



SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

Försäkringar och licenser – samlad rapport för året 2016.

Svemo har sedan införandet av det nya licens- och försäkringssystemet lovat att återkomma till klubbar och distrikt med en analys av vad beslutet har inneburit för verksamheten. Bifogade text sammanfattar vad som hänt under året och vilka slutsatser styrelsen dragit av detta.

Vid ingången av året 2016 lyckades vi i sista stund, efter mer än ett halvår av förhandlingar, sluta avtal med If om försäkringar för vår verksamhet i allmänhet och för våra förarlicenser i synnerhet.

För att detta skulle vara möjligt behövdes en ny struktur där alla som omfattades av försäkringen skulle kunna identifieras som personer. För att lösa problemet beslutade Svemo styrelse att samtliga som vistas på en bana skulle ha en personlig licens från och med 2016 (undantaget barn upp till 12 års ålder).

Styrelsens beslut innebar en grundläggande förändring, alla som kör på banorna uppmanades att ta personlig licens som innefattade försäkring. En grundläggande och avgörande faktor var att den som täcks av försäkringen också ska vara med och betala premien.

För att genomföra förändringen så enkelt och billigt som möjligt skapades en Klubblicens och en ProvaPå licens. Avsikten vara att Klubblicensen skulle kunna användas av förare som i stort sett bara tränade och åkte på banorna utan att vilja tävla och att den skulle kunna användas i flera olika grenar. Avsikten med ProvaPå licensen var att ge möjlighet för nya utövare att prova verksamheten innan de bestämde sig för en riktig licens.

Klubblicensen prissattes till 500 sek/år, och ProvaPå licensen till 150 sek/aktivitetsdag. Här var målsättningen självklart att få så många som möjligt att använda sig av Klubblicensen.

Effekter under 2016

ProvaPå licens

Den förare som vill använda en ProvaPå licens köper den direkt av klubben för det pris klubben väljer (rekommenderat förtryckt pris är 150 sek). Klubben köper licenserna av Svemo centralt för 100 sek/styck i block om 10. Eventuellt överskott vid försäljningen behåller klubben. Under 2016 har ett oväntat stort antal sådana "licensblock" beställts av klubbarna. De kontakter vi har haft med klubbarna angående detta visar att klubbarna upplevt möjligheten mycket positivt och att de uppskattat möjligheten att själva sätta priset och få en intäkt. Dock har beställnings- och betalningsproceduren upplevts som besvärlig och gammalmodig av vissa.

Vid årsslutet hade drygt 700 block med ProvaPå licenser sänts ut till klubbarna. Klubbarna har därmed haft en extra inkomst på ca: 350 000 sek. Svemo centralt har haft en inkomst på drygt 700 000 sek som kunnat användas att betala de ökande försäkringskostnaderna.



SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

Mot bakgrund av ovanstående har styrelsen beslutat att behålla systemet med ProvaPå licenser även under 2017. Priset kommer att vara detsamma som 2016 men möjligheten att digitalt beställa och betala blocken kommer att införas i TA systemet för klubbar som upplever att detta är enklare.

Här måste påpekas att det finns klubbar som inte har som krav att förare som åker på banan ska ha någon form av giltig licens. Det är i sig ett allvarligt problem då en olycka inträffar och ansvaret ska redas ut (mera om det nedan). Vad som är betydligt värre är att det finns klubbar som låter förarna köra på banan och OM en olycka inträffar så erbjuder man den skadade föraren att i efterhand köpa en ProvaPå licens. Det beteendet är naturligtvis extremt osolidariskt. Man låter de andra klubbarna och förarna stå för hela notan för att klubben själv inte vill ta ansvaret. Vi måste, tyvärr, lägga tid och resurser på att leta fram dom klubbarna under 2017 och på något sätt åtgärda problemet. Det vore betydligt enklare, billigare och bättre för oss alla om vi alla solidariskt med varandra följde samma regelverk, fusk och illojalitet av det slaget förstör så mycket för så många, detta helt oaktat att klubben själv riskerar att skapa sig egna problem.

Klubblicensen

Då Klubblicensen infördes sattes priset mycket lågt (licenskostnaden lades lägre än försäkringskostnaden) då det viktigaste var att få med de förare som körde "utanför" systemet och på det sättet säkerställa att de alla hade en giltig försäkring och samtidigt ge klubbarna en möjlighet att "fånga upp" förare som regelbundet körde på banan utan att vara medlem i klubben. Det senare genom att enbart tillhandhålla Klubblicensen till förare som var medlemmar i en klubb. Redan tidigt under 2016 kunde vi konstatera att många fler förare än beräknat tog ut en klubblicens och under våren fortsatte den positiva trenden och många förare som tidigare varit okända för oss blev nu licenstagare och medlemmar i klubbarna. Vi kunde fram emot sommaren konstatera att det dels var nya förare som tillkommit men att det också var tidigare licensierade förare som tidigt tog ut en Klubblicens för att senare under året uppgradera den till en mer avancerad licens.

