävlingar som besöktes av drygt 460 000 åskådare.

Motorcykelförbundet har enligt sina stadgar till ändamål att befrämja, kontrollera och administrera aktiviteter inom förbundets verksamhetsområde samt handha organisationens gemensamma angelägenheter. Förbundet består av drygt 270 föreningar med sammanlagt över 43 000 medlemmar. Av medlemmarna är 3 500 aktiva medan 2 000 är specialutbildade funktionärer. Under år 1975 arrangerade föreningarna mer än 400 tävlingar som besöktes av inte fullt 380 000 åskådare.

Vid sidan av den tävlingsverksamhet som bedrivs av bilsportförbundets och motorcykelförbundets föreningar anordnas motortävlingar i Sverige även av andra motorförbund och motorklubbar. Den mest omfattande verksamheten utövas av Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF). I viss utsträckning genomförs motortävlingar också av organisationer, företag etc. som inte annars eller endast undantagsvis har motorsport på sitt program. Som exempel kan nämnas tidningar och politiska organisationer. De tävlingar som nu har berörts har emellertid så gott som uteslutande turist-, trafik-säkerhets- eller trafikutbildningskaraktär och saknar sådana tävlingsmoment som utmärker motortävlingar i egentlig bemärkelse. De lämnas därför åt sidan i detta sammanhang.

Motortävlingar med bil eller motorcykel anordnas även i försvarets regi under ledning av Sveriges militära idrottsförbund. Vid dessa tävlingar – ca 25–30 om året – används endast försvarsmaktens egna fordon, och tävlingarna genomförs som övning enligt militära vägtrafikkungörelsen (1954:636). De har karaktär av orienterings- och tillförlitlighetstävlingar, och inga tävlingsmoment förekommer där hastigheten har avgörande betydelse. Inte heller dessa tävlingar behandlas i det följande.

Motorsporten i Sverige omfattar också tävlingar med motorbåt och luftfartyg. Dessa tävlingsformer saknar intresse i detta sammanhang och berörs inte i fortsättningen.

2.2 Tävlingsformer

Bilsporten består enligt bilsportförbundets regler av sex olika tävlingsgrenar. En av dem är miniracing, som körs med skalamodellbilar. Denna tävlingsform behandlas inte i det följande. Av övriga bilsportgrenar körs rally på omväxlande allmän väg och avspärrade sträckor, medan racing, rallycross, dragracing och karting körs på inhägnade tävlingsbanor som ägs eller arrenderas av föreningar anslutna till bilsportförbundet.

Rally är den i särklass mest utövade bilsportgrenen. Det är en långfärds-

tävling för standardbilar som avgörs av körtiden på avlysta vägar, vägavsnitt eller liknande. Dessa s. k. specialsträckor, där de tävlande kör en i taget och där specialprov och särskilda manöverprov i vissa fall ingår, är i regel flera till antalet och binds samman med icke utslagsgivande transportsträckor av varierande längd, ofta på flera hundratals mil. Rallytävlingarna indelas i rally, minirally, rallyspecial, rallyvarvlopp och bilorientering.

Racing är en ren hastighetstävling för serietillverkade standard- och turistbilar, för specialbilar (sportbilar) och för ensitsiga tävlingsbilar av formeltyp. De mest kända tävlingarna är de som anordnas för s. k. Formel 1-vagnar. Racing körs antingen på permanenta racingbanor eller på särskilda isbanor, gräsbanor eller jordbanor. Också tävlingar i backe förekommer. I Sverige finns sju permanenta racingbanor.

Rallycross är en relativt ny tävlingsform, som i Sverige har tilldragit sig ett allt större publikintresse. Det är en hastighetstävling för specialbilar, där körreglerna inte är lika stränga som inom andra bilsportgrenar. Rena påkörningar är förbjudna, men däremot är trängning (s. k. tät körning) i vissa fall tillåten. Tidigare genomfördes rallycross-tävlingar i Sverige nästan uteslutande på terrängbanor av motocrosstyp. Numera finns emellertid 27 banor av internationellt godkänd typ, dvs. banor där ungefär en tredjedel är av betong, asfalt eller tjära medan återstoden består av gräs, lös jord eller sand.

Dragracing är en accelerationstävling för bilar av de mest skiftande slag, från vanliga standardbilar till bilar som är byggda enbart för dragracing (s. k. dragsters). De snabbaste bilarna är utrustade med en eller flera bromsskärmar som extra bromsutrustning. Bilarna körs två i taget på en 402,33 m (1/4 engelsk mil) lång asfalterad rakbana. Det finns fyra sådana banor i Sverige.

Karting eller Formel K (tidigare kallad go cart) är en speciell form av racingtävling med karosserilösa minibilar som drivs med tvåtaktsmotorer, t. ex. motorcykelmotorer. Tävlingsformen betraktas framför allt som en ungdomssport, och den lägsta åldern för deltagande ligger avsevärt under den som tillåts inom andra bilsportgrenar. Tävlingarna körs på särskilda kartingbanor, f. n. 38 i Sverige. I undantagsfall anordnas kartingtävlingar även på provisoriska banor, exempelvis asfalterade banor inom ett industriområde. Också ren nöjeskörning förekommer, varvid allmänheten mot avgift får hyra kartingbilar under viss tid.

Motorcykelsporten indelas enligt motorcykelförbundets regler i elva olika tävlingsgrenar. Av dem körs orienterings- och tillförlitlighetstävlingar samt trialtävlingar ömsom på allmän väg, ömsom på småvägar eller i ren terräng. Också snöskotertävlingar anordnas ibland på banor som inte är inhägnade. Övriga tävlingsgrenar – motocross, enklare isbanetävlingar, roadracing, speedway, isracing, sand- och gräsbanetävlingar, backtävlingar och dragstertävlingar – körs däremot enbart på inhägnade tävlingsbanor. I den mån banorna inte ägs av föreningar som är anslutna till motorcykelförbundet, hyr eller arrenderar föreningarna dem för enstaka till-

fällen eller för mera stadigvarande bruk.

Orienterings- och tillförlitlighetstävlingar är motorcykelsportens motsvarighet till bilsportens rallytävlingar. Tävlingarna körs med motorcykel (med eller utan sidvagn), skoter eller moped på särskilda orienterings- resp. tillförlitlighetssträckor som företrädesvis löper utmed smärre vägar och stigar i skogsterräng. Sträckorna binds samman med transportsträckor som i regel är förlagda till allmän väg. I tillförlitlighetstävlingarna kan även förekomma specialsträckor, där hastigheten är utslagsgivande, och vissa specialprov.

Trial är en tekniktävling i svårframkomlig terräng, där förarna skall en i taget passera vissa avgränsade observationssträckor utan att stanna eller sätta ned foten i marken. Förflyttningen mellan tävlingssträckorna sker på transportsträckor. Tävlingarna körs med motorcykel (med eller utan sidvagn), skoter eller moped. En särskild tävlingsform finns för mopeder som är specialbyggda för trial. Dessa fordon får köras endast inom inhägnat område.

Snöskotertävlingar anordnas dels på inhägnad bana av motocrosstyp, rundbana eller isbana, dels i form av långlopp på markerad tävlingssträcka i terräng (typ tillförlitlighetstävling).

Motocross är en hastighetstävling för motorcykel (med eller utan sidvagn), skoter eller moped på en 1–5 km lång terrängbana, ofta kraftigt kuperad och försedd med stora gupp. Banan, som är inhägnad, skall vara så beskaffad att en medelhastighet av 50 km/tim. inte överskrids.

Enklare isbanetävlingar anordnas på sjöar eller spolade landbanor. Banan skall ha en längd av 300–1 500 m och vara så beskaffad att snabbaste motorcykelekipagets medelhastighet inte överstiger 90 km/tim.

Roadracing (ibland något oegentligt benämnt TT) är motorcykelsportens motsvarighet till bilsportens formeltävlingar. Det är en hastighetstävling på landsväg eller annan ytbehandlad vägbana av samma karaktär som vanlig landsväg. Banan – en inhägnad rund- eller rakbana som vid internationella tävlingar skall vara minst 3 km lång – kan vara gemensam för motorcykel- och biltävlingar (racingbana). Tävlingarna körs med motorcykel (med eller utan sidvagn), skoter eller moped. Motorcyklarna är ofta försedda med strömlinjeformade kåpor för att minska luftmotståndet.

Speedway är en hastighetstävling för särskilda motorcyklar som saknar startanordning, bromsar och växellåda. Tävlingarna körs ett visst antal varv och lopp på en 250–400 m lång oval bana av jord, kolstybb e. d. En speciell variant av speedway är isracing som körs på isbana med motorcyklar med nabbade däck.

Sand- och gräsbanetävlingar är en tävlingsform av speedwaytyp som körs med sportmaskiner och specialmaskiner (med eller utan sidvagn) på en minst 450 resp. 600 m lång rundbana. Gräsbanetävlingar är mindre vanliga i Sverige. Däremot anordnas ofta sandbanetävlingar på travbanor på 1 000 m.

Också backtävlingar körs med specialmaskiner och sportmaskiner samt sidvagnsmotorcyklar. Tävlingarna går ut på att en förare i taget skall på

kortaste tid ta sig upp för en minst 300 m lång avspärrad tävlingsbacke.

Dragstertävlingar är liksom bilsportens dragracingtävlingar en accelerationstävling där de tävlande kör parvis på en 402,33 m (1/4 engelsk mil) lång rakbana. Dragstertävlingarna körs med standardmotorcyklar eller med motorcyklar byggda enbart för tävling, s. k. dragsters. Även sidvagnsmotorcyklar används.

2.3 Särskilda regler för motortävlingar

Motortävlingar på väg får enligt 105 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) anordnas endast efter tillstånd av länsstyrelse. Vid tävlingarna gäller de trafikregler som finns i vägtrafikkungörelsen. Dessutom kan länsstyrelsen meddela ytterligare föreskrifter. I övrigt gäller samma regler som för all annan trafik med motorfordon, bl. a. i fråga om registrering, fordons beskaffenhet och utrustning m. m., vägtrafikskatt, trafikförsäkring och körkort.

Utanför väg, dvs. i terräng, gäller enligt 1 § terrängkörningslagen (1975:1313) ett allmänt förbud mot körning med terrängfordon eller motorfordon på barmark eller på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog. Enligt 62 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594) får sådant fordon dock köras på barmark bl. a. på sådan enskild led i terrängen som är avsedd för motorfordonstrafik och inom särskilt anordnat tävlings- eller övningsområde. För motortävlingar som i enlighet härmed anordnas i terräng gäller inte något krav på tillstånd av länsstyrelse. Är tävlingen att anse som offentlig tillställning, krävs dock tillstånd av polismyndighet enligt 12 § allmänna ordningsstadgan (1956:617). För motortävlingar som inte anordnas inom inhägnat tävlingsområde gäller i övrigt de trafikregler som finns i terrängtrafikkungörelsen och de andra regler om registrering etc. som måste iakttas vid motortrafik i allmänhet.

När det däremot gäller motortävlingar som anordnas inom inhägnat tävlingsområde gäller åtskilliga undantag från de allmänna författningsbestämmelserna. Flertalet av de regler som terrängtrafikkungörelsen innehåller om trafik i terräng är inte tillämpliga i detta fall. Något krav på körkort eller viss minsta ålder gäller inte heller för den som för motordrivet fordon inom sådant område. Fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde är vidare undantagna från reglerna om registrering, fordons beskaffenhet och utrustning m. m., vägtrafikskatt och trafikförsäkring.

För att ett fordon skall få användas inom inhägnat tävlingsområde gäller emellertid vissa särskilda villkor enligt bilsportförbundets och motorcykelförbundets tävlingsreglementen. För det första måste varje tävlingsbana vara besiktigad och godkänd av vederbörande förbund innan den får tas i bruk. Reglementena innehåller vissa föreskrifter om banans tekniska utformning vilka i första hand tar sikte på tävlingsdeltagarnas säkerhet men också avser skyddsanordningar för åskådarna. Besiktningen utförs av särskilda besikt-

ningsmän som utsetts av förbunden. Bevis om godkännande lämnas i form av banlicens.

