

Konsekvensutredning av föreskrifter för rallybilar

Sammanställning av Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen ska besluta om nya föreskrifter för rallybilar, samt följdändringar genom de föreskrifter som framgår nedan.

Förslagen innebär att:

1. Föreskrifterna blir konkurrensneutrala så att godkända rallybilar får användas i tävlingar arrangerade av andra arrangörer än endast Svenska Bilsportförbundet.
2. Beskaffenhetskravet för en rallybil av standardtyp ändras så att ägaren inte behöver ha en aktiv tävlingslicens från Svenska Bilsportförbundet för att bilen ska vara godkänd.
3. Tävlingsregler, specifika tekniska krav för tävlingar, som beslutas av Svenska Bilsportförbundet eller internationella motorsportsorganisationer tas bort ur föreskrifterna och ersätts med generella krav på anpassningar av fordonen för tävlingsbruk.
4. En rallybil av specialtyp ska godkännas och registreras genom registreringsbesiktning enligt 5 § lagen om fordons registrering och användning (2019:370)
5. Nya föreskrifter införs med minimikrav på tekniska krav för rallybilar av specialtyp för att dessa ska få användas på allmän väg i samband med tävlingar eller uppvisningar. De föreslagna kraven motsvarar de som idag finns i Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2012:31) om undantag för rallybilar på väg m.m.

Följändringar:

Vi föreslår även följande:

1. Upphävande av 42 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som kopplas till dessa.
2. Upphävande av Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2012:31) om undantag för rallybilar på väg m.m.
3. Upphävande av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2002:237) om provning av vissa rallybilar.
4. Ny hänvisning i 1 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning.
5. Ändring av hänvisning i 2 kap. 9 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:68) om teknisk identifiering.
6. Ändring av hänvisning i 1 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare.
7. Ändring av hänvisning i 34 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar.
8. Ändring av hänvisning i bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning.
9. Följändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:68) om teknisk identifiering så att ursprungskontroll och teknisk identifiering ska genomföras för en rallybil i anslutning till registreringsbesiktningen av fordonet.
10. Korrigering i 4 kap. 35 § (TSFS 2015:63) avseende underlag för fordon för diplomatpersonal som blev felaktig vid framtagandet av reglerna 2022.

Vi gör samtidigt vissa redaktionella och språkliga ändringar i föreskriftsförslagen som inte ändrar något i sak.

Konsekvensutredningen har ändrats efter remiss. Ändringarna är markerade med streck i kanten.

Inledning

Denna konsekvensutredning omfattar förslag på ändringar kring reglerna för rallybilar samt ändringar av redaktionell karaktär. Konsekvensutredningen är indelad i tre kapitel där förslag på reglering inom respektive område ges.

Det första kapitlet omfattar förslag på ändringar för personbilar som i begränsad omfattning har anpassats för tävlingsändamål, benämnd rallybil av standardtyp. Det andra kapitlet omfattar förslag på ändringar för tävlingsbilar som uteslutande är avsedda för tävlingsändamål, benämnd rallybil av specialtyp.

Det tredje kapitlet rör förslag på följändringar i föreskrifter om ursprungskontroll och teknisk identifiering som är aktuella att genomföra eftersom vi föreslår att en rallybil av specialtyp ska genomgå en registreringsbesiktning för att bli godkända och registrerade.

Definitioner och begrepp

De beteckningar som används i denna konsekvensutredning har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

I denna konsekvensutredning används dessutom följande begrepp med nedan angiven betydelse.

| | |
|--------------------------------|---|
| <i>rallybil</i> | tävlingsfordon avsett för <i>rallytävlingar</i> som utgörs av en personbil med en totalvikt på högst 3500 kg; delas in i <i>rallybil av standardtyp</i> och <i>rallybil av specialtyp</i> , |
| <i>rallybil av specialtyp</i> | <i>rallybil</i> som byggts eller genomgått omfattande anpassningar för att uteslutande användas i <i>rallytävlingar</i> , |
| <i>rallybil av standardtyp</i> | <i>rallybil</i> som i begränsad omfattning anpassats för <i>rallytävlingar</i> , |
| <i>rallytävling</i> | bilsporttävling som genomförs på specialsträckor, som är avstängda för annan trafik, och transportsträckor, där de allmänna trafikreglerna gäller, |
| <i>tävlingsregler</i> | tekniska krav på fordonen som utgörs av regler inom rallysporten och beslutas av Svenska Bilsportförbundet eller andra nationella eller internationella motorsportsorganisationer. |

Kapitel 1. Tekniska krav för rallybil av standardtyp

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Icke-konkurrensneutralt regelverk

Av 42 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar framgår att standardbilar som i begränsad omfattning anpassats för tävlingsändamål endast får användas i tävlingar och annan sportslig verksamhet såsom uppvisningar som är sanktionerade av Svenska Bilsportförbundet eller distriktsförbund tillhörande Svenska Bilsportförbundet.

Detta betyder att en rallybil av standardtyp som är godkänd enligt Transportstyrelsens föreskrifter inte får användas i tävlingar eller annan sportslig verksamhet som är sanktionerade av någon annan aktör än Svenska Bilsportförbundet eller distriktsförbund tillhörande Svenska Bilsportförbundet. Det finns inte heller några alternativa sätt att godkänna en rallybil av standardtyp så att den får användas i tävlingar eller annan sportslig verksamhet som inte arrangerats av Svenska Bilsportförbundet.

