

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2025:XX) om rallybilar

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
FBB	Övergripande	Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) har tagit del av förslaget till nya föreskrifter om tävlingsbilar på väg och är positiva till att en ny föreskrift tas fram men har några synpunkter.	Noterat
FBB	3 kap 6 §	FBB noterar att det vore lämpligt med begränsning av motoreffekt/tillåten effekttökning för standardrallybilen.	Då en standardrallybil är avsedd att utgöras av en serietillverkad standardbil behöver vissa förtydligande göras kring tillåten trimning/effekttökning. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
FBB	Homologiseringshandling	FBB föreslår vidare en ny paragraf i Rallyföreskriften där det ställs krav på en homologiserings-handling eller motsvarande. En sådan paragraf skulle innebära att krav som bidrar till ökad trafiksäkerhet, till exempel krav på bromsar, bälten med mera, kan ställas av förbund och andra organisationer som ägnar sig åt tävlingsverksamhet.	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
FBB	Kodning/utmärkning i register	FBB noterar att krav på "kodning"/utmärkning i register förefaller saknas. Detta kan skapa svårigheter att skilja ut och sätta kravnivå på dessa fordon vid en kommande kontrollbesiktning.	Beslut om textkod finns. Transportstyrelsen föreslår ingen justering.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
FBB	19 §	FBB noterar att föreskriften saknar krav på att originalavgasrening ska finns kvar. Krav i nivå med ursprungsfordonets avgasrening utrustning torde vara en lämplig nivå. I föreskriftförslagets nuvarande lydelse blir tolkningen att det enda kravet är 4,5 volymprocent CO ₂ .	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
FBB	Utsläppskrav	FBB noterar vidare att utsläppskrav för andra fordon än bensindrivna förefaller saknas.	Det finns idag inget krav på kolmonoxid halt för dieselmotorer vid kontrollbesiktning. Transportstyrelsen föreslår ingen justering.
FBB	Ikraftträdande	Ikraftträdandet. FBB har ett önskemål att det ska gå minst 3 månader från att nya föreskrifterna publiceras till att de träder i kraft samt att ikraftträdande inte sker under sommarmånaderna.	Noterat
FBB	3 Kap. 5 §	Dessa paragrafer är svåra att tillämpa med nuvarande formuleringar. Formuleringen "vara instansade i bilen" medger inte den tillämpning med "pluggsvetsad" identitet, som tillämpas i dag. Förslag: Ta formulering från §38 2:a stycket och skriv in i §27.	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
FBB	4 Kap. 37 §	Dessa paragrafer är svåra att tillämpa med nuvarande formuleringar. Formuleringen "vara instansade i bilen" medger inte den tillämpning med "pluggsvetsad" identitet, som tillämpas i dag. Förslag: Ta formulering från §38 2:a stycket och skriv in i §27.	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
FBB	3 Kap. 1 §	otydlig med avseende på främst avgaskrav och effektökningar.	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
FBB	3 Kap. 5 §	formuleringen utestänger fordon som ändrat chassinummer. Förslag: "ansatt på" kan exempelvis bytas mot "tilldelat"	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
FBB	3 Kap. 41 §	felaktig hänvisning	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
FBB	3 Kap. 91 §	felaktig hänvisning	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
Kommerskollegium		Kommerskollegium bedömer att förslaget innehåller tekniska föreskrifter och därför bör anmälas enligt förordningen om tekniska regler.	Efter dialog med kommerskollegium bedömer Transportstyrelsen att endast grundföreskriften om rallybilar behöver notifieras. Övriga föreskrifter med följdändringar är av redaktionell karaktär.
Konkurrensverket	Övergripande	Konkurrensverket tillstyrker de förslag i remissen eftersom de undanröjer ett regulatoriskt konkurrenshinder och ersätter gällande regler med ett mer konkurrensneutralt regelverk. Konkurrensverket har inga synpunkter på de tekniska krav som föreslås för tävlingsrallybilar.	Noterat
Kungliga Automobilklubben		KAK instämmer med det remissvar som Svenska Bilsporförbundet avgivit.	Noterat
MRF	Sammanfattning	MRF har inga synpunkter på liggande förslag.	Noterat
Nationell Rally 24 AB (SweRally)	Övergripande	Nationell Rallysport 24 AB ställer sig bakom Transportstyrelsens föreskrifter för tävlingsbilar på väg och tillstyrker förslagen i remissen med nedanstående förslag till ändringar.	Noterat