Vidare måste den som anordnar en motortävling ha särskilt tävlings-tillstånd av förbunden. Ansökan om sådant tillstånd skall göras senast en månad före tävlingen. Därvid skall arrangören för granskning och godkännande bifoga de tilläggsregler till de allmänna tävlingsreglerna som är avsedda att tillämpas vid tävlingen. Inom bilsporten krävs tillstånd av bilsportförbundet även för den som vill anordna träningskörning eller förarkurs på racing- eller rallycrossbana.

Den som önskar delta i en motortävling måste ha en av vederbörande förbund utfärdad förarlicens resp. passagerarlicens. Sådan licens krävs också vid träning inom inhägnat tävlingsområde. Licensen gäller i regel under ett kalenderår. Inom bilsporten förekommer dessutom s. k. debutantlicens, som utfärdas av förening tillhörande bilsportförbundet. Denna licens berättigar till deltagande i vissa debutanttävlingar och vid tränings- eller övningskörning i vissa fall. Debutantlicens gäller bara vid de särskilda tillfällen för vilka den har utfärdats. Vid karting får sådan licens utfärdas endast för övningskörning vid ett övningstillfälle.

Inom bilsporten är innehav av körkort ett krav för att erhålla förarlicens vid racing, rallycross och dragracing. Vid karting gäller däremot inget annat krav än att föraren skall ha fyllt 10 år. Inom motorcykelsporten är lägsta åldern för deltagande vid tävling eller träning inom inhägnat tävlingsområde 12 år. För omyndig som deltar i en motortävling krävs enligt bilsportförbundets regler medgivande av hans målsman, medan motorcykelförbundets regler kräver att denne är närvarande vid tävlingen.

Vid vissa motortävlingar skall de deltagande funktionärerna inneha funktionärslicens. För att erhålla sådan licens gäller vissa kompetenskrav. Licensen utfärdas av vederbörande förbund för ett kalenderår i taget.

Enligt tävlingsreglementena gäller slutligen att de fordon som används vid en motortävling skall besiktigas före första start. Besiktningen utförs av besiktningsfunktionärer som har godkänts av förbunden. Ändamålet med denna s. k. förbesiktning är bl. a. att kontrollera att fordonen uppfyller de tekniska bestämmelser och säkerhetskrav som enligt tävlingsreglementena gäller för tävling inom inhägnat tävlingsområde.

2.4 Försäkringsskyddet vid motortävlingar

Enligt bilsportförbundets och motorcykelförbundets tävlingsreglementen får en motortävling inte anordnas utan att det finns dels en ansvarsförsäkring som täcker skada som under tävlingen tillfogas tredje man, dels en olycksfallsförsäkring för varje tävlande och för funktionär som hör till tävlingsledningen. Sådana försäkringar skall i allmänhet finnas även vid tränings- eller övningskörning som anordnas av förbundens föreningar.

Försäkringarna tecknas f. n. genom förbundens förmedling i försäkrings-

bolaget Trygg-Hansa. Försäkringspremierna för ansvarsförsäkringen betalas av arrangören eller, i vissa fall, av den som innehar banlicens för tävlingsbanan, och de ingår i avgiften för tävlingstillstånd resp. banlicens. Försäkringspremierna för olycksfallsförsäkringarna betalas av förarna resp. funktionärerna i samband med att deras licenser utfärdas.

2.4.1 Försäkringsskyddet för åskådare

Den genom bilsportförbundets förmedling tecknade ansvarsförsäkringen omfattar förarens, funktionärens, klubbens och förbundets lagliga ansvar för person- eller egendomsskada som tillfogas tredje man under tävling eller träning med bil på bana eller på avlyst specialsträcka. Försäkringen, som gäller endast under förutsättning att verksamheten är godkänd av förbundet och utförs enligt gällande bestämmelser, täcker enligt en uttrycklig undantagsbestämmelse inte ansvar för skada som tillfogas person eller motorfordon som deltar i tävling eller träning och ej heller ansvar för skada som tillfogas annan funktionär än därvid tjänstgörande poliser, militärer, brandmän eller personal vid Röda Korset. Ett undantag gäller också för skada på annan person eller egendom, om skadan inträffar inom område till vilket allmänheten inte äger tillträde. Premien för försäkringen uppgår till 1 000 kr. för varje banracing- och rallycrosstävling inför publik och till 500 kr. för övriga tävlingar inför publik med undantag för kartingtävlingar där premien uppgår till 50 kr. för varje tävling. För tränings- eller övningskörning utgår en årspremie på 500 kr. vid racing och rallycross och på 250 kr. vid karting. Utöver dessa premier utgår en tilläggspremie på 2 kr. för varje deltagande förare med undantag för sådana som har enbart debutantlicens.

Den genom motorcykelförbundets förmedling tecknade ansvarsförsäkringen täcker det lagliga ansvar som åvilar föraren, arrangören, klubben eller förbundet för person- eller sakskada som tillfogas tredje man under tävling eller träning med motorcykel. Vid tävling inför publik eller vid träning i anslutning till tävlingen erläggs försäkringspremie med ett fast belopp för varje tävling, oavsett antalet tävlande. Premien varierar från 1 075 kr. vid roaddracingtävlingar till 25 kr. vid speedwaytävlingar. Om motorcykel med sidvagn deltar, höjs premien med 20 % för alla tävlingsformer. Vid tävling utan publik eller vid träning som inte sker i anslutning till tävling inför publik utgör försäkringspremien 225 kr. för ett kalenderår.

Både den genom bilsportförbundets och den genom motorcykelförbundets förmedling tecknade ansvarsförsäkringen täcker skadestånd upp till 2 milj. kr. vid personskada och 500 000 kr. vid sakskada. Vid sidan av dessa försäkringar kan den som anordnar en motortävling teckna ansvarsförsäkring för ytterligare skadestånd. Denna möjlighet har utnyttjats av bl. a. Anders-torp Racing Club, som har en ansvarsförsäkring som täcker skadestånd upp till 7 milj. kr.

2.4.2 Försäkringsskyddet för förare och passagerare

Förare som har en av bilsportförbundet eller motorcykelförbundet utfärdad förarlicens omfattas automatiskt av den olycksfallsförsäkring som tecknas genom förbundens förmedling. Vid sidvagnslopp inom motorcykelsporten omfattas också sidvagnspassageraren av förarens försäkring, om han inte har egen förarolycksfallsförsäkring. Försäkringen gäller för den tid förarlicensen har utfärdats och omfattar i allmänhet skador vid tävling, träning eller övningskörning som anordnas enligt förbundens bestämmelser. Försäkringen kan utsträckas att gälla även utländska förare under tävling i Sverige.

Den inom bilsporten gällande olycksfallsförsäkringen omfattar dödsfallsersättning med 25 000 kr. och invaliditetsersättning intill 100 000 kr. jämte ett invaliditetstillägg på ytterligare högst 100 000 kr. I försäkringen ingår också dagsersättning med 10 kr. om dagen till dess att invaliditetsersättning betalas. Vidare kan ersättning utgå för hjälpmedel med 10 000 kr., för läke- och resekostnader utan någon begränsning och för hemtransport med 1 000 kr. inom Norden och 10 000 kr. utanför Norden. Premien för försäkringen utgör 8 kr. om året eller 5 kr. per tävlings-, tränings- eller övningskörning vid racing eller dragracing resp. 0,75 kr. per övningskörning vid kating.

Den inom motorcykelsporten gällande olycksfallsförsäkringen omfattar dödsfallsersättning med 25 000 kr. och invaliditetsersättning intill 150 000 kr. Vidare utgår läkekostnadsersättning intill 5 000 kr. per år och tandskadeersättning intill 1 000 kr. per tand. Enligt ett försäkringsalternativ ingår också dagsersättning med 10 kr. om dagen. Premien för försäkringen utgör för förare med nationell licens 100 kr. eller, enligt det alternativ som inkluderar dagsersättning, 200 kr. om året. Vid snöskoter- och dragstertävlingar är premien dock bara 35 resp. 50 kr. om året. För förare som har licens enbart för enstaka hastighetstävling uppgår premien till 35 resp. 50 kr. vid road racing, 10 resp. 15 kr. vid snöskoter- och dragstertävlingar och 15 resp. 25 kr. vid övriga tävlingsformer. För förare i åldern 12–16 år är premien dock aldrig högre än 10 kr. om året.

2.4.3 Försäkringsskyddet för funktionärer

Vid en motortävling tjänstgör i allmänhet funktionärer som i sin tjänst har utkommenderats för att upprätthålla ordning och säkerhet vid tävlingen (t. ex. poliser, militärer och brandmän). Dessa funktionärer omfattas i regel av den trygghetsförsäkring som sedan hösten 1974 bereder flertalet arbetstagare i vårt land ett skydd vid yrkesskador. Enligt denna försäkring utgår full ersättning till den skadelidande enligt skadeståndsrättsliga normer utan att det behöver visas att arbetsgivaren eller annan har vållat skadan uppsåtligen eller genom vårdslöshet.

Vid en motortävling deltar i övrigt olika funktionärer som fullgör sitt

uppdrag på fritiden för den arrangerande föreningens räkning. De ingår i tävlingsledningen och skall, som tidigare nämnts, i vissa fall ha en av bilsportförbundet eller motorcykelförbundet utfärdad funktionärslicens. Dessa funktionärer omfattas av en olycksfalls- och sjukförsäkring som riksidsrottsförbundet har tecknat för samtliga till förbundet anslutna specialförbund. Från försäkringen utgår dödsfallsersättning med 25 000 kr. och invaliditetssersättning intill 100 000 kr., vilket belopp vid svårare invaliditetsfall kan höjas till 200 000 kr. Dessutom täcker försäkringen läke- och resekostnader intill 25 000 kr.

Funktionärer som har en av bilsportförbundet eller motorcykelförbundet utfärdad funktionärslicens omfattas vidare automatiskt av den olycksfallsförsäkring som tecknas genom förbundens förmedling. Försäkringen gäller för den tid funktionärslicensen har utfärdats och omfattar skador vid tävling, träning eller övningskörning som anordnas enligt förbundens bestämmelser. Inom bilsporten täcker försäkringen ersättning för hjälpmedel intill 10 000 kr. och för hemtransport intill 1 000 kr. inom Norden och 10 000 kr. utanför Norden. Vidare utgår dagsersättning med 10 kr. om dagen. Premien för denna försäkring utgör 1:50 kr. om året. Inom motorcykelsporten omfattar försäkringen dödsfallsersättning med 45 000 kr. och invaliditetssersättning intill 150 000 kr. Vidare utgår läkekostnadsersättning med 25 000 kr. och dagsersättning med 7 kr. om dagen. Premien för denna försäkring uppgår till 3 kr. om året.

Också funktionärer utan funktionärslicens kan genom arrangörens försorg anslutas till den nu beskrivna funktionärsolycksfallsförsäkringen. Premien utgör inom bilsporten 7:50 kr. per tävling och inom motorcykelsporten 1 kr. per tävling eller träning.

2.5 Skadestatistik

Från försäkringsbolaget Trygg-Hansa har överlämnats vissa statistiska uppgifter beträffande personskador som under åren 1969–1975 har uppkommit vid motortävlingar som anordnats av föreningar tillhörande bilsportförbundet och motorcykelförbundet. Av dessa uppgifter framgår att det totala antalet personskador under denna period uppgår till 1 871, varav 290 vid biltävlingar och 1 581 vid motorcykeltävlingar. Av de skador som har uppkommit vid biltävlingar hänför sig mer än en tredjedel, eller 103 skador, till tävlingar utanför inhägnat tävlingsområde (rallytävlingar). Dessa skador berörs inte i det följande. När det gäller skador som har uppkommit vid motorcykeltävlingar saknas uppgift om hur de fördelar sig på tävlingar inom och utom inhägnat tävlingsområde. Det torde dock kunna antas att det alldeles övervägande antalet hänför sig till tävlingar inom inhägnat tävlingsområde.