Transportstyrelsens föreskrifter bedöms inte vara konkurrensneutrala och hindrar därmed användningen av godkända rallybilar i tävlingar, eller annan sportslig verksamhet på väg som är arrangerade av andra aktörer än det Svenska Bilsportförbundet.

Krav på tävlingslicens

Enligt 42 kap. 5 § (TSFS 2013:63) måste ägaren till en rallybil av standardtyp inneha en giltig tävlings- eller anmälarlicens utfärdad av Svenska Bilsportförbundet eller motsvarande internationellt förbund både för att fordonet ska få användas i tävlingar och för att det ska få framföras på väg utanför tävlingssammanhang. Samtidigt gäller enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) att en förare endast behöver ha ett godkänt körkort med behörigheten B för att få framföra en personbil på väg.

Bestämmelserna i 42 kap. 5 § (TSFS 2013:63) ställer därmed högre krav för att få framföra en personbil på väg än vad körkortslagen kräver.

Tävlingsregler

För att en personbil ska godkännas och registreras som en rallybil av standardtyp krävs att bilen i begränsad omfattning har anpassats för tävlingsbruk. I Transportstyrelsens föreskrifter finns det krav på att fordonen ska uppfylla specifika tävlingsrelaterade krav som regleras och

beslutas av Svenska Bilspportförbundet eller av internationella motorsportsförbund såsom FIA (Federation Internationale de l'Automobile). Dessa tävlingsrelaterade krav gäller på tävlingar och varierar beroende på vilken tävling eller tävlingsklass som man vill tävla i.

Genom att föreskriva att tävlingsregler ska vara uppfyllda har Transportstyrelsen delegerat sitt bemyndigande i 8 kap. 18 § fordonsförordningen till en extern aktör. Transportstyrelsen saknar rätten att delegera sitt bemyndigande till tredje part.

2. Vad ska uppnås?

Icke-konkurrensneutralt regelverk

Föreskrifterna ska vara konkurrensneutrala och ska inte innehålla krav som innebär att godkända rallybilar endast kan användas i tävlingar som arrangeras av Svenska Bilspportförbundet.

Krav på tävlingslicens

Föreskrifterna ska inte innehålla ytterligare krav för att få föra en bil på väg utöver det som står i 2 kap. 5 § körkortslagen.

Tävlingsregler

Föreskrifterna ska inte innehålla tävlingsrelaterade krav som beslutas av Svenska Bilspportförbundet eller av internationella motorsportsförbund såsom FIA (Federation Internationale de l'Automobile).

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Icke-konkurrensneutralt regelverk

Transportstyrelsens föreskrifter är i dag inte konkurrensneutrala. Om ingenting görs kommer Svenska Bilspportförbundet fortsatt ha monopol på vilka tävlingar och andra arrangemang som godkända rallybilar får delta i.

Krav på tävlingslicens

Föreskrifterna ställer idag högre krav för att få framföra en personbil på väg än vad som regleras genom körkortslagen. Kravet innebär att ägaren till en rallybil av standardtyp måste inneha en aktiv tävlingslicens från Svenska Bilspportförbundet. Om ägaren inte har en sådan licens får bilen, trots att den är godkänd och registrerad, inte användas på väg vare sig på eller utanför tävlingar.

Tävlingsregler

Transportstyrelsens föreskrifter kommer att ha kvar tävlingsrelaterade krav som beslutas av Svenska Bilspportförbundet eller av internationella motorsportsförbund.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsens bedömning är att området behöver vara fortsatt reglerat, men att nuvarande föreskrifter behöver ändras i flera avseenden. Det finns således inget alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsförslag

Icke-konkurrensneutralt regelverk

Förslaget innebär att definitionerna och kraven i nuvarande 42 kap. (TSFS 2013:63) ändras så att de inte begränsar användningen av rallybilar till enbart tävlingar och annan sportslig verksamhet som organiseras eller sanktioneras av Svenska Bilspportförbundet eller distriktsförbund som tillhör Svenska Bilspportförbundet.

Förslaget innebär att Transportstyrelsens föreskrifter blir konkurrensneutrala och vi bedömer att det inte finns andra alternativ till den föreslagna regleringen avseende problemen med icke-konkurrensneutralt regelverk. Vi har därför valt att enbart utreda ett alternativ.

Krav på tävlingslicens

Förslaget innebär att kravet att en rallybil av standardtyp endast får framföras på väg om fordonets ägare innehar giltig tävlings- eller anmälarlicens utfärdad av Svenska Bilspportförbundet eller annat nationellt förbund anslutet till FIA enligt 42 kap. 5 § (TSFS 2013:63) som kopplas till dessa tas bort.

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns andra alternativ till den föreslagna regleringen avseende krav på giltig tävlingslicens varför vi har valt att enbart utreda ett alternativ.

Standarder

De nuvarande föreskrifterna innehåller krav med hänvisningar till standarder som både kostar pengar och i vissa fall är på engelska. Vi har analyserat om det vore möjligt att helt undvika dessa hänvisningar. Effekten av att inte använda sig av hänvisningar till standarder skulle emellertid bli att bilar som idag används som vanliga bilar i trafik inte skulle kunna godkännas som rallybilar. Detta skapar problem för fordonsägare som vill få sin bil godkänd och registrerad som rallybil då bilen då måste uppfylla andra krav än de som gällde vid det första godkännandet. Detta trots att det är hänvisningar till samma standarder som var aktuella för fordonen när de godkändes första gången.