(Under våren 2016 uppstod problem för vissa klubbar då det visade sig att förare som inte betalt sin årsavgift till klubben kunde köpa en Klubblicens tack vare att de fortfarande var inlagda som medlemmar i klubbens register. Inför 2017 har en funktion lagts in i TA systemet som gör att klubbarna själva kan välja att "spärra" medlemmar från att skaffa licenser innan de betalt sin medlemsavgift till klubben.)

Övriga licenser och läget totalt

Under sommaren och hösten 2016 kunde vi konstatera en kraftig och stabil ökning av antalet licensierade förare, och som tidigare nämnts var det var inte enbart nya förare som tog ut en Klubblicens. Vi såg även att antalet traditionella licenser ökade inom i stort sett alla typer av licenser. Vid årsslutet kunde vi konstatera att de största ökningarna hade skett inom Motocross och Enduro.



SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

- I Motocross hade antalet licensierade förare ökat med ca: 7 000 varav ca: 6 000 har haft den nya Klubblicensen och de övriga 1 000 fördelas på Guldhjälms-, Junior- och Breddlicenser m.fl. (300, 100 respektive 300).
- Inom Enduro hade antalet förare ökat med ca: 4 000 varav ca: 2 000 var Klubblicenser och drygt 1 200 var Seniorlicenser, övriga ökningarna var på Ungdoms- och Guldhjälmslicenser m.fl. (100 respektive 100).

Tillsammans med övriga grenar så har totalantalet förare med licens ökat från ca: 10 000 till över 21 000. Antalet enskilda individer med licens är ca: 20 000. Det högsta antalet någonsin inom Svemo!

Mot bakgrund av ovanstående beslutade styrelsen att inga licenspriser skall höjas eller på annat sätt förändras under 2017, inga nya licenstyper ska införas och endast undantagsvis vid särskilda säkerhetsrelaterade åtgärder ska en licens funktion kunna ändras. Bakgrunden till detta beslut är att styrelsen bedömer att det förändrade licenssystemet visat sig vara rättvist och framgångsrikt, men också att det finns ett värde i att få två på varandra följande år med samma förutsättningar för att få fram jämförbara data vid kommande beslut om försäkrings- och licensfrågor.

Effekter inom skade- och försäkringssidan.

Då avtalet med If tecknades så ändrades förutsättningarna på det sätt som ovan redovisats och som beskrivs i det bifogade dokument "Varför är Licens-/försäkringssystemet ändrat 2016" som sändes ut i mitten av december 2015, inför 2016.

Då If är ny samarbetspart för oss så har vi tillsammans följt skadeutvecklingen extra noga vid de försäkringsmöten som hållits löpande under året. Vi kan konstatera att antalet skador tyvärr ökat ytterligare under 2016. Det rör sig framförallt om skador inom Motocross och skador vid träning. De analysdata som vi tillsammans med If tagit fram kommer att ändras något under 2017 med avsikt att få en ännu tydligare bild av skadestatistiken. Frånsett detta kommer kostnaden för våra gemensamma försäkringar att öka med drygt 7 % under 2017 och landa på drygt 7.5 miljoner. Det fusk med licenserna som angivits ovan betyder givetvis också ökande kostnader för alla.

Vi är mycket nöjda med vårt samarbete med If som enligt avtal omfattar ytterligare två år, 2017 och 2018 innan nytt avtal ska tecknas. Orsaken till att försäkringskostnaden stiger är alltså det ökade antalet olyckor och inte Ifs krav på mer avkastning. Vi kan alltså själva påverka den framtida försäkringskostnaden för förbundet genom ett ökat fokus på säkerhet, fler förebyggande åtgärder och genom att vidta andra åtgärder för att få ner olycksfrekvensen.