2.5.1 Skador på åskådare

Under åren 1969–1975 har sammanlagt 48 åskådare skadats vid motor-tävlingar inom inhägnat tävlingsområde. Större delen av dessa skador hänför sig till den svåra olyckan på Gelleråsbanan vid Karlskoga år 1970, då två bilar under en racingtävling hakade i varandra och slungades över banans avspärningar in bland publiken. Vid olyckan dödades 6 åskådare medan 35 åskådare skadades. I övrigt har 5 åskådare skadats vid biltävlingar, varav 4 vid racingtävlingar, medan två lindriga åskådarskador förekommit vid motorcykeltävlingar. Sammanlagt har 466 153 kr. utbetalts i ersättning från de genom bilsportförbundets och motorcykelförbundets förmedling tecknade ansvarsförsäkringarna. Den närmare fördelningen av skadorna och utbetalda ersättningar framgår av tabellerna 1 och 2.

Tabell 1 Skador på åskådare vid biltävlingar inom inhägnat tävlingsområde

	Antal skador			Utbetalda ersättningar
	Döda	Skadade	Summa	
1969	0	4	4	1 091
1970	6	35	41	447 191
1971	0	1	1	13 640
1972	0	0	0	0
1973	0	0	0	0
1974	0	0	0	0
1975	0	0	0	0
S:a	6	40	46	461 922

Tabell 2 Skador på åskådare vid motorcykeltävlingar inom inhägnat tävlingsområde

	Antal skador			Utbetalda ersättningar
	Döda	Skadade	Summa	
1969	0	0	0	0
1970	0	0	0	0
1971	0	0	0	0
1972	0	1	1	470
1973	0	1	1	3 761
1974	0	0	0	0
1975	0	0	0	0
S:a	0	2	2	4 231

2.5.2 Skador på tävlande och funktionärer

Vid biltävlingar inom inhägnat tävlingsområde har under åren 1969–1975 skadats 129 förare och 12 funktionärer. Av dessa skador hänför sig en femtedel till racingtävlingar och fyra femtedelar till kartingtävlingar. Sammanlagt har 149 740 kr. utbetalts i ersättning från den genom bilsportförbundets försorg tecknade olycksfallsförsäkringen för förare och funktionärer. Den närmare fördelningen av skadorna och utbetalda ersättningar framgår av tabell 3.

Tabell 3 Skador på förare och funktionärer vid biltävlingar inom inhägnat tävlingsområde

	Antal skador			Utbetalda ersättningar
	Döda	Skadade	Summa	
1969	0	26	26	16 317
1970	2	14	16	46 351
1971	0	16	16	8 108
1972	0	8	8	8 055
1973	0	17	17	28 078
1974	0	30	30	16 224
1975	0	28	28	26 607
S:a	2	139	141	149 740

Vid motorcykeltävlingar har under åren 1969–1975 skadats 1 579 förare, passagerare och funktionärer, de flesta dock relativt lindrigt. Som förut nämnts torde den avgjort största delen av dessa skador hänföra sig till tävlingar inom inhägnat tävlingsområde. Sammanlagt har 1 579 000 kr. utbetalts i ersättning från den genom motorcykelförbundets försorg tecknade olycksfallsförsäkringen för förare, passagerare och funktionärer. Den närmare fördelningen av skadorna och utbetalda ersättningar framgår av tabell 4.

Tabell 4 Skador på förare, passagerare och funktionärer vid motorcykeltävlingar

	Antal skador	Utbetalda ersättningar
1969	229	183 000
1970	216	178 000
1971	249	177 000
1972	214	291 000
1973	239	217 000
1974	240	271 000
1975	192	262 000
S:a	1 579	1 579 000

3 Trafikskadelagstiftningen

För skadeståndsansvar i allmänhet gäller i svensk rätt den s. k. culparegeln. Denna regel, som numera återfinns i 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207), innebär att den som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar en skada är skyldig att ersätta skadan. Culparegeln gäller i och för sig också i fråga om skador som uppkommer vid trafik med motorfordon. På detta område har de skadelidande emellertid sedan länge ett förstärkt skydd genom särskild lagstiftning.

Bestämmelser om skadeståndsansvar för trafikskador återfinns f. n. i lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen). Skadeståndsansvaret enligt denna lag innebär – något förenklat – att ett fordonets ägare, förare och, i vissa fall, brukare svarar för skador som uppkommer i följd av trafik med fordonet, om de inte kan bevisa att skadan ej har orsakats genom fordonet. Med hänsyn till svårigheterna att klarlägga omständigheterna kring en trafikolycka medför detta s. k. presumtionsansvar i praktiken att skadeståndsansvar enligt bilansvarighetslagen nästan alltid föreligger. Detta skärpta skadeståndsansvar avser dock inte alla skador som orsakas genom fordonet. Bl. a. omfattar ansvaret inte personskador som tillfogas föraren själv. Beträffande dennes rätt till ersättning av ägaren eller brukaren gäller enbart allmänna skadeståndsrättsliga regler.

Lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen) innebär att den som enligt bilansvarighetslagen eller allmänna skadeståndsregler har rätt till skadestånd av ett fordonets ägare, förare eller brukare kan få ut detta skadestånd direkt från en särskild försäkring, s. k. trafikförsäkring. Sådan försäkring skall i princip finnas för varje motorfordon. Ett undantag gäller dock bl. a. för s. k. områdesfordon, dvs. fordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat sådant inhägnat område. Den som skadas i följd av trafik med sådant fordon kan alltså endast vända sig mot ägaren, föraren eller brukaren personligen med sitt krav på ersättning enligt bilansvarighetslagen eller allmänna skadeståndsregler.

De nuvarande bestämmelserna i bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen ersätts den 1 juli 1976 av en ny trafikskadelag (1975:1410). Också enligt denna lag är den som äger ett motorfordon i princip skyldig att ha trafikförsäkring för sitt fordon. Denna skyldighet är sanktionerad genom särskilda straff och vitesbestämmelser. Trafikförsäkring meddelas av försäkringsanstalt som har fått tillstånd därtill av regeringen. F. n. meddelar 16 försäkringsanstalter trafikförsäkring.

Trafikskadelagen innebär att ersättningssystemet vid trafikskador frikopplas från skadeståndsreglerna och omvandlas till ett fristående försäkringssystem, från vilket ersättning (s. k. trafikskadeersättning) utgår utan att det behöver fastställas att någon är personligen skadeståndsansvarig för skadan. Ersättningsbeloppen skall dock alltså bestämmas enligt skadeståndsrättsliga principer. En utgångspunkt är alltså att den skadelidande skall ha full ersätt-

ning för sin skada. Den begränsningen gäller dock att ersättning från ett fordonets trafikförsäkring utgår med högst 50 milj. kr. med anledning av en och samma händelse.

När det gäller personskador utgår trafikskadeersättning på rent objektiv grund, dvs. oberoende av om någon kan anses vållande till skadan eller ej. Ersättningsberättigade är alla som skadas i trafiken, alltså även föraren själv. För ersättningsrätten är det i princip utan betydelse om den skadelidande har medverkat till skadan. Bara i undantagsfall kan ersättningen jämkas på grund av den skadelidandes medverkan. Ett sådant fall är att den skadelidande har medverkat till skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Ett annat fall gäller ersättning till förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet och därvid har medverkat till skadan genom enkel vårdslöshet.

Beträffande sakskadur gäller olika regler beroende på vilket föremål som har skadats. Om ett motorfordon eller egendom som befordras med sådant fordon skadas, utgår ingen ersättning från fordonets egen trafikförsäkring. Har skadan däremot vållats genom ett annat fordon i samband med kollision, ersätts skadorna från det andra fordonets trafikförsäkring. Uppstår skador på egendom som inte befordras med motorfordon, utgår ersättning på objektiv grund från försäkringen för det fordon varigenom skadorna har orsakats. Försäkringstagaren och fordonets brukare eller förare är dock i princip undantagna från rätten till ersättning för sakskadur som tillfogas dem genom det egna fordonet.

Beträffande motorfordon som saknar föreskriven trafikförsäkring svarar samtliga trafikförsäkringsanstalter solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits. Försäkringsanstalterna svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för ett fordon vars identitet inte kan fastställas. Försäkringsanstalterna företräds i dessa fall av en trafikförsäkringsförening, vars ersättningsansvar fördelas mellan anstalterna efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår.

Rätten till trafikskadeersättning får i princip inte inskränkas genom försäkringsavtalet eller genom annan lagstiftning. Försäkringsanstalten har enligt huvudregeln inte heller möjlighet att kräva utgiven trafikskadeersättning åter från annan än den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller, i fråga om förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller rattonykterhet, genom enkel vårdslöshet.

Försäkringsanstalten kan emellertid i försäkringsavtalet förbehålla sig rätt att kräva utgiven trafikskadeersättning åter från försäkringstagaren intill belopp för vilket denne har åtagit sig att stå självrisk. När det gäller fysisk person får sådan självrisk uppgå till högst en tiondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för januari månad det år skadehändelsen inträffar. En motsvarighet till möjligheten att ta ut viss självrisk av försäkringstagaren gäller i fall då trafikförsäkringsföreningen har gett ut tra-

likskadeersättning för skada som har orsakats genom ett oförsäkrat fordon. I sådant fall får trafikskadeersättningen krävas åter från den försäkringspliktige intill en tiondedel av det förut nämnda basbeloppet.

Trafikskadelagen tillämpas ej på vissa fordon. Bl. a. är fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde undantagna från lagen. Vid skada som orsakas genom ett sådant fordon gäller därför, om inte annan lagstiftning kommer till stånd för dessa fordon, endast allmänna skadestandsregler.

4 Frågans tidigare behandling

Lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen) innehöll vid sin tillkomst ett undantag från trafikförsäkringsplikten för motorfordon som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat sådant inhägnat område. Sedan viss tvekan uppstått i fråga om undantagsregelns tillämplighet på motorfordon som användes vid hastighetstävlingar inom inhägnat område, kompletterades undantagsbestämmelsen år 1951 på sådant sätt att inhägnat tävlingsområde likställdes med annat inhägnat område (se SOU 1938:27 s. 91–93, SOU 1949:26 s. 115 och prop. 1951:30 s. 262–263).

I olika lagstiftningssammanhang har övervägts om man borde införa trafikförsäkringsplikt för fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde. I ett av 1937 års trafikförsäkringssakkunniga avgivet betänkande (SOU 1938:27) med förslag till trafikförsäkringslag uttalades beträffande denna fråga att de risker som förelåg vid motortävlingar på tävlingsbana inte borde belasta trafikförsäkringen i allmänhet. I stället föreslogs att en särskild obligatorisk tävlingsförsäkring skulle inrättas vid sidan av den vanliga trafikförsäkringen. Enligt detta förslag skulle tävlingsförsäkringen omfatta skador som vid tävling eller träning med motorfordon på tävlingsbana tillfogades åskådare och funktionärer. Förslaget föranledde dock ej lagstiftning.

Frågan om försäkringsskyddet vid motortävlingar inom inhägnat tävlingsområde togs upp på nytt av 1945 års försäkringsutredning i ett betänkande (SOU 1949:26) med förslag till lag om trafikförsäkring m. m. I motsats till 1937 års sakkunniga ansåg utredningen att den allmänna trafikförsäkringen borde täcka även skador som tillfogades tredje man vid tävling med motorfordon på tävlingsbana eller vid träning för sådan tävling. Inte heller detta förslag lades emellertid till grund för lagstiftning.

I betänkandet (SOU 1957:36) Trafikförsäkring anförde bilskadeutredningen att motortävlingar inom avspärrat område erbjöd sådana speciella riskmoment att ersättning inte borde utgå från den allmänna trafikförsäkringen för skador som uppkom vid sådana tävlingar. Utredningen avstod emellertid från att föreslå några bestämmelser om särskild försäkring vid sådana tävlingar.