Inom ramen för detta föreskriftsarbete har vi därför varit tvungna att behålla hänvisningarna men anpassat utformningen av de bestämmelser där hänvisningar görs till engelskspråkiga och kostnadsbelagda standarder. Tillämpningen är avsedd att nu vara i enlighet med lag (1976:633) om

kungörande av lagar och andra författningar och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering samt utifrån gällande praxis.

Enligt förordningen (EU) nr 1025/2012 får inte standarder som huvudregel göras bindande utan ska vara frivilliga att tillämpa. Detta gäller även om det inte finns straffrättsliga bestämmelser som kan göras gällande om bestämmelsen inte följs. I de fall den hänvisade standarden inte används måste man dock på annat sätt visa att produkten lever upp till kraven i föreskriften.

I NJA 2017 s. 157 fastslogs att den enskilde inte kunde dömas till straff eftersom den aktuella standarden endast fanns tillgänglig i läsbar form mot betalning. I NJA 2019 s. 577 fastslogs vidare att då en viss teknisk standard endast fanns tillgänglig på engelska ansågs detta stå i strid med den straffrättsliga legalitetsprincipen varför straff inte kunde utdömas för överträdelsen.

Föreskriftsförslaget innehåller flera olika alternativa krav med hänvisningar till bland annat EU-direktiv och ECE-reglementen som dels gäller vid godkännande av fordon vid den första registreringen i Sverige, dels som beskaffenhetskrav på fordonen när dessa har tagits i bruk. För att undvika att vissa av kraven hänvisar till standarder som både kostar pengar och i vissa fall är på engelska utgör dessa endast allmänna råd som visar hur motsvarande krav kan uppfyllas.

De föreskrivna kraven riktar sig främst till företag och myndigheter men det kan förekomma att privatpersoner också berörs av dessa vid t.ex. reparationer av ett fordon och när fordonet sedan ska användas i trafik.

Även om fordonet ska uppfylla de tekniska kraven i föreskrifterna när det används i trafik kan reglernas utformning med hänvisningar till standarder i vissa fall innebära svårigheter för polisen eller bilinspektörer att vid en flygande inspektion kontrollera dessa krav mot fordonets grundkonstruktion och därmed mot vad som ska anses vara motsvarande krav. I sådana fall kan följderna bli att något strafföreläggande inte kan åläggas. Denna situation skiljer sig dock inte från den nuvarande situationen med befintlig reglering.

Om fordonet har ändrats på ett sätt som skiljer sig från registrerade uppgifter kan det åtminstone leda till ett föreläggande om registreringsbesiktning där utbildad personal på besiktningsföretag kontrollerar om fordonet uppfyller de föreskrivna kraven. På så vis uppnås trafiksäkerheten även i de fåtal fall där ett fordon sannolikt inte är konstruerat utifrån vad som anses utgöra motsvarande krav.

Tävlingsregler

Transportstyrelsen föreslår att tävlingsregler som beslutas av Svenska Bilsportförbundet inte längre ska omfattas av våra föreskrifter och att de tävlingsregler som fordonen behöver uppfylla för att få användas i tävlingar uteslutande hanteras av de tävlingsförbund som arrangerar tävlingarna.

Förslaget innebär att de tävlingsrelaterade krav som finns i nuvarande 42 kap. (TSFS 2013:63) tas bort och ersätts med följande krav på anpassning av fordonen för tävling på väg.

1. En rallybil av standardtyp ska vara utrustad med en skyddsbur som är förankrad i bilens stomme och karosseri samt vara försedd med burstoppling på utsatta ställen.
2. En rallybil av standardtyp ska vara utrustad med säkerhetsbälten i framsäten som är särskilt avsedda för tävlingsbruk. Bältena ska vara av typen 4-, 5- eller 6-punkts bälten. De säkerhetsbälten som fanns i bilen innan den ändrades för tävlingsändamål får inte vara kvar.
3. En rallybil av standardtyp får inte vara utrustad med längsgående säten eller klaffsäten. Bilar som tas i bruk efter att dessa föreskrifter beslutas föreslås inte få vara utrustade med baksäte.
4. En rallybil av standardtyp ska uppfylla kraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om besiktning gällande kontroll av utvändigt fordonsbuller.

Alternativ till föreslagen reglering

Transportstyrelsens bedömning är att tävlingsregler inom motorsporten inte ska regleras genom föreskrifter. Det finns således inget lämpligt alternativ till föreslagen reglering.

4. Vilka är berörda?

De som främst är berörda av de föreslagna kraven är fordonsägare som har för avsikt att registrera en personbil för användning i tävlingar och tävlingsförbund som arrangerar tävlingar för dessa bilar samt motorsportsorganisationer som vill bedriva tävlingsverksamhet. Även besiktningsorgan som utför registrerings- och kontrollbesiktningar samt Polismyndigheten som utför flygande inspektioner berörs av förslagen.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Den föreslagna regleringen påverkar dels de organisationer som genom förslaget nu får möjlighet att arrangera tävlingar för rallybilar, dels Svenska Bilsportförbundet vars tävlingar och annan sportslig verksamhet inte kommer att vara de enda som rallybilar får användas i.

Genom att förslaget öppnar upp för fler aktörer att bedriva tävlingsverksamhet kan det påverka antalet medlemmar i respektive organisation eller förbund. Det är högst troligt att antalet medlemmar kan komma att öka hos de aktörer som nu får möjlighet att arrangera tävlingar och uppvisningar inom rallysporten, samtidigt som det kan innebära att Svenska bilsportförbundet, som fram till nu har haft monopol på området, tappar medlemmar till de andra organisationerna.

