

Nr 325.

Av herr **Skantze m. fl.**, om utredning angående anordnande av vadhållning medelst totalisator i samband med motortävlingar.

Genom beslut år 1923 återinfördes i Sverige användningen av totalisator för vadhållning vid offentliga hästkapploppningar, varvid de inkomster, som därigenom komme att inflyta till statsverket, skulle användas till hästsportens främjande. Dessa medel, som de första åren uppgingo till tämligen blygsamma belopp, ca 200 000 kronor årligen, ha successivt stigit och upptagas i innevarande års budget till inte mindre än 6 miljoner kronor. Användningen av totalisator har sålunda i vårt land liksom i övriga länder med liknande system visat sig vara av synnerligen stort värde för hästavelns befrämjande.

Vid 1927 års riksdag framfördes förslag att totalisator på likartat sätt skulle införas även vid automobil-, motorcykel- och cykeltävlingar. Gentemot detta förslag framfördes i vederbörande utskotts utlåtande bl. a.: »Utskottet tror, att andra delar av sporten t. ex. fotboll, brottning, boxning m. fl., med lika rätt komme att kräva totalisators införande vid sina matcher, om denna bleve tillåten vid i motionen föreslagna tävlingar. Sådana konsekvenser har motionären måhända ej tänkt sig, och utskottet vill ej heller medverka till deras frammanande. Utskottet tvivlar ej på att inkomsterna bleve stora men antar på goda grunder, att de väsentligen komme att flyta från håll, där den ekonomiska bärkraften vore svag, alltså i motsats till nuvarande förhållanden vid hästtävlingarna. Att idrottsintresset skulle bytas i intresse för vadhållning, så att den senare blir huvudsak, torde däremot vara att befara, och då ungdomen i första hand bleve utsatt för vadhållningens frestelser, anser utskottet att även hänsynen mot denna ungdom bör motivera ett avslag å motionen.» Riksdagen beslöt i anslutning härtill att avslå motionen.

Sedan dess har genom beslut år 1934 en reglering skett av den s. k. tippningen, varigenom avsevärda penningmedel tillföras statsverket, av vilka en viss del utnyttjas för understöd åt idrott och friluftsliv, huvudsakligen för anläggande av idrottsplatser och till understöd åt olika idrottsklubbar. — I och med tillkomsten av tippningen torde emellertid alla de skäl, som 1927 åberopades för ett avslag å ovannämnda motion angående vadhållning vid bil- och motorcykeltävlingar, ha förfallit: övriga idrottsgrenar ha fått sitt understöd, och organiserandet av tippningen utgjorde endast en reglering och inriktning i lämpligare banor av ett hos den stora allmänheten oerhört utvecklat intresse för dylik vadhållning.

Det synes därför vara motiverat att nu ånyo upptaga frågan om att genom någon form av vadhållning stimulera och skaffa medel för understöd

också åt motorsporten. Under den korta tid, som gått sedan denna kunnat återupptagas efter kriget, har ett i hög grad stegrat intresse kunnat förmärkas hos allmänheten.

Under försvarsberedskapen har tydligt visats den stora betydelse, som en välutvecklad motorsport har för tillgodoseendet av försvarsmaktens behov av vältränade motorcyklister och bilförare, ett behov, som i och med den fortgående militära motoriseringen ytterligare ökar. Det myckna arbete, som under de gångna krigsåren måst nedläggas på utbildning och träning av motorcykelförare, speciellt avsedda som ordonnanser och för spaningsuppdrag, ävensom av bilförare, visar att tillgången vid krigsutbrottet på civilt utbildad, kvalificerad personal i lämplig ålder icke på långt när var tillräcklig. Att genom motortävlingar, givetvis kompletterade med de tävlandes enskilda träning, erhålla en kader kvalificerade motorförare är därför av största betydelse för försvarsväsendet och minskar de kostnader för både utbildning och materiel, som annars skulle erfordras härför.

Motorsporten har emellertid en icke mindre betydelse i civilt avseende — de mest aktuella uppgifterna torde ligga inom detta område. Tävlingarnas betydelse för att skapa tekniska förbättringar, utnyttjningsbara inom industrien, har tidigare ofta framhållits. Den inte minsta betydelsen ligger emellertid i att tävlingsdeltagarna, även om de inte komma upp i toppklass, förvärva en hög grad av skicklighet som montörer, vilket kommer den civila motorfordonsparken till godo i form av lägre underhålls- och reparationskostnader.