Frågan om trafikförsäkringsplikt för tävlingsfordon berördes också av motorredskapsutredningen i betänkandet (SOU 1974:26) Motorredskap. Enligt

utredningen borde i princip alla motordrivna fordon, alltså även motorredskap och områdesfordon, vara underkastade såväl registreringsplikt som trafikförsäkringsplikt. Utredningen föreslog dock att det nuvarande-undantaget för fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde skulle behållas. Utredningens förslag är föremål för överväganden inom kommunikationsdepartementet.

Enligt trafikskadeutredningen borde det nya trafikskadesystem som föreslogs i utredningens betänkande (SOU 1974:87) Trafikskadeersättning omfatta alla motordrivna fordon med undantag endast för fordon som var avsedda att föras av gående. Den av utredningen föreslagna trafikskadelagen borde alltså tillämpas även på fordon som användes uteslutande inom inhägnat tävlingsområde. Som skäl för att slopa undantaget i trafikförsäkringslagen för dessa fordon anförde utredningen följande.

De skäl som ursprungligen föranlett undantaget för tävlingsfordon är enligt trafikskadeutredningens mening inte längre bärande. Argumentet att trafikförsäkringen inte bör belastas med de särskilda risker som tävlingsfordonen skapar är inte hållbart. Sådana särskilda risker uppkommer också vid s. k. rallytävlingar på allmänna vägar där vanliga registrerade motorfordon deltar, och i dessa fall gäller trafikförsäkringsplikten. Liksom problemet med de ökade riskerna i sådana sammanhang löses genom att försäkringsbolagen tar ut speciellt höga premier för den tid ett fordon används vid tävling kan det förutsättas att särskilt höga premietariffer kommer att tillämpas för sådana normalt inte registrerade fordon som används vid tävlingar inom inhägnade områden. På den vägen undviker man att de höga skadekostnader som kan uppkomma i händelse av olyckor under tävlingarna belastar trafikförsäkringstagarkollektivet som helhet. I stället kommer de att bäras av dem som har skapat de särskilda riskerna, dvs. ägarna av tävlingsfordonen.

En annan faktor som torde ha spelat en väsentlig roll när undantaget infördes sammanhänger med trafikförsäkringssummornas storlek. Det är uppenbart att de låga belopp som från början föreskrevs i trafikförsäkringslagen – 60 000 kr. för personskada med begränsning till 20 000 kr. för varje skadad eller dödad person och 10 000 kr. för sakskada – var helt otillräckliga i tävlingssammanhang. Genom de höjningar av beloppen som därefter successivt har genomförts och som resulterat i att beloppen nu utgör 25 milj. kr. för personskada (utan individuell begränsning) och 5 milj. kr. för sakskada har situationen radikalt förändrats. Med ett sådant enhetligt begränsningsbelopp om 30 milj. kr. per fordon och händelse som trafikskadeutredningen föreslår – i förening med de väsentliga förbättringar av förmånerna från socialförsäkringen som har genomförts sedan år 1929 – torde riskerna för att tillgängliga belopp för trafikskadeersättning skall visa sig otillräckliga ens vid en mycket allvarlig tävlingsolycka vara utomordentligt ringa. Dessutom bör framhållas att det liksom hittills i och för sig inte lär möta hinder mot att behörig myndighet vid meddelande av tillstånd till sådana tävlingar som det här gäller föreskriver som villkor att tävlingsarrangören eller de tävlande skall teckna tilläggsförsäkringar som garanterar de presumtivt skadelidande ett ännu bättre skydd än trafikförsäkringen ger.

Också i prop. 1975/76:15 med förslag till trafikskadelag m. m. föreslogs att fordon som användes uteslutande inom inhägnat tävlingsområde skulle

omfattas av de nya trafikskadereglerna och alltså bl. a. vara trafikförsäkringspliktiga. Denna ståndpunkt kritiserades i ett par motioner till riksdagen. Enligt motionärerna skulle detta förslag kunna få svåra konsekvenser för motorsporten och dess utövare. Med anledning härav yrkades att fordon som användes uteslutande inom inhägnat tävlingsområde skulle tas undan från trafikskadelagen.

Efter att ha redogjort för försäkringsskyddet vid motortävlingar uttalade lagutskottet i sitt betänkande med anledning av propositionsförslaget (LU 1975/76:3) följande.

Som motionärerna påstått måste de för motortävlingar sålunda gällande ansvarighetsförsäkringarna anses ge tredje man, dvs. åskådarna, ett som regel tillfredsställande försäkringsskydd. Det bör dock observeras att de maximala skadeståndsbeloppen är väsentligt lägre än den högsta ersättning som enligt trafikskadelagen kan utgå med anledning av en och samma händelse, nämligen 50 milj. kr. När det gäller förare och funktionärer däremot är den nuvarande ordningen enligt utskottets mening inte tillfredsställande. De försäkringsbelopp som kan utbetalas på grund av olycksfallsförsäkringarna är även efter aviserade höjningar från den 1 januari 1976 alltför låga för att nämnda kategorier skall anses ha ett fullgott försäkringsskydd.

Vad utskottet nu anfört om bristerna i gällande försäkringsskydd utgör enligt utskottets mening ett starkt skäl för att låta den obligatoriska trafikförsäkringen omfatta även tävlingsfordonen. Härtill kommer att bilansvarighetslagen upphävs genom den nya trafikskadelagen. Om tävlingsfordonen undantas från trafikskadelagens tillämpningsområde blir en skadelidande vid en motortävling därför exklusivt hänvisad till de möjligheter att få skadestånd som reglerna i skadeståndslagen erbjuder. Det innebär såsom utskottet inledningsvis framhållit, att den skadelidande i princip måste styrka vållande hos fordonets förare, ägare eller brukare eller annan person. Eftersom de av motorsportorganisationerna tecknade ansvarighetsförsäkringarna är utformade för att täcka det ansvar som gällande ansvarighetslagstiftning ålägger förare, ägare och brukare av motorfordon, skulle ansvarighetsförsäkringarna i fortsättningen komma att täcka endast vållandeansvaret i skadeståndslagen. Behålls det nuvarande undantaget för tävlingsfordon i den nya lagstiftningen utan att annan reglering för dessa fordon kommer till stånd leder reformen följaktligen till en försämring av i första hand tredje mans möjligheter att få ersättning för skador i samband med motortävlingar. En sådan konsekvens anser utskottet inte godtagbar.

Försäkringsbranschens service AB har emellertid upplyst att branschen under hösten 1975 har gjort vissa undersökningar om möjligheterna att utomlands återförsäkra den nu föreslagna trafikförsäkringen. Det har därvid visat sig att det inte går att till rimliga kostnader återförsäkra en trafikförsäkring för tävlingsfordon om den skall täcka även skada på förare och fordon. Däremot torde möjlighet finnas att återförsäkra en ansvarighetsförsäkring som täcker skada som vid motortävling kan drabba tredje man. Nu angivna förhållanden medför att man från försäkringshåll inte f. n. kan ange vilka premier man kommer att bli tvungen att ta ut för att meddela en fullständig trafikförsäkring för tävlingsfordon. Med all sannolikhet kommer premierna dock att bli betydligt högre än vad man tidigare räknat med. Från försäkringshåll har vidare uppgetts att det visserligen torde gå att i praktiken ordna en trafikförsäkring individualiserad för varje tävlingsfordon

men att detta med hänsyn till fordonens karaktär kommer att medföra betydande administrativa besvär och kostnader, vartill kommer svårigheterna att kontrollera att trafikförsäkringsplikten efterlevs. En kollektiv ansvarighetsförsäkring är därför, såsom försäkringsbranschen ser det, den enda realistiska lösningen på försäkringsproblemet.

De upplysningar som sålunda lämnats från försäkringshåll visar att motionärernas farhågor för att ett införande av tävlingsfordonen under trafikskadelagen skulle kunna medföra kraftigt ökade försäkringskostnader varit berättigade. En sådan följd av lagstiftningen skulle i sin tur kunna få betydande negativa konsekvenser för motorsporten som sådan och för det arbete som motorsportorganisationerna lägger ned på att ge stora grupper av ungdomar med motorintresse en givande fritidssysselsättning och att samtidigt fostra dem till ansvarskännande och omdömesgilla fordonsförare. Härill kommer svårigheterna att administrera och kontrollera en trafikförsäkring för tävlingsfordon som ju utgör en mycket heterogen grupp av fordon och maskiner och som under en tävling kan få i stort sett vilka delar som helst utbyta.

Vad utskottet nu anfört visar att en generell lagstiftning för skador i följd av trafik med motorfordon på väg inte utan olägenheter eller ingrepp i lagstiftningens systematik kan göras tillämplig på den speciella verksamhet som motortävlingar inom inhägnat område utgör. Enligt utskottets mening bör därför ansvarighets- och försäkringsfrågorna, när det gäller tävlingsfordon, regleras särskilt. Utskottet tillstyrker med bifall till motionerna, såvitt nu är i fråga, att tävlingsfordonen undantas från trafikskadelagens tillämpning. Detta kan lagtekniskt ske genom att till 1 § första stycket fogas ett tillägg av innebörd att lagen ej tillämpas på motordrivet fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde.

Såsom utskottet tidigare anfört innebär undantagandet av tävlingsfordonen från lagens tillämpning en inte godtagbar försämring av tredje mans skadeståndsskydd. Detta kan emellertid avhjälpas genom en särskild ansvarighetslagstiftning för motortävlingar inom inhägnat tävlingsområde. En sådan ansvarighetslag bör tillerkänna tredje man rätt till ersättning för skada på rent objektiv grund. Rätten till ersättning bör garanteras genom en obligatorisk ansvarighetsförsäkring. Utskottet vill understryka att lagen även måste omfatta skador på tredje man under träningskörning. Hur den föreslagna lagen närmare bör utformas får ankomma på regeringen att överväga. Med hänsyn till att bilansvarighetslagen upphör att gälla, när trafikskadelagen träder i kraft den 1 juli 1976, måste förslag till en ny ansvarighetslag för tävlingsfordon föreläggas riksdagen under våren 1976.

Avslutningsvis vill utskottet ånyo stryka under vad utskottet tidigare anfört om att de nuvarande förarolycksfallsförsäkringarna inte ger förarna av tävlingsfordon ett tillfredsställande försäkringsskydd. Utskottet utgår emellertid från att motorsportorganisationerna nu, när skada på tävlingsförare inte kommer att omfattas av trafikskadelagen, vidtager åtgärder för att få till stånd en väsentlig höjning av de maximibelopp, som kan utgå från olycksfallsförsäkringarna. Detta torde kunna ske utan alltför betydande kostnader. Om någon förbättring av förarnas försäkringsskydd inte kan åstadkommas genom frivilliga avtal, torde det enligt utskottets mening bli nödvändigt att lagstiftningsvägen trygga deras rätt till ett fullgott skadestånd. Med hänsyn till frågans vikt förutsätter utskottet att regeringen följer utvecklingen på området och vidtar erforderliga åtgärder.

Riksdagen beslöt att trafikskadelagen ej skulle tillämpas på motordrivet fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde. Vidare anslöt sig riksdagen till vad utskottet anfört om behovet av skadestånds- och försäkringsskydd för tredje man vid träning och tävling med motorfordon inom inhägnat tävlingsområde samt om förbättrad olycksfallsförsäkring för tävlingsförare. Detta tillkännagavs för regeringen genom rskr 1975/76:113.

5 Föredraganden

Tävlingar med bil och motorcykel är stora publikevenemang i vårt land. Under år 1975 anordnades mer än 1 000 sådana tävlingar vilka besöktes av i det närmaste 850 000 åskådare. Motorsporten har också ett stort antal utövare. Svenska bilsportförbundet (SBF) och Svenska motorcykelförbundet (SVEMO), som handhar ledningen av bilsporten resp. motorcykelsporten i Sverige, består av drygt 600 föreningar med sammanlagt över 100 000 medlemmar. De flesta medlemmarna är yngre än 25 år. Förbundet ser som en viktig uppgift att ge ungdomar med motorintresse en givande fritidssysselsättning och att samtidigt fostra dem till ansvarskännande och omdömesgilla motorförare.