Förslaget påverkar de besiktningsorgan som ska registreringsbesikta och kontrollbesikta en rallybil av standardtyp. Företagen får kostnader för att informera om ändrade regler till den personal som arbetar med besiktningar och Transportstyrelsen uppskattar dessa kostnader till sammantaget cirka 300 000 kr sammanlagt för samtliga besiktningsorgan. Kostnaden är baserad på en utbildningstid på 1 timme för de cirka 150 besiktningstekniker med utökad behörighet att registreringsbesikta och en timkostnad på 2 000 kr/tim¹.

Att kostnaderna bedöms som låga beror på att besiktningsorganen redan idag besiktar dessa rallybilar samt att de förändringar som föreslås är små jämfört med nuvarande regelverk.

5.2 Medborgare

Den föreslagna regleringen påverkar inte alla medborgare i allmänhet utan berör endast de som äger eller planerar att registreringsbesikta en rallybil av standardtyp. Effekten för dem är att fler tävlingsarrangörer kan anordna tävlingar för rallybilar som de kan ställa upp i.

Förslaget innebär att ägare till en rallybil av standardtyp som inte har en giltig tävlingslicens från SBF eller FIA får använda fordonet på väg, under förutsättning att fordonet är registrerat och godkänt enligt fordonsförordningen (2009:211) och förordningen om fordons registrering och användning (2019:383).

¹ Kostnaden 2 000 kr/tim. är uppskattad av besiktningsorganens branschförbund och i denna timkostnad ingår även uppdatering av instruktioner och anvisningar.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Polismyndigheten påverkas i begränsad omfattning i och med att de föreslagna kraven i föreskriften kan komma att kontrolleras vid en flygande inspektion. Påverkan bedöms som låg då Polismyndigheten redan idag utför flygande inspektioner på rallybilar och de förändringar som föreslås är små jämfört med nuvarande regelverk.

Förslaget bedöms inte få några ytterligare konsekvenser för staten, regioner eller kommuner.

5.4 Miljö

Den föreslagna regleringen bedöms inte medföra några direkta eller indirekta effekter eller konsekvenser på miljön då föreskrifterna inte innebär några förändrade tekniska krav på fordonen som avser deras miljöpåverkan.

5.5 Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Transportstyrelsens bedömning är att tävlingsregler inom motorsporten inte ska regleras genom föreskrifter. Det skulle innebära att föreskrivna krav inte motsvarar de behov av tävlingsregler som finns för olika tävlingar.

Transportstyrelsen bedömer även att det finns risk att de föreskrivna tävlingsreglerna är inaktuella och därmed hindrar att bilen kan användas i tävlingar.

Vi föreslår därför att föreskrifter meddelas enligt föreslagen reglering.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Föreskrifterna meddelas med stöd av bemyndigande i 13 kap. 3, 4 och 7 §§ trafikförordningen (1998:1276), 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) och 12 § avgasreningsförordningen (2011:345).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen bedöms vara i enlighet med EU-rätten men då förslaget innehåller tekniska regler kommer det att anmälas till kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Transportstyrelsen bedömer att ingen särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för ikraftträdande eller behov av speciella informationsinsatser behöver tas.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den föreslagna regleringen påverkar inte funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Den föreslagna regleringen förväntas ha mycket liten påverkan på hänsynsmålet då rallybilar normalt sett används i begränsad omfattning på vägar utanför tävlingar.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

| Berörd aktör | Effekter som inte kan beräknas | | Beräknade effekter (tkr) + / - | Kommentar |
|-------------------------|--|-------------------------|-----------------------------------|-----------|
| | Fördelar | Nackdelar | | |
| Företag | Konkurrensneutrala regler. Fler medlemmar för motorsportsorganisationer. | Färre medlemmar för SBF | | |
| Medborgare | Ökade möjligheter för tävlingar Fler aktörer innebär en ökad valfrihet för medborgare | | | |
| Staten m.fl. | - | | | |
| Externa effekter | - | | | |
| Totalt | | | | |

E. Samråd

Det finns inget formellt krav på samråd. Under utredningen har vi dock haft samverkan med representanter från olika aktörer inom bilsporten, såsom Svenska Bilsportförbundet, Svenska Rallysportförbundet och Z-consult samt besiktningens branschen.

Kapitel 2. Tekniska krav för rallybil av specialtyp

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Godkännande och registrering

Rallybilar av specialtyp som ska godkännas och registreras i Sverige ska enligt 4 kap. 3 § fordonsförordningen (FoF) genomgå en registreringsbesiktning, om fordonet inte sedan tidigare har blivit godkänt genom ett enskilt godkännande.

Av 8 kap. 18 § FoF framgår att Transportstyrelsen utöver vad som anges i 4 kap. 3 § FoF dels får föreskriva om undantag, dels i enskilda fall får besluta om undantag från bestämmelserna i FoF. I dagsläget beslutar Transportstyrelsen efter ansökan om undantag från registreringsbesiktning för samtliga tävlingsrallybilar som registreras i Sverige. Undantagsregeln har med andra ord kommit att bli huvudregel.

Eftersom beslut om undantag är en möjlighet som ska nyttjas i enskilda fall är nuvarande ordning olämplig. Myndigheten bör därför i första hand meddela föreskrifter för denna typ av fordon.