Nationell Rally 24 AB (SweRally)	2 kap. 1 §	<p>Här ställer vi oss bakom Svenska Rallysportförbundets remissvar enligt nedan</p> <p>Idag upplever vi ett stort problem med att inte lagligt kunna provköra våra tävlingsrallybilar (orangeskyltade) innan tävling. De är ju både skattade och försäkrade. Det innebär i praktiken att många tvingas välja den olagliga vägen och helt onödigt bli kriminell. Är tävlingen i samma stad som den tävlande får hen ju inte ens köra bilen till start. Men sedan går det utmärkt. Ett annat vanligt exempel är när en tävlande fått stopp efter ruten. Då kan man inte göra något eller flytta tävlingsbilen på en specialsträcka innan sista tävlande och efteråkare har passerat. Då anses ju vägen vara öppen igen. Det kan sedan ta sådan tid att tävlingen hinner avslutas. Vägen kan då vara av sådan art att bil med släpvagn inte kan köra in för att hämta tävlingsbilen. När den då körs ut därifrån så sker det olagligt.</p> <p>Förslag: En tävlingsrallybil får endast föras på väg under en tävling, träning eller uppvisning samt i omedelbar anslutning till detta. Provkörning på väg tillåts endast inom en vecka innan anmäld tävling. Även transport till och från tävling samt till och från besiktningsorgan är tillåtet.</p> <p>Kommentar/ Vi MÅSTE avkriminalisera enkla provkörningar samt problemet med transporter i samband med tävlingar och besök hos bilprovning. Som regeln är skriven nu kan man inte ens provköra vid kontrollbesiktning. Dit och därifrån liksom till ovan skrivna aktiviteter bör man kunna få köra bilen. Bilarna är ju både skattade och försäkrade. INGA av dessa bilar körs i onödan av naturliga skäl. <i>Provkörning sker normalt inte i stadstrafik eller i tät trafik. Därför har den otroligt lite påverkan på övriga trafikanter. Dagens tävlingsrallybilar är så pass dyra att driva att ingen åker onödiga kilometer med den. Genom ovanstående definition så har vi löst ett jättestort problem och</i></p>	<p>Vad som bedöms vara "i omedelbar anslutning" till en tävling är det polisen som avgör. Då dessa tävlingsbilar är uteslutande avsedda för användning på tävlingar bedömer Transportstyrelsen att de inte är lämpliga att använda på vägarna utanför tävlingssammanhang eller liknande evenemang. Tävlingsrallybilar med textkod T71R är dessutom undantagna från kontrollbesiktning. Däremot kan det finnas ett visst behov att kunna transportera bilen på vägen strax före och efter en tävling. Transportstyrelsen föreslår att definitionen utökas till att även omfatta uppvisning och liknande sportarrangemang. Dock inte träning som bedrivs utanför tävlingssammanhang. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.</p>
---	------------	---	---

		<p><i>många utövare slipper vara olagliga. Förare av bil kan enkelt visa när man är anmäld till en tävling genom att visa upp en anmälningslista. Tilläggsregler visar även tävlingsdatum och klockslag för första start.</i></p>	
--	--	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Nationell Rally 24 AB (SweRally)	2 kap. 2 §	Ordet "Bullernivån" bör bytas ut mot Ljudnivån. En tävlingsrallybil som framförs på allmän väg (transportsträckor i rallytermer) använder sig av max 3 500 varv/minuten. Inom hastighetsbegränsningarna. Internationellt inom EU används 3 500 v/min och 103 dB(A) för rallybilar och det är detta vi önskar erhålla även på tävlingsrallybilarna i Sverige.	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
Nationell Rally 24 AB (SweRally)	2 kap. 3 §	Vi önskar att inte använda katalysator på grund av brandrisken. De bilbränder med tävlingsrallybilar som varit i Sverige har nämligen startat i samband med avåkningar där katalysatorn tryckts upp i golvet på karossen och färgen tagit eld även med risk på skogsbrand. Med den enda komponenten, katalysatorn, borttagen så får vi möjlighet att öka säkerheten inom rallysporten ytterligare.	Noterat
Nationell Rally 24 AB (SweRally)	2 kap. 5 §	Bränsleledningar ska vara utformade så att de inte påverkas av bränslet och de temperaturer som bilen normalt utsätts för. Anslutningar till bränsleledningar ska vara utformade så att bränslesystemet inte läcker.	Noterat
Nationell Rally 24 AB (SweRally)	2 kap. 6 §	Bränsletanken ska vara fast monterad, av metall eller plast och avsedd för det bränsle som ska användas. Bränsletanken får inte vara skadad så att det finns en risk att bränslet kan läcka ut vid normal användning.	Noterat
Nationell Rally 24 AB (SweRally)	2 Kap 8 §	8b § En tävlingsrallybil som drivs av H2 (vätgas) ska beträffande bränslesystemets säkerhet uppfylla kraven enligt ECE-reglemente 130 (?) , i den ursprungliga lydelsen, med komponenter som är typgodkända enligt ECE-reglementet, i den ursprungliga lydelsen, eller motsvarande. Vi är osäkra på om det är ECE-reglementet 130 som gäller.	Uneceföreskrifter nr 134 om enhetliga bestämmelser om godkännande av motorfordon och tillhörande komponenter med avseende på den säkerhetsrelaterade prestandan hos vätgasdrivna fordon Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
Polismyndigheten		Polismyndigheten har inga invändningar mot förslagen.	Noterat