Motor tävlingar anordnas dels på allmän eller enskild väg, dels inom inhägnat tävlingsområde. För tävling på väg gäller vanliga trafikregler, och de tävlande är underkastade samma krav i fråga om registrering, körkort och trafikförsäkring m. m. som gäller för all annan trafik med motorfordon. Tävlingarna avgörs på vissa avgränsade sträckor, där hastigheten eller körskickligheten är utslagsgivande. Exempel på sådana tävlingar är bilrallyn samt tillförlitlighets- och trialtävlingar med motorcykel.

För tävling inom inhägnat tävlingsområde gäller däremot åtskilliga undantag från de författningsbestämmelser som annars måste iakttas vid trafik med motorfordon. De flesta trafikreglerna är inte tillämpliga i detta fall, och något krav på körkort eller viss minsta ålder gäller inte för den som för motorfordon inom sådant område. Fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde är vidare undantagna från de allmänna reglerna om registrering och trafikförsäkring m. m.

Motor tävlingar inom inhägnat tävlingsområde utövas i olika former på tävlingsbanor av speciell typ. Som exempel på sådana bantävlingar kan nämnas racing, rallycross och karting inom bilsporten samt road racing, motocross och speedway inom motorcykelsporten. Gemensamt för bantävlingarna är att hastigheten har utslagsgivande betydelse. Mycket höga hastigheter uppnås vid tävlingar på specialbyggda tävlingsbanor av typ Anderstorp. I allmänhet används specialutrustade och oregistrerade fordon.

Med hänsyn främst till de höga hastigheter som kan förekomma innebär bantävlingarna stora risker för olycksfall. Särskilt utsatta är naturligtvis de tävlande själva, men även funktionärer och åskådare löper risk att skadas om ett tävlingsfordon skulle komma ur kurs och köra av banan. Olyckor har också ibland inträffat. Den hittills svåraste olyckan utspelade sig år

1970, då två bilar under tävling på Gelleråsbanan vid Karlskoga hakade i varandra och slungades över banans avspärningar in bland publiken. Vid olyckan dödades 6 åskådare medan 35 åskådare skadades. I övrigt har inte något dödsfall inträffat bland åskådare. Under de senaste åren har över huvud taget inga åskådare skadats inom bilsporten och bara ett par lindriga åskåderskador förekommit inom motorcykelsporten. Även skador på funktionärer är sällsynta. Däremot skadas årligen flera förare eller passagerare under tävling eller träning på inhägnade banor. Under den senaste femårsperioden rör det sig i genomsnitt om 200–250 sådana personskador per år. I regel har skadorna dock varit relativt lindriga, och dödsfall är sällsynta även bland förare och passagerare.

Motorsportens nationella och internationella organisationer arbetar kontinuerligt på att öka säkerheten vid motortävlingarna. I vårt land har bilsportförbundet och motorcykelförbundet i sina tävlingsreglementen lämnat noggranna anvisningar om tävlingsbanornas beskaffenhet och avspärning mot publiken m. m. och om fordonens och de tävlandes utrustning e. d. Före varje tävling kontrollerar förbunden att dessa anvisningar följs. Vidare har regeringen år 1972 uppdragit åt statens trafiksäkerhetsverk att tillsammans med rikspolisstyrelsen och statens vägverk inrätta ett samarbetsorgan med uppgift att utarbeta föreskrifter och anvisningar för prövning av ansökningar om tillstånd till motortävlingar på väg och på slutna banor. Detta samarbetsorgan, den s. k. SAMT-gruppen, följer fortlöpande utvecklingen av säkerhetsfrågorna och ställer upp normer för säkerhetsanordningar till skydd för såväl de tävlande som åskådarna.

Också försäkringsskyddet vid skador som uppkommer i samband med motortävlingar har sedan länge tilldragit sig uppmärksamhet. F. n. skyddas åskådare och andra utomstående (s. k. tredje man) av en särskild ansvarsförsäkring som tecknas av arrangörerna genom bilsportförbundets resp. motorcykelförbundets förmedling. Försäkringen täcker skadestånd upp till 2 milj. kr. vid personskada och 500 000 kr. vid egendomsskada. I vissa fall förekommer även att arrangören tecknar en kompletterande ansvarsförsäkring som täcker ytterligare skadestånd. Sålunda har Anderstorp Racing Club en ansvarsförsäkring som täcker skadestånd upp till 7 milj. kr. Också de tävlande har ett visst försäkringsskydd. De är nämligen automatiskt anslutna till en olycksfallsförsäkring som tecknas genom förbundens förmedling. Försäkringen omfattar dödsfallsersättning med 25 000 kr. och invaliditetsersättning med maximalt 200 000 kr. inom bilsporten och 150 000 kr. inom motorcykelsporten. Vidare utgår dagsersättning och ersättning för läke- och resekostnader m. fl. utgifter. Ett motsvarande försäkringsskydd finns för funktionärer, som inom motorcykelsporten kan få ytterligare ersättning.

Frågan om försäkringsskyddet vid motortävlingar har behandlats i olika lagstiftningssammanhang. Diskussionen har därvid framför allt gällt om trafikförsäkringsplikt borde föreligga vid tävlingar med motorfordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde. Denna tanke har dock

tidigare i allmänhet avvisats. Det främsta skälet till denna ståndpunkt torde ha varit att den allmänna trafikförsäkringen inte borde belastas med de särskilda skaderisker som dessa tävlingar innebär. Vid något tillfälle har i stället föreslagits att en obligatorisk tävlingsförsäkring skulle införas vid sidan av den vanliga trafikförsäkringen för att täcka skador vid motortävlingar. Detta förslag har dock inte lett till lagstiftning.

Också vid tillkomsten av trafikskadelagen (1975:1410) diskuterades hur tävlingsfordonen borde behandlas i försäkringsavseende. Denna lag, som den 1 juli 1976 ersätter de nuvarande bestämmelserna om ersättning vid trafikskador i bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen, skiljer sig från dessa bestämmelser i framför allt följande hänseenden. Ersättningssystemet vid trafikskador omvandlas till ett från skadestandsreglerna fristående försäkringssystem, där det högsta ansvarsbeloppet för varje trafikförsäkring höjs till 50 milj. kr. med anledning av en och samma händelse. Från ett fordons trafikförsäkring utgår ersättning även till fordonets förare. Vid personskador har den skadelidande i princip rätt till full ersättning även om han själv har medverkat till skadan. Vid alla personskador, liksom vid sakskador som tillfogas utomstående tredje man, utgår ersättningen på rent objektiv grund, dvs. oberoende av om någon kan anses vållande till skadan eller ej.

Trafikskadelagen grundar sig på ett förslag av trafikskadeutredningen i betänkandet (SOU 1974:87) Trafikskadeersättning. I utredningens förslag gjordes inte något undantag för tävlingsfordon. Enligt utredningen fanns det nämligen inte något bärande skäl för att, som tidigare skett, ta undan dessa fordon från trafikförsäkringsplikten. Någon ändring i utredningens förslag i denna del gjordes inte i propositionsförslaget (prop. 1975/76:15). Riksdagen beslöt emellertid att tävlingsfordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde skulle undantas från trafikskadelagen (LU 1975/76:3, rskr 1975/76:113). Avgörande för detta beslut var att en tillämpning av lagen på dessa tävlingsfordon skulle kunna medföra kraftigt ökade försäkringskostnader för fordonen, något som i sin tur skulle kunna få betydande negativa konsekvenser för motorsporten som sådan.

I samband med detta beslut överlämnade riksdagen åt regeringen att utarbeta förslag till en särskild lag om försäkring vid motortävlingar inom inhägnat tävlingsområde. Enligt riksdagen borde ersättning från sådan försäkring utgå på rent objektiv grund till åskådare och andra utomstående som skadades vid sådana motortävlingar. Riksdagen uttalade vidare att de nuvarande förarolycksfallsförsäkringarna inte gav ett tillfredsställande försäkringsskydd. Om detta skydd inte förbättrades genom frivilliga avtal, kunde det enligt riksdagen bli nödvändigt att lagstiftningsvägen trygga även förarnas rätt till en fullgod ersättning. Riksdagen förutsatte att regeringen följde utvecklingen på området och vidtog erforderliga åtgärder.

För egen del vill jag till en början understryka att åskådare som skadas vid motortävlingar självfallet måste ha samma rätt till ersättning som trafik-

offer i allmänhet. Med hänsyn härtill kunde det synas ligga nära till hands att göra reglerna i trafikskadelagen om ersättning från trafikförsäkringen tillämpliga också på sådana skador. En sådan lösning skulle emellertid medföra vissa tekniska problem. Trafikskadelagen utgår nämligen från att det finns en individuell trafikförsäkring för varje försäkringspliktigt fordon, och försäkringsplikten skall fullgöras av fordonsägaren. Enligt vad som framkommit under riksdagsbehandlingen av lagen går denna ordning svårtigen att tillämpa på tävlingsfordonen, som inte alltid utgör några specificerade maskiner utan under en tävling kan få praktiskt taget alla delar utbytt. I vart fall är en kollektiv försäkring för dessa fordon lättare att administrera och kontrollera än individuellt tecknade trafikförsäkringar.

Åskådarnas rätt till ersättning bör alltså garanteras genom en särskild lag om obligatorisk försäkring vid motortävling inom inhägnat tävlingsområde. En sådan försäkring, som lämpligen kan kallas motortävlingsförsäkring, bör även finnas vid träning, övningskörning, uppvisning eller liknande användning inom sådant område. Försäkringen bör vara gemensam för alla tävlingsfordon som används vid dessa tillfällen och bör täcka både person- och saksador som därvid kan komma att tillfogas åskådarna.

Av vad jag nyss har sagt framgår att ansvaret för att motortävlingsförsäkring finns vid tävling, träning e. d. inom inhägnat tävlingsområde inte bör läggas på varje fordonsägare för sig. I fråga om försäkringspliktens fullgörande är det enligt min mening naturligt att i stället knyta an till den ordning som tillämpas beträffande de nuvarande frivilliga ansvarsförsäkringarna vid motortävlingar. Skyldigheten att ta motortävlingsförsäkring bör alltså åvila den som anordnar tävlingen, träningen e. d. Om en sådan anordnare inte finns, vilket kan tänkas inträffa vid vissa tränings- eller övningskörningar, bör försäkringsplikten i stället fullgöras av tävlingsområdets ägare. Har ägaren upplåtit hela området åt annan för sådant ändamål – något som inte är ovanligt – bör försäkringsplikten dock fullgöras av denne.

F. n. brukar bilsportförbundet resp. motorcykelförbundet kontrollera att ansvarsförsäkring finns, innan förbunden enligt sina tävlingsreglementen lämnar tillstånd till en motortävling inom inhägnat tävlingsområde. Från försäkringshåll har upplysts att denna kontroll har varit effektiv. Såvitt känt har nämligen inte något fall förekommit där ansvarsförsäkring har saknats vid en sådan tävling. Det torde kunna förutsättas att förbunden även efter det att försäkringsfrågan har reglerats i lag kommer att fortsätta med sin kontroll av att föreskriven försäkring finns vid motortävlingar inom inhägnat tävlingsområde. Med hänsyn härtill finns det enligt min mening inte anledning att nu överväga andra kontrollåtgärder. Skulle det emellertid komma att visa sig att förbundens kontroll inte är tillräcklig för att förhindra överträdelse av reglerna om motortävlingsförsäkring, får kontrollfrågan tas upp på nytt.