Begränsning av användning på väg

Tävlingsfordon som uteslutande är avsedda för tävlingar erhåller vid registrering en registreringsskylt med svart text på orange bakgrund för att det ska vara tydligt att dessa fordon inte är avsedda att föras på allmän väg. Idag regleras denna begränsning av användningen enbart i det beslut om undantag från registreringsbesiktning som Transportstyrelsen fattar. Eftersom Transportstyrelsen föreslår att tävlingsfordon som uteslutande är avsedda för rallytävlingar, en så kallad rallybil av specialtyp, ska godkännas och registreras genom registreringsbesiktning behöver begränsningen om användning av fordonen på väg meddelas genom föreskrifter.

Fordonsidentitetsmärkning

En rallybil av specialtyp har normalt ett fordonsidentitetsnummer från tillverkaren. I de fall ett karosseribyte görs från en tidigare skrotad bil förs identiteten över till utbyteskarossen.

En rallybil av specialtyp kan dock ibland utgöras av en bil som är uppbyggd från en så kallad ”råkaross”, som är en helt obehandlad kaross som inte har ett chassinummer från en tillverkare. Sådana tävlingsrallybilar får ett identitetsnummer från Svenska Bilsportförbundet enligt en tidigare överenskommelse med Vägverket och senare Transportstyrelsen.

Det saknas dock närmare bestämmelser om vem som får tilldela ett fordon ett identifieringsnummer och hur numret bestäms. Idag beslutar Svenska Bilsportförbundet om vilket fordonsidentitetsnummer en rallybil ska få.

En följd av att föreslagen reglering tar bort Svenska Bilsportförbundets monopol är att det blir nödvändigt att reglera hur fordonsidentitetsnummer för rallybilar av specialtyp som inte har ett sådant nummer från tillverkare bestäms. Utan en sådan reglering kommer det att saknas en spårbarhet för fordonen och att dubletter av fordonsidentitetsnummer kan förekomma.

Tävlingsregler

För att en personbil ska godkännas och registreras som en rallybil av specialtyp krävs att bilen är konstruerad så att den uppfyller de tävlingsregler som gäller vid olika tävlingar och tävlingsklasser. Dessa tävlingsregler regleras och beslutas av Svenska Bilsportförbundet eller av internationella motorsportsförbund såsom FIA (Federation Internationale de l'Automobile).

När Transportstyrelsen fattar beslut om undantag från registreringsbesiktning av dessa fordon tillämpas de allmänna råd som Transportstyrelsen meddelat i TSFS 2012:31. Dessa allmänna råd innehåller de villkor som tävlingsrallybilen behöver uppfylla för att Transportstyrelsen ska ta beslut om undantag från registreringsbesiktning.

Eftersom Transportstyrelsen föreslår att rallybilar av specialtyp ska godkännas och registreras genom registreringsbesiktning behöver de allmänna råden ersättas med föreskrifter. Att Transportstyrelsens föreskrifter idag innehåller hänvisningar till specifika tekniska tävlingsrelaterade krav som regleras och beslutas av en annan aktör innebär att Transportstyrelsen har delegerat sitt bemyndigande i 8 kap. 18 § fordonsförordningen trots att sådant mandat saknas.

2. Vad ska uppnås?

Godkännande och registrering

Genom att rallybilar av specialtyp hanteras genom ordinarie registreringsbesiktning för att få fordonen godkända och registrerade istället för genom beslut om undantag från registreringsbesiktning reglerar Transportstyrelsen i enlighet med bemyndigandet.

Begränsning av användning på väg

Ett mål med föreskriftsändringen är att fortsatt begränsa användningen av rallybilar av specialtyp på väg.

Fordonsidentitetsmärkning

Organisationer och företag som bygger tävlingsbilar ska kunna ansöka om att få ett fordonsidentitetsnummer, eller en serie, tilldelad av

Transportstyrelsen. På så vis säkerställs att varje fordon får ett unikt ID-nummer.

Tävlingsregler

Genom att föreskrifterna inte innehåller hänvisningar till tävlingsregler som beslutas av Svenska Bilsportförbundet eller av internationella motorsportsförbund såsom FIA (Federation Internationale de l'Automobile) reglerar Transportstyrelsen i enlighet med bemyndigandet.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Godkännande och registrering

Transportstyrelsen fortsätter att hantera dispensansökningar för undantag från registreringsbesiktning av rallybilar av specialtyp.

Begränsning av användning på väg

Om dispenshanteringen för undantag från registreringsbesiktning upphör utan att en begränsning av användandet av rallybilar av specialtyp på väg införs i föreskrifter kommer det vara oreglerat hur en rallybil av specialtyp, med orange skylt, får användas på väg.

Fordonsidentitetsmärkning

Rallybilar av specialtyp som är byggda på en så kallad råkaross får även fortsättningsvis ett ID-nummer från SBF i de fall SBF ombesörjer ombyggnationen av fordonet. Andra motorsportsförbund eller klubbar som avser bygga rallybilar av specialtyp på en råkaross har inte samma överenskommelse med Transportstyrelsen.

Det finns därmed en risk att fordon med samma identitetsnummer registreras.

Standarder

Inom ramen för detta föreskriftsarbete har vi anpassat tillämpningen av engelskspråkiga och kostnadsbelagda standarder. Tillämpningen är avsedd att vara i enlighet med lag (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering samt utifrån gällande praxis.

Enligt förordningen (EU) nr 1025/2012 får inte standarder som huvudregel göras bindande utan ska vara frivilliga att tillämpa. Detta gäller även om det inte finns straffrättsliga bestämmelser som kan göras gällande om bestämmelsen inte följs. I de fall den hänvisade standarden inte används måste man dock på annat sätt visa att produkten lever upp till kraven i föreskriften.