Även i ett annat avseende har motorsporten en mission att fylla genom att motorklubbarna på ett tidigt stadium kunna ta hand om den motorintresserade ungdomen och ge densamma inte bara rent tekniska färdigheter utan framför allt en viss uppfostran och disciplin — till trafiksäkerhetens fromma.

Motorsporten är i likhet med hästsporten men till skillnad från praktiskt taget all övrig sport dyr för deltagarna. Till skillnad från hästsporten äro emellertid dess utövare att söka inom alla samhällsgrupper. De ekonomiska offer, som göras av motorsportens utövare, äro betydande; det i kvantitativt avseende ytterst obetydliga antal förare, som före kriget fingo sina kostnader täckta av firmor eller industrier, må icke förrycka bedömningen härav, och dessa förare hade för övrigt då säkerligen redan genomkämpat sina ekonomiska svårigheter. Motorsporten fordrar i ekonomiskt avseende av sin utövare både en jämförelsevis dyrbar materiel och därjämte till skillnad från alla andra sportgrenar ett dyrbart underhåll genom de hårda tekniska påfrestningar, som tävlingarna medföra. Men det är just dylika prov av olika konstruktioners lämplighet och de tävlandes erfarenheter av reparationer och skötsel, som i form av tekniska förbättringar och bättre service kommer den civila motortrafiken till godo.

En rationellt upplagd tävlingsverksamhet fordrar emellertid dels utrymmen och lokaler, som permanent kunna disponeras, dels möjligheter till ekonomiskt understöd åt de tävlande.

Det erfordras sålunda motorbanor, som kunna utnyttjas inte endast vid större publiktävlingar utan även vid mindre, interna tävlingar och för klubbmedlemmars träning; det torde i detta samband böra konstateras, att på grund av motorfordonsförordningens bestämmelser i fråga om utrustning, vidtagna ändringar å fordonet, besiktning, skatt, försäkring etc. såväl övningskörning som tävlingar endast kunna ske inom inhägnat eller avspärrat område. Av dylika banor finnas f. n. endast cirka 5 st. i vårt land. Till och med huvudstaden saknar dylik bana. Bristen på motorbanor medför, att tävlingar endast sällan kunna förekomma och då med dyrbara omkostnader för avspärrning; övningskörning är praktiskt taget omöjliggjord, och nybörjare inom sporten ha ytterst svårt att göra sig gällande.

Därest statsmakterna besluta sig för att på det sätt, som här föreslagits, stödja motorsporten, synes en ytterligare fördel härav kunna vinnas. En förutsättning för dylikt stöd måste givetvis anses vara att bidragen endast komma att utgå till allmänt erkända, vederhäftiga motorsammanslutningar eller ev. dessas topporganisation, Sveriges motorfederation, att av denna fördelas i mån av behov mellan de olika organisationerna. Detta skulle säkerligen medverka till en bättre ordning vid motortävlingarna i gemen än vad som understundom varit fallet. Berättigad kritik har ju tidigare framförts i dessa hänseenden. Därest anordnarna av dylika tävlingar erhålla bidrag, skapas dels bättre ekonomiska möjligheter till en mera effektiv övervakning, och dels måste anordnarna därigenom utsättas för pressen att med risk för uteblivande av fortsatt understöd vidtaga alla erforderliga åtgärder för ordningens upprätthållande.

Det måste sålunda anses vara av stor betydelse ur olika synpunkter, att statsmakterna giva motorsporten sitt stöd på det sätt som ovan föreslagits. Att märka är att detta icke skulle föranleda ökade statsutgifter. Anordnande av vadhållning medelst totalisator i samband med motorlopp skulle lämpligen kunna ske i samma former och under liknande förutsättningar, som stadgas i Kungl. Maj:ts kungörelse den 28 september 1934 angående sådan vadhållning i samband med hästtävlingar. Denna fråga är av den vikt, att den bör göras till föremål för närmare utredning omfattande även formerna för bidragens utbetalande och fördelande samt den administrativa kontrollen däröver.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående anordnande av vadhållning medelst totalisator i samband med motortävlingar samt de närmare formerna och förutsättningarna därför, varvid inflytande nettobelopp skola ställas till motorsammanslutningarnas förfogande för stöd åt motorsporten.

Stockholm den 23 januari 1947.

L. O. Skantze.

Gust. Nilsson
i Göingegården.

Ragnar Sveningsson.