Givetvis måste det också finnas någon påföljd för den som inte fullgör sin försäkringsplikt. Sådana fall kan ju, trots förbundens kontroll, uppkomma

exempelvis när tävling, träning e. d. anordnas utan förbundens vetskap. Påföljden bör enligt min mening vara av samma slag som vid försummelse att ta trafikförsäkring. Sådan underlåtenhet bestraffas f. n. med böter. Jag avser emellertid att inom kort förelägga regeringen förslag till en proposition som innebär att bötespåföljden ersätts av en offentligrättslig avgift, benämnd trafikförsäkringsavgift. Genomförs detta förslag, kan det finnas anledning att införa en motsvarande avgift även för den som inte fullgör sin skyldighet att ta motortävlingsförsäkring. Som jag senare kommer att gå in på bör dock reglerna om motortävlingsförsäkring träda i kraft redan den 1 juli 1976, medan förslaget om trafikförsäkringsavgift är avsett att träda i kraft först vid en senare tidpunkt. Att införa en offentligrättslig avgift av detta slag enbart för den som underlåter att ta motortävlingsförsäkring bör inte komma i fråga. Till en början bör därför inte föreskrivas någon annan påföljd än böter för sådan underlåtenhet.

I likhet med vad som gäller i fråga om trafikförsäkring bör motortävlingsförsäkring kunna meddelas endast av försäkringsanstalt som har fått tillstånd därtill av regeringen. Sådan försäkringsanstalt bör å andra sidan också vara skyldig att på begäran meddela motortävlingsförsäkring. Skulle undantagsvis sådan försäkring saknas när åskådare tillfogas skada genom ett tävlingsfordon, bör samtliga försäkringsanstalter som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela motortävlingsförsäkring vara skyldiga att solidariskt utge den ersättning som skulle ha utgått om försäkring hade funnits. I överensstämmelse med vad som gäller på trafikförsäkringsområdet bör en särskild regel uppställas om att detta solidariska ansvar skall fördelas mellan försäkringsanstalterna efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade motortävlingsförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår. Försäkringsanstalterna bör dock, liksom när det gäller trafikförsäkring, ha möjlighet att sinsemellan komma överens om annan fördelningsgrund.

Beträffande åskådarnas rätt till ersättning från motortävlingsförsäkringen bör så långt möjligt tillämpas samma regler som gäller för trafikskadeersättning enligt trafikskadelagen. Ersättningssystemet bör alltså konstrueras som ett från skadestandsreglerna fristående försäkringssystem, från vilket ersättning för såväl person- som sakskada utgår på rent objektiv grund utan att det behöver fastställas att någon är personligen skadestandsansvarig. I likhet med trafikskadeersättningen bör ersättningsbeloppen dock bestämmas enligt skadestandsrättsliga principer. En utgångspunkt bör alltså vara att den skadelidande skall ha full ersättning för sin skada. Liksom på trafikförsäkringsområdet bör dock den begränsningen gälla att ersättning med anledning av en och samma händelse utgår med högst 50 milj. kr. Också när det gäller jämkning av ersättningen på grund av medverkan på den skadelidandes sida och återkrav av utgiven ersättning bör samma regler tillämpas som beträffande trafikskadeersättning. Vid personskador bör alltså jämkning eller återkrav i princip kunna förekomma bara när någon upp-

såtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan.

Från försäkringshåll har upplysts att ett försäkringssystem som är utformat på detta sätt inte behöver föranleda några större premiehöjningar i förhållande till premierna enligt de ansvarsförsäkringar som gäller f. n. vid motortävlingar. Problemet med återförsäkring kan enligt försäkringsbolagen lösas genom att större delen av de försäkringsanstalter som har tillstånd att meddela trafikförsäkring bildar en s. k. reassuranspool som täcker den i lagen föreskrivna försäkringsrisken. Avsikten är att över- eller underskott som uppkommer på grund av verksamheten med motortävlingsförsäkringen skall fördelas mellan de försäkringsbolag som ingår i denna pool efter förhållandet mellan bolagens premier för direkt tecknade trafikförsäkringar.

Dessa upplysningar ger vid handen att införandet av en motortävlingsförsäkring till skydd för åskådare vid motortävlingar inte behöver få några negativa konsekvenser i ekonomiskt avseende för motorsporten. Försäkringsbolagens lösning för att komma till rätta med återförsäkringsproblemen har jag inte någon erinran mot. Enligt min mening behöver denna fråga dock inte regleras i lag.

En särskild fråga är vad som skall gälla när skador tillfogas någon som tjänstgör som funktionär vid en motortävling. F. n. gäller att funktionärer som utför detta uppdrag i sin anställning – som fallet är med poliser, militärer och brandmän som tjänstgör för att upprätthålla ordning och säkerhet vid tävlingen – som regel har ett tillfredsställande skydd genom den trygghetsförsäkring som fr. o. m. år 1974 gäller för större delen av arbetsmarknaden. Övriga funktionärer har emellertid endast ett bristfälligt skydd. De olycksfallsförsäkringar som f. n. gäller för deras del ger nämligen inte på långt när samma möjligheter till ersättning.

Enligt min mening finns det inte någon anledning att i ersättningshänseende behandla funktionärer på annat sätt än åskådare som råkar ut för skada vid en motortävling. Den förut förordade motortävlingsförsäkringen bör därför omfatta också person- och sakskadorna som vid tävling, träning e. d. med ett tävlingsfordon tillfogas därvid tjänstgörande funktionärer. Med hänsyn till det fåtal sådana skador som hittills har förekommit torde en sådan utvidgning av försäkringen inte behöva medföra någon nämnvärd ökning av försäkringskostnaden. Denna slutsats har bekräftats från försäkringshåll.

Det kan ifrågasättas om det inte behövs ett lagreglerat försäkringsskydd också för förare och passagerare som deltar i en motortävling. De frivilliga olycksfallsförsäkringar som f. n. finns för denna kategori berättigar inte alls till samma belopp som kan utgå ur den nyss förordade motortävlingsförsäkringen. En höjning av beloppen till den nivå som skall gälla enligt denna försäkring skulle emellertid utan tvekan leda till kraftigt ökade försäkringskostnader. En sådan kostnadsstegring skulle kunna få negativa konsekvenser för motorsporten och bl. a. försvåra den viktiga ungdomsverksamhet som motororganisationerna bedriver. Med hänsyn härtill får man enligt min me-

ning acceptera att försäkringsskyddet för förare och passagerare läggs på en något lägre nivå.

Detta hindrar inte att man i och för sig skulle kunna genomföra en lagreglering som innebär att förare och passagerare får ett bättre försäkringsskydd än de har enligt de nuvarande olycksfallsförsäkringarna. Sedan denna fråga aktualiserats vid tillkomsten av trafikskadelagen har emellertid de belopp som kan utgå ur olycksfallsförsäkringarna höjts inte oväsentligt, och det finns anledning anta att denna utveckling kommer att fortsätta. Jag anser därför att man f. n. bör avstå från att föra in några lagregler om försäkring till förmån för förare och passagerare som skadas vid motortävlingar. Jag avser emellertid att följa utvecklingen på området med uppmärksamhet. Skulle den hittillsvarande frivilliglinjen inte leda till ett allt bättre försäkringsskydd för förare och passagerare, får frågan om en lagreglering av deras försäkringsskydd tas upp på nytt.

Skador på den som framför eller medföljer ett tävlingsfordon under pågående tävling, träning e. d. bör alltså inte ersättas från den obligatoriska motortävlingsförsäkringen. Ersättning från denna försäkring bör inte heller utgå för saksador som vid ett sådant tillfälle tillfogas någon av tävlingsdeltagarna. Däremot bör försäkringen enligt min mening täcka både person- och saksador som uppkommer för en tävlingsdeltagare när han inte själv deltar i den aktuella tävlingen etc. I detta fall finns det inte anledning att behandla honom annorlunda än andra utomstående som tillfogas skada vid en motortävling.

När det gäller skador på tävlingsfordon finns inte något allmänt intresse av ett lagreglerat försäkringsskydd. Liksom hittills bör man låta fordonsägarna själva avgöra i vad mån deras fordon bör skyddas genom försäkring. Detsamma gäller beträffande egendom som finns i fordonen. Från den obligatoriska motortävlingsförsäkringen bör alltså undantas skador på tävlingsfordon och egendom i sådant fordon. Enligt min mening bör detta undantag gälla vare sig fordonet användes vid skadetillfället eller ej. Ett motsvarande undantag bör också uppställas för skador på andra motordrivna fordon som kan finnas inom det inhägnade tävlingsområdet, liksom för saksador som tillfogas den som har tagit motortävlingsförsäkringen eller tävlingsområdets ägare eller nyttjanderättshavare.

Som förut nämnts innehåller trafikskadelagen f. n. ett undantag för motordrivna fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde. Fordon som används såväl inom som utom sådant område omfattas emellertid av lagen. Det innebär att sådant fordon måste vara trafikförsäkrat och att fordonets trafikförsäkring täcker även skador som uppkommer när fordonet deltar i tävling, träning e. d. inom inhägnat tävlingsområde. Härvid kan inte bara skador på åskådare och funktionärer utan också skador på tävlande och på andra tävlingsfordon komma att ersättas från trafikförsäkringen. Detta är emellertid enligt min mening inte någon lämplig ordning. För det första kan ett så vidsträckt försäkringsansvar vid motortävlingar e. d. leda till mycket höga försäkringspremier för de berörda fordonsägarna. De

skäl som har föranlett att skador på förare och passagerare i tävlingsfordon och skador på sådana fordon inte ersätts från motortävlingsförsäkringen talar alltså för att dessa skador undantas också från trafikskadelagen. Vidare ter det sig helt allmänt naturligt att tillämpa samma ersättningsregler för alla fordon som deltar i motortävlingar e. d. inom inhägnat tävlingsområde, oavsett vilket slags fordon det är fråga om. Härtill kommer att både beräkningen av försäkringspremierna och administrationen av försäkring ersättningsarna blir enklare, om motortävlingsförsäkringen ensam svarar för alla skador som vid dessa tillfällen tillfogas åskådare och funktionärer genom ett tävlingsfordon, oavsett till vilken kategori det hör.

Vad jag nu har sagt talar för att de nya reglerna om motortävlingsförsäkring görs tillämpliga inte bara på fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde utan också på andra fordon i fall då de används för tävling e. d. inom sådant område. Undantagsregeln i trafikskadelagen bör utformas på motsvarande sätt.

Undantaget i trafikskadelagen för fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde avser, förutom de egentliga tävlingsfordonen, också fordon som inte används för tävling, träning e. d. utan för andra ändamål. Exempel på sådana fordon är vissa jeepar och brandfordon. Dessa fordon bör emellertid enligt min mening följa samma regler som områdesfordon i allmänhet och alltså omfattas av trafikskadelagens bestämmelser om trafikförsäkringsplikt m. m.

Av de skäl som jag nu har redovisat bör det nämnda undantaget i trafikskadelagen ändras så att det avser motordrivet fordon när det används för tävling, träning e. d. inom inhägnat tävlingsområde.

Som framhölls vid riksdagsbehandlingen av trafikskadelagen bör de nya reglerna om motortävlingsförsäkring träda i kraft samtidigt med trafikskadelagen, alltså den 1 juli 1976. På så sätt undviks att reformen av de nuvarande trafikskadereglererna under en övergångstid leder till en försämring av i första hand åskådarnas möjligheter att få ersättning för skador i samband med motortävlingar.

6 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om motortävlingsförsäkring,
2. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

7 Specialmotivering

7.1 Förslaget till lag om motortävlingsförsäkring

1 §

Denna paragraf innebär att motortävlingsförsäkring skall finnas vid tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande användning av motordrivet fordon inom inhägnat tävlingsområde. Med uttrycket "liknande användning" avses t. ex. halkkörning eller provkörning (testkörning) inom inhägnat tävlingsområde. Försäkringen gäller kollektivt för alla fordon som deltar i tävlingen, träningen etc. Till skillnad från trafikförsäkringen behöver den alltså inte tecknas individuellt för varje fordon.