I NJA 2017 s. 157 fastslogs att den enskilde inte kunde dömas till straff eftersom den aktuella standarden endast fanns tillgänglig i läsbar form mot betalning. I NJA 2019 s. 577 fastslogs vidare att då en viss teknisk standard endast fanns tillgänglig på engelska ansågs detta stå i strid med den straffrättsliga legalitetsprincipen varför straff inte kunde utdömas för överträdelsen.

Föreskriftsförslaget innehåller flera olika alternativa krav med hänvisningar till bland annat EU-direktiv och ECE-reglementen som dels gäller vid godkännande av fordon vid den första registreringen i Sverige, dels som beskaftenhetskrav på fordonen när dessa har tagits i bruk. För att undvika att vissa av kraven hänvisar till standarder som både kostar pengar och i vissa fall är på engelska utgör dessa endast allmänna råd som visar hur motsvarande krav kan uppfyllas.

De föreskrivna kraven riktar sig främst till företag och myndigheter men det kan förekomma att privatpersoner också berörs av dessa vid t.ex. reparationer av fordonen.

Även om fordonet ska uppfylla de tekniska kraven i föreskrifterna när det används i trafik kan det i vissa fall innebära svårigheter för polisen eller bilinspektörer att vid en flygande inspektion kontrollera dessa krav mot fordonets grundkonstruktion och därmed mot vad som ska anses vara motsvarande krav. I sådana fall kan följden bli att något strafföreläggande inte kan åläggas.

Om fordonet har ändrats på ett sätt som skiljer sig från registrerade uppgifter kan det dock leda till ett föreläggande om registreringsbesiktning där utbildad personal på besiktningsföretag kontrollerar om fordonet uppfyller de föreskrivna kraven. På så vis uppnås trafiksäkerheten även i de fåtal fall där ett fordon sannolikt inte är konstruerat utifrån vad som anses utgöra motsvarande krav.

Tävlingsregler

Transportstyrelsens föreskrifter kommer även fortsättningsvis att innehålla tävlingsrelaterade krav som beslutas av Svenska Bilspportförbundet eller av internationella motorsportsförbund.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen bedömer att en reglering behövs även i fortsättningen, men att nu gällande föreskrifter behöver ändras. Det finns således inget alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsförslag

Godkännande och registrering

Förslaget innebär att rallybilar av specialtyp godkänns och registreras i vägtrafikregistret genom registreringsbesiktning hos ett ackrediterat besiktningsorgan i enlighet med föreslagna föreskrifter om krav på fordonens utrustning och beskaffenhet.

Begränsning av användning på väg

Förslaget innebär rallybilar av specialtyp även fortsatt är begränsade till att enbart få användas på väg i samband med tävlingar, uppvisningar eller liknande sportarrangemang i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:2) om tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg.

Fordonsidentitetsmärkning

Förslaget innebär att det blir möjligt för organisationer att ansöka om nummerserier för fordonsidentitetsmärkning av rallybilar av specialtyp från Transportstyrelsen.

Tävlingsregler

Föreskriftsförslaget innehåller inte tävlingsrelaterade krav som beslutas av Svenska Bilsportförbundet eller av internationella motorsportsförbund.

4. Vilka är berörda?

De som främst är berörda av de föreslagna kraven är fordonsägare som har för avsikt att registrera en rallybil av specialtyp för användning i tävlings-sammanhang samt tävlingsförbund som arrangerar tävlingar för dessa bilar. Dessutom påverkas de besiktningsorgan som får möjlighet att utföra registreringsbesiktningar på rallybilar av specialtyp.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(x) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Den föreslagna regleringen avser undanröja de konkurrenshinder som nuvarande regler utgör. Förslaget innebär att föreskrifterna blir konkurrensneutrala. Detta öppnar upp för fler organisationer att arrangera tävlingar och uppvisningar på väg. Detta kan påverka antalet medlemmar i respektive

organisation eller förbund. Det är högst troligt att antalet medlemmar kan komma att öka hos de aktörer som nu får möjlighet att arrangera tävlingar och uppvisningar inom rallysporten, samtidigt som det kan innebära att Svenska bilsportförbundet, som fram till nu har haft monopol på området, tappar medlemmar till de andra organisationerna.

Förslaget att rallybilar av specialtyp ska genomgå en registreringsbesiktning påverkar de åtta besiktningsorgan som provar bilar med totalvikt upp till 3,5 ton. Dessa företag får i kostnader för att informera om ändrade regler till den personal som arbetar med registreringsbesiktningar och Transportstyrelsen uppskattar dessa kostnader till sammantaget cirka 600 000 kr för samtliga besiktningsorgan. Kostnaden är baserad på en utbildningstid på 2 timmar för de cirka 150 besiktningstekniker med utökad behörighet att registreringsbesikta och en timkostnad på 2 000 kr/tim².

Besiktningsorganen får även ökade möjligheterna till intäkter eftersom det är en ny grupp av fordon som ska kontrolleras. Uppskattningsvis 100–150 tävlingsrallybilar registreras per år, baserat på antalet dispensansökningar som inkommer årligen till Transportstyrelsen.

5.2 Medborgare

Föreskriftsförslaget innebär ökade möjligheter för brukarna av tävlingsrallybilar att kunna delta i tävlingar eller uppvisningar på väg som arrangeras av fler arrangörer än idag.