Här måste dock påpekas att det fortfarande finns ett relativt stort antal förare som tillåts köra på banorna utan licens. Då dessa förare skadar sig har de ofta ingen giltig försäkring. Vissa säger sig inte veta att de inte är försäkrade och menar att klubben inte informerat dem om detta. Det här skapar problem för klubbarna och förarna om vems ansvar det är. Som alla säkert kan förstå så skapas en oklar rättslig situation om en olycka skulle inträffa när olicenserade förare kör samtidigt som licensierade förare. Detta kan givetvis leda till mycket kostsamma juridiska processer som kan drabba förare, banpersonal och klubbarna i sig – oklart i vilken omfattning och på vilket sätt. Vi vill alltså uppmana de klubbar och klubbledare som ännu inte krävt giltig licens av förarna på banan



SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

att börja göra detta. Vi poängterar återigen att den försäkring som tidigare fanns i banlicensen för olicensierade förare idag har upphört. En olicenserad förare står alltså helt utan försäkring.

Vi vet att det finns förare som upplever att försäkringen ger en dålig ekonomisk ersättning vid vissa skador. Det är fullt möjligt att ändra på detta och höja ersättningsnivåerna. Det innebär samtidigt att premierna höjs i relation till de höjda ersättningsnivåerna. Licensens pris har direkt koppling till försäkringens ersättningsnivå, så frågan blir:- "Hur dyra licenserna är förarna beredda att betala?".

(Målsättningen måste självklart vara att minska antalet skador som ersätts och därmed hålla nere försäkringskostnaderna. Arbetet med skadeförebyggande och säkerhet pågår men redovisas inte här)

Internationellt

Svemo är, och har under lång tid varit, drivande i att få till stånd en ny internationell försäkringslösning som ska ge samtliga förare i världen ett försäkringsskydd som täcker sjukvård på plats och hemtransport då de tränar och/eller tävlar utanför sitt lands gränser. Trots stora ansträngningar och möjliga lösningar så går arbetet mycket långsamt med detta. Dels beror det på att förutsättningar, försäkringsavtal och annat idag skiljer sig så mycket mellan olika länder och dels beror det på ovilja att ta beslut i de centrala organisationerna.

Kortfattat kan sägas att de större välorganiserade länderna, som exempelvis Sverige, redan har fungerande avtal som man i vissa länder är rädda att förlora och förändra. Dels beror det på att vissa större länder har stora inkomster från sina försäkringssystem, och dels beror det på grundläggande dålig verksamhetskontroll i många mindre länder. Frågan är komplex men Svemo fortsätter att driva på för att få tillstånd en lösning. Skulle rätt beslut kunna tas mycket tidigt under 2017 (vilket verkar osannolikt) så kan dessa beslut komma att påverka Svemo under 2018, det sannolikaste just nu är dock att ett nytt internationellt system kan påverka de Svensk förarna tidigast 2019.

Svemo behöver därför 2017:

- Ha kvar den internationella försäkringen, tillägget på 500 sek/ år för den som kör utanför Sveriges gränser.
- Kunna tillhandahålla den internationella försäkringen, International Guest License, (block) som klubbarna kan erbjuda förare som kommer hit från andra länder för att träna/köra på banorna. Förare från de nordiska länderna med licens behöver dock inte använda denna licens.
- Fortsätta att för varje enskilt land hitta lösningar för svenska förare.
- Fortsatt kunna erbjuda specialförsäkringar för förare som vill köra i vissa länder med speciella förutsättningar och villkor.

Sammantaget har det nya licens-/försäkringssystemet givit följande effekter:

Positivt



SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

- Antalet förare på banorna som kör utan licens/försäkring har minskat.
- Antalet medlemmar i klubbarna har ökat.
- Antalet förare har fördubblats.
- Klubbarnas ekonomi har förbättrats.
- Svemos ekonomi har förbättrats.
- Förbundet har vuxit kraftigt i storlek, vilket visar hur stor motorcykel- och snöskotersporten egentligen är jämfört med övriga idrotter i Sverige.
- Det finns nu en betydligt bättre bild över vem som är försäkrad eller inte.
- De "skenande" försäkringskostnaderna är under kontroll.

Negativt

- Förare som tidigare kört utan licens har fått sin årskostnad ökad med 500 sek.
- Antalet anmälda skador vid träning har ökat och därmed försäkringskostnaderna.
- Ökade administrativa kostnader på Svemo kansli då mer än dubbelt så många licenser ska hanteras.
- Ökad administration på vissa klubbar.
- Alla klubbar följer inte uppmaningen att kräva licens av den som kör på banan.

De positiva sidorna uppväger mångfalt de negativa vilket styrelsen konstaterat då man tog beslutet att inte ändra varken priser eller annat i det nuvarande systemet.

Norrköping 2017- 01-11

e.u.

Per Westling

Generalsekreterare Svemo