Lagen tar i första hand sikte på fordon som används uteslutande för tävling, träning e. d. inom inhägnat tävlingsområde och av den anledningen inte är trafikförsäkrade. Reglerna om motortävlingsförsäkring är emellertid tillämpliga också på andra motordrivna fordon när de används för ändamål som nyss har angetts inom inhägnat tävlingsområde. Att bestämmelserna i trafikskadelagen om trafikförsäkringsplikt m. m. inte gäller vid sådana tillfällen framgår av den föreslagna ändringen av 1 § trafikskadelagen. Där emot tillämpas trafikskadelagen på fordon som visserligen används inom inhägnat tävlingsområde men för annat ändamål än tävling, träning etc. (t. ex. vissa jeepar och brandfordon). Dessa fordon omfattas inte av reglerna om motortävlingsförsäkring.

Med tävlingsområde avses ett område som är inrättat för körningar där något slag av tävlingsmoment ingår. Det är dock inte något krav att tävlingarna utövas i mera organiserade former. Även t. ex. kartingbanor som används för ren nöjeskörning är att anse som tävlingsområden, om deltagarna sinsemellan tävlar mot varandra om att komma först. Att ett område som är inrättat för tävling används även för annat ändamål medför inte att det förlorar sin karaktär av tävlingsområde. Om något inslag av tävling aldrig förekommer inom området kan det dock ej betecknas som tävlingsområde. Sådana halkbanor som inte används för något annat ändamål än övningskörning på is omfattas alltså inte av reglerna om motortävlingsförsäkring. Fordon som används på sådan bana måste därför vara trafikförsäkrade.

Som förut nämnts gäller vidare att tävlingsområdet skall vara inhägnat för att reglerna om motortävlingsförsäkring skall bli tillämpliga. Härmed bör i princip förstås att området skall vara avspärrat på sådant sätt att obehöriga förhindras tillträde. Vilka krav som bör ställas på inhägnaden för att den skall anses tillräckligt effektiv i detta hänseende får avgöras från fall till fall. Helt allmänt kan sägas att inhägnaden bör antingen utgöra ett svårforcerat hinder eller i annat fall kompletteras med vakthållning. Enligt min mening kan det överlämnas åt statens trafiksäkerhetsverk att meddela erforderliga anvisningar på denna punkt.

Det kan tilläggas att sådana avspärrade sträckor som förekommer vid rally-, tillförlitlighets- och trialtävlingar inte är inhägnade tävlingsområden i den bemärkelse som nyss har angetts. Avspärningarna är nämligen i detta fall enbart till för att förhindra att obehöriga trafikanter kommer in på tävlingssträckan. Däremot finns inte någon inhägnad som hindrar åskådare och andra utomstående att ge sig in på denna sträcka. Det sagda innebär att fordon som deltar i denna typ av tävlingar måste vara trafikförsäkrade även vid körning på avspärrade sträckor.

Skyldigheten att ta motortävlingsförsäkring åvilar den som vid varje tillfälle anordnar tävlingen, träningen e. d. I regel är denne anordnare en förening som tillhör bilsportförbundet eller motorcykelförbundet. I vissa fall kan det dock förekomma att tävlingen, träningen e. d. anordnas av andra sammanslutningar eller av enskilda personer som hyr tävlingsbanan för detta ändamål. Även sådan anordnare är skyldig att se till att motortävlingsförsäkring finns vid detta tillfälle. Det kan också hända att den som disponerar tävlingsområdet ger enskilda personer lov att tillfälligtvis träna eller övningsköra på området. I ett sådant fall finns det inte någon anordnare för denna träning eller övningskörning. Av paragrafen följer att försäkringsplikten då i stället fullgörs av tävlingsområdets ägare. Om denne inte själv använder området till tävling, träning o. d. utan har upplåtit hela området – alltså inte bara själva tävlingsbanan – för sådant ändamål (t. ex. till en förening som är ansluten till bilsportförbundet eller motorcykelförbundet), överflyttas dock detta ansvar på den till vilken upplåtelsen har skett.

Att motortävlingsförsäkring finns vid motortävlingar inom inhägnat tävlingsområde torde komma att kontrolleras av bilsportförbundet resp. motorcykelförbundet innan de enligt sina tävlingsreglementen lämnar tillstånd till tävlingen. Som jag har sagt i den allmänna motiveringen finns det med hänsyn härtill inte anledning att nu föra in några särskilda lagregler om kontrollåtgärder. Enligt min mening föreligger det dock inte något hinder mot att också polismyndighet kontrollerar att motortävlingsförsäkring finns, innan myndigheten meddelar tillstånd till en motortävling enligt 12 § allmänna ordningsstadgan (1956:617). Tvärtom synes detta kunna vara lämpligt.

2 §

Enligt denna paragraf, som har motsvarighet i 5 § första stycket trafikskadelagen, meddelas motortävlingsförsäkring av försäkringsanstalt som har fått tillstånd därtill av regeringen. Försäkringsanstalt som har fått sådant tillstånd är skyldig att på begäran meddela motortävlingsförsäkring och att utfärda bevis därom enligt formulär som försäkringsinspektionen fastställer.

3 §

Paragrafen innebär enligt huvudregeln att ersättning från motortävlingsförsäkring utgår för person- eller sakskada som orsakas genom motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde. I uttrycket tävling, träning etc. inbegrips givetvis även sedvanlig förflyttning i samband därmed till och från depå e. d.

Från den angivna huvudregeln gäller dock vissa undantag. Ett första undantag avser person- eller sakskada som tillfogas den som framför eller medföljer motordrivet fordon när det deltar i tävlingen, träningen e. d. Där- emot gäller försäkringen även gentemot en sådan person när fordonet vid skadetillfället inte är aktivt inbegripet i tävlingen etc. Också i detta fall bör dock sedvanlig förflyttning till och från depå e. d. anses höra till tävlingen. I övrigt får eventuella gränsdragningsproblem lösas i rättstillämpningen.

Ett andra undantag gäller skada på motordrivet fordon inom inhägnat tävlingsområde eller egendom i sådant fordon. Sådana skador ersätts inte från motortävlingsförsäkringen, vare sig fordonet vid skadetillfället deltog i tävling, träning e. d. eller blev påkört när det stod uppställt utanför tävlingsbanan. Undantaget avser såväl tävlingsfordon som andra motordrivna fordon vilka vid skadetillfället befann sig inom det inhägnade tävlingsområdet (t. ex. sådana jeepar eller brandfordon som brukar finnas på vissa tävlingsområden).

Ett tredje undantag har slutligen föreskrivits beträffande sakskada som tillfogas försäkringstagaren eller tävlingsområdets ägare eller nyttjanderätts-havare.

4 §

Av paragrafen framgår att vissa skadeståndsrättsliga regler skall tillämpas på ersättning från motortävlingsförsäkring. Sålunda skall ersättningen bestämmas enligt de principer som gäller för bestämmande av skadestånd enligt 5 kap. skadeståndslagen (1972:207). Vidare kan ersättningen jämkas på grund av medverkan på den skadelidandes sida enligt vad som föreskrivs i 6 kap. 1 § skadeståndslagen. Vid personskador får jämkning alltså i princip ske bara när den skadelidande har medverkat till skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Slutligen skall reglerna i lagen (1973:213) om ändring av skadeståndslivräntor äga motsvarande tillämpning på ersättning från motortävlingsförsäkring.

Att de nu angivna skadeståndsreglerna skall tillämpas på ersättning från motortävlingsförsäkring överensstämmer med vad som för motsvarande fall gäller i fråga om trafikskadeersättning enligt 9 och 12 §§ trafikskadelagen. På samma sätt som beträffande trafikskadeersättning bör dessutom allmänna

skadeståndsrättsliga grundsatser kunna tillämpas på ersättning från motortävlingsförsäkring (se prop. 1975/76:15 s. 113, 249 f och 268).

5 §

Paragrafen innebär att ersättning från motortävlingsförsäkring utgår med högst 50 milj. kr. med anledning av en och samma händelse. I beloppet inräknas inte ränta eller ersättning för rättegångskostnader. Skulle detta belopp i ett visst fall inte räcka till för att bereda alla skadelidande full gottgörelse, utgår i första hand ersättning för personskada. I ett sådant fall skall ersättningarna till dem som inte kan beredas full gottgörelse nedsättas med samma kvotdel för var och en. Kan efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, kan regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

De nu återgivna bestämmelserna motsvarar dem som gäller beträffande trafikskadeersättning enligt 14 § trafikskadelagen.

6 §

Enligt paragrafen har samtliga försäkringsanstalter som har tillstånd att meddela motortävlingsförsäkring ett solidariskt ersättningsansvar för skada som orsakas genom tävlingsfordon i fall då motortävlingsförsäkring saknas. Anstalterna svarar därvid för den ersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits. Att anstalterna har viss återkravs rätt mot den försäkringspliktige för den utgivna ersättningen framgår av 7 § andra stycket.

Paragrafen motsvarar vad som gäller på trafikförsäkringsområdet enligt 16 § första stycket trafikskadelagen när skada orsakas genom ett fordon som saknar föreskriven trafikförsäkring. Däremot saknas motsvarighet till bestämmelsen i 16 § andra stycket trafikskadelagen, som innebär att trafikförsäkringsanstalterna har ett solidariskt ansvar även för trafikskadeersättning som skulle ha utgått från trafikförsäkringen för fordon vars identitet inte kan fastställas. Någon anledning att ställa upp en sådan bestämmelse i detta sammanhang finns inte. Motortävlingsförsäkringen täcker ju alla skador som vid tävling, träning etc. tillfogas åskådare och funktionärer genom något av de därvid deltagande tävlingsfordonen, även om det inte kan utredas genom vilket fordon skadan har orsakats.

I fall när försäkringsanstalterna har solidariskt utgett ersättning enligt förevarande paragraf skall deras inbördes ersättningsansvar fördelas efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade motortävlingsförsäkringar som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår. En motsvarande reglering gäller för trafikförsäkringsanstalterna enligt 24 § första stycket trafikskadelagen. Liksom på trafikförsäkringsområdet kan dock de försäkringsanstalter som har tillstånd att meddela mo-

tortävlingsförsäkring sinsemellan komma överens om annan fördelningsgrund. Detta framgår av 8 §.

7 §

Paragrafen innehåller regler om regressrätt för den som har utgett ersättning enligt lagen.

I första stycket regleras rätten för försäkringsanstalt som har utgett ersättning från motortävlingsförsäkring att kräva ersättningen åter från annan. I detta fall äger 20 § första stycket och 21 § trafikskadelagen motsvarande tillämpning. Det innebär att ersättningen i princip kan krävas åter endast från den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Försäkringsanstalten kan emellertid i försäkringsavtalet förbehålla sig rätt att kräva ersättningen åter även från försäkringstagaren intill belopp för vilket denne har åtagit sig att stå självrisk. När det gäller fysisk person får sådan självrisk dock uppgå till högst en tiondedel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gäller för januari månad det år skadehändelsen inträffar. Beträffande den närmare innebörden av 20 § första stycket och 21 § trafikskadelagen kan hänvisas till prop. 1975/76:15 s. 129 ff och LU 1975/76:3 s. 33 f.

Hänvisningen i andra stycket till 24 § andra stycket första punkten trafikskadelagen innebär att försäkringsanstalter som enligt 6 § har gett ut ersättning i fall då motortävlingsförsäkring saknas får intill en tiondedel av det förut nämnda basbeloppet kräva ersättningen åter från den som var skyldig att ta motortävlingsförsäkring.