En ansökan om undantag från registreringsbesiktning hos Transportstyrelsen handläggs normalt sett inom fyra veckor. Kostnaden för ansökan om undantag regleras genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter. För 2024 uppgår kostnaden till 1700 kronor per timme. Normal tidsåtgång för handläggning av ett dispensansökningsärende ligger på 2–4 timmar.

Kostnaden för registreringsbesiktning är cirka 2–3 000 kronor. Därutöver tillkommer en kostnad för ursprungskontroll. Avgiften för ursprungskontroll regleras genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter. För 2024 uppgår avgiften till 1240 kronor. En registreringsbesiktning utförs normalt sett på en eller ett par timmar.

För personer som avser registrera en rallybil av specialtyp innebär förslaget lägre kostnad och mindre tidsåtgång jämfört med en ansökan om undantag från registreringsbesiktning.

² Kostnaden 2 000 kr/tim. är uppskattad av besiktningsorganens branschförbund och i denna timkostnad ingår även uppdatering av instruktioner och anvisningar.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Regleringsförslaget påverkar Transportstyrelsen eftersom vi förutspår en minskning av dispensansökningar för undantag från registreringsbesiktning då samtliga rallybilar ska genomgå en registreringsbesiktning hos ett ackrediterat besiktningsorgan.

Polismyndigheten kommer att påverkas i begränsad omfattning i samband med att de föreslagna kraven kan komma att kontrolleras vid en flygande inspektion.

Förslaget bedöms inte få några andra konsekvenser för staten, regioner eller kommuner.

5.4 Miljö

Förslaget bedöms inte få några konsekvenser för miljön.

5.5 Externa effekter

De föreslagna tekniska kraven behövs för att rallybilar av specialtyp ska vara trafiksäkra för användning på väg i samband med tävlingar, uppvisningar eller liknande sportarrangemang.

Förslaget medför att fler motorsportsorganisationer får möjlighet att registrera rallybilar av specialtyp.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Vi har inte funnit några realistiska eller relevanta alternativ till den föreslagna regleringen.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Föreskrifterna meddelas med stöd av bemyndigande i 13 kap. 3, 4 och 7 §§ trafikförordningen (1998:1276), 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) och 12 § avgasreningsförordningen (2011:345).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen bedöms vara i enlighet med EU-rätten. Eftersom förslagen innehåller tekniska regler kommer de dock att anmälas till kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Besiktningföretagen behöver utbildas och informeras.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämförbart, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den föreslagna regleringen påverkar inte funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Varje fordon genomgår en registreringsbesiktning där säkerhet miljö och hälsa kontrolleras och säkerställs av ett oberoende besiktningorgan, att dessa uppfylls.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

| Berörd aktör | Effekter som inte kan beräknas | | Beräknade effekter (tkr) + / - | Kommentar |
|------------------|-------------------------------------|-----------|-----------------------------------|--|
| | Fördelar | Nackdelar | | |
| Företag | Konkurrensneutrala regler | | | |
| Medborgare | Minskat behov av dispensansökningar | | +500–1500 | Minskad kostnad för dispensansökningar |
| Staten m.fl. | - | | | |
| Externa effekter | - | | | |
| Totalt | | | | |

E. Samråd

Dialog har förts med Polismyndigheten och fordonsbesiktningsbranschen gällande de nya föreskriftsförslagen.

Kapitel 3. Anpassning av regler om ursprungskontroll och teknisk identifiering

A. Allmänt

Idag genomförs en ursprungskontroll av en ny rallybil av standardtyp och för tävlingsmotorcyklar. Rallybilar som uteslutande används för tävlingsbruk, rallybilar av specialtyp, är för närvarande inte upptagna i reglerna om ursprungskontroll och teknisk identifiering eftersom de registreras genom beslut om undantag från registreringsbesiktning.

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Ursprungskontroll

Rallybilar av specialtyp föreslås genomgå registreringsbesiktning för att kunna registreras i vägtrafikregistret (se kapitel 2 i denna konsekvensutredning). Innan registreringsbesiktning genomförs kontrolleras dokumentation avseende fordonets identitet av Transportstyrelsen genom ursprungskontroll, bl.a. för att säkerställa att fordonet inte är efterlyst och att bifogade handlingar är äkta och giltiga. Ursprungskontroll regleras genom 4 kap. i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret, men rallybilar av specialtyp är inte upptagna i dessa regler. Då vi föreslår att besluten om undantag ska ersättas med registreringsbesiktning behöver kontroll av dokumentation hanteras på annat lämpligt sätt för att säkerställa fordonens ursprung.

1.2 Teknisk identifiering

Rallybilar av specialtyp föreslås genomgå registreringsbesiktning för att kunna registreras i vägtrafikregistret. Besiktningsorganen kontrollerar i samband med en registreringsbesiktning fordonets identitet genom en teknisk identifiering. Teknisk identifiering regleras genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:68) om teknisk identifiering men rallybilar av specialtyp är inte upptagna i dessa regler vilket gör det otydligt för besiktningsorganen hur dessa fordon ska hanteras.

2. Vad ska uppnås?

Föreskrifter som reglerar kontroll av fordonens identitet och ursprungskontroll ska även fungera för rallybilar av specialtyp. Förslaget innebär att regelverket anpassas för dessa fordon.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs kommer det saknas ett lämpligt system för att kontrollera dokumentation avseende en rallybil av specialtyps ursprung, vilket kan öppna upp för användande av stulna fordon eller fordon där tull inte betalats enligt gällande regler.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inga alternativ som inte innebär reglering.

Det framgår av 2 kap. 6 § fordonslagen att ett fordon tekniska identitet ska fastställas vid en registreringsbesiktning. Transportstyrelsen föreskriver om närmare bestämmelser hur den tekniska identiteten ska fastställas.

3.3 Regleringsförslag

Ursprungskontroll

Vi föreslår att det förtydligas i föreskrifterna att alla icke tidigare registrerade tävlingsfordon ska genomgå en ursprungskontroll inför den första registreringen, vilket innebär att även rallybilar av specialtyp omfattas av regler om ursprungskontroll.

Transportstyrelsen föreslår även en korrigerande av reglerna när det gäller ursprungskontroll av diplomatfordon då det idag felaktigt krävs fordonsdokumentation från Utrikesdepartementet. Då det handlar om en korrigerande kommenteras det inte ytterligare i denna konsekvensutredning.

Teknisk identifiering

Vi föreslår att det förtydligas i föreskrifterna att alla tävlingsfordon ska genomgå en teknisk identifiering i samband med registreringsbesiktningen eller det enskilda godkännandet, vilket innebär att även rallybilar av specialtyp omfattas av kraven på teknisk identifiering.

4. Vilka är berörda?

De som främst är berörda av de föreslagna kraven är fordonsägare som har för avsikt att registrera en personbil för användning i tävlingssammanhang. Även besiktningsorgan berörs av regleringsförslaget samt den verksamhet som inom Transportstyrelsen genomför ursprungskontroll.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

De företag som bygger rallybilar får ökade kostnader för genomförande av ursprungskontroll samt kostnader för genomförande av registreringsbesiktning. Besiktningsorganen får kostnader för att sätta sig in i de nya reglerna om rallybilar som de ska tillämpa i samband med registreringsbesiktningen. Kostnaderna för detta redovisas under punkt 5.1. i kapitel 2.

5.2 Medborgare

Den föreslagna regleringen påverkar inte medborgare i allmänhet. Reglerna påverkar de som kommer att registrera en tävlingsrallybil eftersom det medför kostnader för ursprungskontroll och registreringsbesiktning.

Ansökan om ursprungskontroll kostar omkring 1240 kronor (2024 års taxa) och en registreringsbesiktning kostar ungefär 3 000 kr.

Förslaget bedöms inte få några ytterligare konsekvenser för medborgare.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Regleringsförslaget påverkar Transportstyrelsens verksamhet för ursprungskontroll eftersom de får en ny grupp av fordon att hantera. Uppskattningsvis 100–150 rallybilar av specialtyp förväntas registreras per år baserat på det antal dispensansökningar som inkommer årligen till Transportstyrelsen.

5.4 Miljö

Den föreslagna regleringen innebär inga direkta effekter eller konsekvenser på miljön eftersom kraven inte rör fordonens tekniska utformning, utan endast rör kontroll avseende fordonens identitet.

5.5 Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Eftersom övriga tävlingsfordon såsom rallybil av standardtyp och tävlingsmotorcyklar registreras genom registreringsbesiktning där både ursprungskontroll och teknisk identifiering ingår så saknas anledning till att ha en annan hantering för rallybilar av specialtyp.

6.1 Ursprungskontroll

Den justering av föreskrifter om ursprungskontroll som föreslås innebär att kraven för tävlingsfordon likställs för samtliga fordon. Det uppstår förvisso en kostnad i samband med ursprungskontroll om 1240 kronor (2024 års taxa) men denna bedöms vara liten i sammanhanget.

6.2 Teknisk identifiering

Den justering av föreskrifter om teknisk identifiering som föreslås innebär att samtliga tävlingsfordon ska genomgå kontroll av besiktningsorganen. Det är naturligt att vi har liknande regler för alla tävlingsfordon. Kontroll av ett fordon tekniska identitet säkerställer dessutom vilket fordon som är registrerat.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Föreskrifterna meddelas med stöd av bemyndigande i 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) samt 15 kap. 1 § första stycket 2 förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen bedöms vara i enlighet med EU-rätten, Följdändringarna som föreslås i detta kapitel innehåller inga tekniska regler. Transportstyrelsen bedömer därför inte att det finns något behov att anmäla dessa två ändringsföreskrifter enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns något behov av någon särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för ikraftträdande eller behov av speciella informationsinsatser utöver externremissen.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den föreslagna regleringen påverkar inte funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Den föreslagna regleringen förväntas inte ha någon påverkan på hänsynsmålet eftersom kraven inte rör fordonens tekniska utformning utan endast rör kontroll avseende fordonens identitet.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

| Berörd aktör | Effekter som inte kan beräknas | | Beräknade effekter (tkr) | Kommentar |
|-------------------------|--|---|--------------------------|-----------|
| | Fördelar | Nackdelar | | |
| Företag | Besiktningorgan får något fler fordon att kontrollera årligen. | Besiktningorgan får kostnader för att föra ut de nya kraven i sina organisationer | + / - | |
| Medborgare | | Ägare av rallybilar får sammantaget en liten kostnad för att få fordonen granskade. | | |
| Staten m.fl. | - | | | |
| Externa effekter | - | | | |
| Totalt | | | | |

E. Samråd

Det finns inget formellt krav på samråd. Under utredningen har vi dock haft samverkan med representanter från olika aktörer inom bilsporten, såsom Svenska Bilsportförbundet, Svenska Rallysportförbundet och Z-consult.

Även besiktningsorgan har kontaktats för att säkerställa att de har beredskap att hantera registreringsbesiktning av de tillkommande rallybilarna.