I tredje stycket föreskrivs rätt för den som har utsatts för återkrav enligt första eller andra stycket att i sin tur kräva ersättningen åter från annan som är ansvarig för skadan på sätt som anges i 20 § första stycket trafikskadelagen, dvs. i huvudsak från annan som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Enligt bestämmelsen får ersättningen krävas åter från denne efter vad som är skäligt. När det gäller återkrav mellan flera som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet medför denna skälighetsregel att ersättningen får fördelas mellan dem med hänsyn främst till graden av skuld på ömse sidor. Däremot bör försäkringstagare som har krävts på självriskbelopp enligt första stycket eller försäkringspliktig som enligt andra stycket har krävts på belopp motsvarande självrisk i regel inträda intill det utgivna beloppet i försäkringsanstaltens resp. försäkringsanstalternas rätt till skadestånd av den som har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

8 §

Enligt denna paragraf, som motsvarar 26 § trafikskadelagen, får regress i princip inte utövas i vidare utsträckning än som anges i 7 §. Utöver vad

som följer av dessa regressregler får dock ersättning som har utgetts enligt lagen krävas åter från annan än försäkringstagaren som har åtagit sig att slutligt svara för ersättningen. Detta torde kunna få praktisk betydelse främst i fall när försäkringsanstalter som har tillstånd att meddela motortävlingsförsäkring svarar solidariskt enligt 6 § för den ersättning som skulle ha utgått från motortävlingsförsäkring om sådan hade funnits. Enligt lagen fördelas detta ersättningsansvar efter förhållandet mellan influtna premier för direkt tecknade motortävlingsförsäkringar. Som jag har nämnt i den allmänna motiveringen avser emellertid försäkringsanstalterna att sinsemellan fördela över- eller underskott, som uppkommer på grund av verksamheten med dessa försäkringar, efter förhållandet mellan influtna premier för direkt tecknade trafikförsäkringar. Ingås en sådan överenskommelse, ligger det nära till hands att denna fördelningsgrund tillämpas också i fall som avses i 6 §. Detta är tillåtet enligt förevarande paragraf.

9 §

I paragrafen, som motsvarar 27 § trafikskadelagen, föreskrivs att den som har tagit motortävlingsförsäkring skall underrätta försäkringsanstalten så snart han har fått kännedom om händelse som kan medföra försäkringsfall enligt lagen om motortävlingsförsäkring. Han är vidare skyldig att på begäran lämna försäkringsanstalten behövliga upplysningar och handlingar.

10 §

Genom paragrafen görs 17–19, 28 och 29 §§ trafikskadelagen tillämpliga på motortävlingsförsäkring, varvid vad som sägs om avtal om trafikförsäkring och trafikskadeersättning i stället skall avse avtal om motortävlingsförsäkring resp. ersättning från sådan försäkring.

Hänvisningen till 17 § trafikskadelagen innebär att skadelidandes rätt till ersättning från motortävlingsförsäkring får, utöver vad som framgår av lagen om motortävlingsförsäkring, inskränkas endast på grund av omständighet som har inträffat efter skadehändelsen och som enligt lagen (1927:77) om försäkringsavtal kan medföra begränsning av försäkringsgivarens skyldighet att utge försäkringsbelopp. Beträffande den närmare innebörden av bestämmelsen kan hänvisas till prop. 1975/76:15 s. 118 f och 261 f.

Genom hänvisningen till 18 § trafikskadelagen regleras förhållandet mellan ersättning från motortävlingsförsäkring och skadestånd enligt allmänna regler. I enlighet med vad jag har förordat i den allmänna motiveringen har ersättningssystemet enligt den nu föreslagna lagen utformats som ett från skadeståndsrättsliga regler fristående försäkringssystem, från vilket ersättning utgår på objektiv grund utan att det behöver fastställas att någon är personligen skadeståndsansvarig. Eftersom ersättningen dock bestäms enligt skadeståndsrättsliga principer, har en skadelidande som är berättigad

till sådan ersättning i regel inget behov av att i stället yrka skadestånd av någon enskild person. Något hinder mot att kräva skadestånd i ett sådant fall föreligger dock inte. När ersättning från motortävlingsförsäkring kan utgå, har den skadelidande alltså en valrätt mellan ersättning från denna försäkring och skadestånd av den som enligt allmänna regler svarar för skadan. Detta framgår av hänvisningen till 18 § första stycket första punkten trafikskadelagen.

I fall när ersättning inte kan utgå enligt lagen om motortävlingsförsäkring, föreligger enbart möjligheten att kräva skadestånd. Av hänvisningen till 18 § första stycket andra punkten trafikskadelagen framgår dock att denna möjlighet är inskränkt, om den skadelidandes rätt till ersättning från motortävlingsförsäkring helt eller delvis har fallit bort på grund av omständighet som har inträffat efter skadehändelsen (t. ex. när rätten till ersättning har preskriberats). Även i ett sådant fall får den skadelidande dock kräva skadestånd, om särskilda skäl föreligger. Beträffande den närmare innebörden härav kan hänvisas till prop. 1975/76:15 s. 124.

Av 3 § 2 framgår att motortävlingsförsäkringen inte täcker skador på bl. a. tävlingsfordon eller egendom i sådant fordon. Om skadan har vållats av en åskådare eller annan utomstående person, kan den skadelidande vända sig mot denne och yrka skadestånd. På grund av hänvisningen till 18 § andra stycket trafikskadelagen jämkas sådant skadestånd efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna. I varje fall om fordonet vid skadetillfället deltog i tävling, träning e. d. bör det objektiva ansvar som åvilar motortävlingsförsäkringen gentemot en skadelidande tredje man leda till att skadestånd av denne för skada på fordonet eller egendom i fordonet regelmässigt jämkas oberoende av om medvållande till skadan föreligger eller ej. Om skadan i stället har vållats av en tävlingsdeltagare kan det vara något osäkert, om den skadelidande över huvud taget har rätt till skadestånd. Den omständigheten att den skadelidande frivilligt har utsatt sig för den risk för sådan skada som tävlingen, träningen e. d. typiskt sett innebär torde nämligen ofta utesluta skadeståndsansvar. Skulle rätt till skadestånd emellertid i något fall föreligga, blir den särskilda jämningsregeln i 18 § andra stycket trafikskadelagen tillämplig. Hur den skälighetsbedömning som denna regel föreskriver bör utföras i ett sådant fall får avgöras i rättstillämpningen.

Den särskilda jämningsregeln i 18 § andra stycket trafikskadelagen gäller inte vid skador på egendom utanför ett tävlingsfordon. I fråga om skadestånd med anledning av sådana skador tillämpas i stället den allmänna medvållande-regeln i 6 kap. 1 § skadeståndslagen. Detsamma gäller beträffande skadestånd med anledning av personskada.

Genom hänvisningen till 19 § trafikskadelagen fastslås att den som har utgett skadestånd med anledning av skada som har orsakats genom ett tävlingsfordon har regressrätt mot motortävlingsförsäkringen eller, i fall som avses i 6 §, mot försäkringsanstalter som svarar solidariskt för ersättning

som skulle ha utgått från försäkringen om sådan hade funnits. Sådant återkrav får dock inte göras gällande i den mån ersättningen skulle ha kunnat krävas åter från den skadeståndsskyldige enligt 20 § trafikskadelagen, dvs. i huvudsak när skadan vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Av hänvisningen till 19 § trafikskadelagen framgår vidare att försäkringsgivare, som enligt avtal om annan skadeförsäkring än motortävlingsförsäkring har utgett ersättning för skada som orsakats genom ett tävlingsfordon, inträder intill beloppet av den utgivna ersättningen i försäkringshavarens rätt till ersättning från motortävlingsförsäkring. Detsamma gäller när enligt förbindelse i avtal om olycksfalls- eller sjukförsäkring ersättning har utgetts med verkliga beloppet av sjukvårdskostnader eller andra utgifter och förluster som olycksfallet eller sjukdomen har medfört.

Beträffande den närmare innebörden av 19 § trafikskadelagen kan hänvisas till prop. 1975/76:15 s. 126 ff.

I fråga om preskription av rätten till ersättning från motortävlingsförsäkring hänvisar förevarande paragraf till 28 § trafikskadelagen. Denna hänvisning innebär att den som vill bevaka rätt till ersättning enligt den nya lagen eller fordringsrätt i övrigt på grund av avtal om motortävlingsförsäkring skall väcka talan inom tre år från det han fick kännedom om att fordringen kunde göras gällande och i varje fall inom tio år från det fordringen tidigast hade kunnat göras gällande. Försummar han det, är talan förlorad. Förbehåll om kortare tid för väckande av talan än som nu har angetts är utan verkan mot den som har anspråk på ersättning från motortävlingsförsäkring. Beträffande den närmare innebörden av 28 § trafikskadelagen kan hänvisas till prop. 1975/76:15 s. 138 f och 265.

Hänvisningen till 29 § trafikskadelagen innebär för det första att fordran på ersättning från motortävlingsförsäkring med anledning av personskada inte får utmätas för den skadelidandes skuld. Utmätning av livräntebelopp kan dock ske enligt vad som föreskrivs i utsökningslagen (1877:31 s. 1). Vidare fastslås genom hänvisningen till 29 § trafikskadelagen att försäkringsanstalt får kvitta fordran på självriskbelopp mot försäkringstagarens fordran hos anstalten samt att fordran på ersättning motsvarande självriskbelopp i fall då motortävlingsförsäkring saknas får kvittas mot fordran som innehas av den försäkringspliktige. Slutligen gäller på grund av hänvisningen till 29 § trafikskadelagen att fordran på ersättning från motortävlingsförsäkring med anledning av personskada inte får i vidare mån än som följer av hänvisningen till 19 § trafikskadelagen överlätas innan ersättningen är tillgänglig för lyftning. Beträffande innebörden av de nu berörda bestämmelserna kan hänvisas till prop. 1975/76:15 s. 139 f.

11 §

Denna paragraf innehåller en bestämmelse om straff för den som underlåter att fullgöra sin skyldighet att ta motortävlingsförsäkring. Bestäm-

melsen motsvarar vad som enligt 31 § andra stycket trafikskadelagen gäller när någon inte fullgör sin trafikförsäkringsplikt beträffande ett fordon som blir trafikförsäkringspliktigt i och med att det brukas i trafik med den försäkringspliktiges vilja och vetskap.

Som jag har nämnt i den allmänna motiveringen kan det senare bli aktuellt att byta ut den föreslagna straffsanktionen mot en offentligrättslig avgift av samma slag som den trafikförsäkringsavgift som jag avser att föreslå inom kort.

7.2 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen

I 1 § första stycket 2 trafikskadelagen föreskrivs f. n. att lagen inte tillämpas på motordrivet fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde. Av de skäl som jag har angett i den allmänna motiveringen har undantagsbestämmelsen nu ändrats så att den avser motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde. Detta innebär att inte bara fordon som brukas enbart vid tävling etc. inom inhägnat tävlingsområde utan också andra fordon omfattas av undantagsbestämmelsen när de används för sådant ändamål. Reglerna i trafikskadelagen gäller alltså inte vid de angivna tillfällena utan i stället tillämpas bestämmelserna i lagen om motortävlingsförsäkring. Genom den nya formuleringen av undantagsbestämmelsen blir å andra sidan trafikskadelagen tillämplig på fordon som i och för sig används inom inhägnat tävlingsområde men som inte deltar i tävling, träning etc. (t. ex. vissa jeepar och brandfordon).

8 Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att antaga förslagen till

1. lag om motortävlingsförsäkring,
2. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

9 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom propositionen föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

Innehållsförteckning

Sid.

Lagförslag	2
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 4 mars 1976	5
1 Inledning	5
2 Motorsporten i Sverige	6
2.1 Organisation	6
2.2 Tävlingsformer	7
2.3 Särskilda regler för motortävlingar	10
2.4 Försäkringsskyddet vid motortävlingar	11
2.4.1 Försäkringsskyddet för åskådare	12
2.4.2 Försäkringsskyddet för förare och passagerare	13
2.4.3 Försäkringsskyddet för funktionärer	13
2.5 Skadestatistik	14
2.5.1 Skador på åskådare	15
2.5.2 Skador på tävlande och funktionärer	16
3 Trafikskadelagstiftningen	17
4 Frågans tidigare behandling	19
5 Föredraganden	23
6 Upprättade lagförslag	30
7 Specialmotivering	31
7.1 Förslaget till lag om motortävlingsförsäkring	31
7.2 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen	39
8 Hemställan	39
9 Beslut	39