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Riksförbundet M	Övergripande	M Sverige vill ta tillfället att lämna synpunkter på Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter om tävlingsbilar på väg (TSF 2021-116). Riksförbundet M Sverige är en konsumentorganisation för bilister och saknar fördjupad sakkunskap om motorsportens regelverk och villkor. Men med anledning av den stora betydelse M Sverige ser i en fungerande motorsport, vill vi med detta betona vikten av att ta särskild hänsyn till de remissinstanser som företräder motorsporten och de verksamma inom den.	Noterat

SFRO	1 kap. 1 §	<p>SFRO ställer sig bakom avsikten att göra föreskrifter för tävlingsbilar på väg konkurrensneutrala avseende framförallt rallybilar. I det sammanhanget anser vi också att Transportstyrelsens föreskrifter ska reglera de krav som krävs för att bruk på väg ska vara rimligt säkert, medan respektive tävlingsreglemente bör reglera specifika krav på säkerhets- och skyddsutrustning specifik för tävlingsbruk, liksom eventuella tekniska begränsningar i vad som får byggas om eller inte. Rubriken på föreskriften föreslås vara " Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tävlingsbilar på väg" vilket leder till några frågor. Tidigare har det varit rallybilar som omfattats av reglerna men det finns ju fler tävlingsbilar som på olika sätt brukas på väg, och frågan är om även dessa ska omfattas? Det är endast två varianter av rallybilar som nämns i texten, 2 kap Tävlingsrallybil och 3 kap Standardrallybil. Ett annat exempel på tävlingsbil som också normalt sett är registrerad för gatbruk är banracings Roadsport, där bilarna körs med mindre ändringar (men som dock begränsar vilka årsmodeller av bilar som kan användas då det är svårt att registreringsbesikta en nyare bil med till exempel skyddsbur).</p> <p>Utöver det finns det andra tävlingsformer där man på olika sätt kan tävla med en gatregistrerad bil, det kan handla om drifting, enklare former av banracing som långlopp men också olika klasser inom dragracing.</p> <p>Skillnaden här är att normalt sett har det ansetts som att man som förare kan välja att tävla med sin gatregistrerade bil, men att tävlingsformen i sig (undantaget möjligen Roadsport) normalt sett inte krävt att bilen är gatregistrerad. Den som då vill kunna köra sin tävlingsbil på gata, har fått välja nivå av ombyggnader så att kraven för bruk på väg uppfylls. Men detta bygger också på de tävlingsformer som SBF hittills har sanktionerat.</p> <p>Andra aktörer inom motorsporten kan ju välja att ta fram klasser för till exempel dragracing som kräver gatregistrering, vilket kan påverka hur föreskrifterna ska utformas.</p> <p>Idag finns tävlingar inom dragracing där transportsträcka på väg ingår som en del i tävlingen, medan tidskörningen görs på speciella banor</p>	<p>Föreskrifterna avser gälla endast rallybilar. Transportstyrelsen ändrar enligt förslag</p>
-------------	------------	--	---

		<p>eller avlysta områden. Tävligen liknar alltså till sin form en rallytävling men med helt andra bilar. Frågan är då om dessa fordon också ska kunna registreras som tävlingsbil, eller tävlingsrallybil, med stöd av dessa föreskrifter?</p> <p>SFRO förutsätter att det inte är avsikten och därför menar vi att man bör överväga att ändra rubriken för föreskriften till "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tävlingsrallybilar på väg" och att det i föreskriften bör införas en definition som beskriver vilken typ av tävlingsfordon som avses.</p>	
--	--	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SFRO	Övergripande	SFRO vill också lyfta fram att det är viktigt att inte begränsa möjligheterna att tävla och träna inom olika discipliner med fordon som är godkända för bruk på väg (till exempel genom besiktning som ombyggt eller amatörbyggt fordon). Den möjligheten är viktig för att göra motorsporten tillgänglig även för de personer som inte har råd eller utrymme för till exempel biltrailer eller vill kunna tävla och träna med sin vanliga bruksbil. Men i dessa fall handlar det sällan om rally vilket gör att de fordonen kan hanteras utanför dessa föreskrifter.	Noterat
SFRO	2 kap. 12-17 §§	Ytterligare en aspekt på förslaget är hur besiktningsorganen ska kontrollera att krav på bromssystem (2 kap 12-17 §§) uppfylls. Det kan handla om relativt omfattande provning som behöver göras. Här föreslår vi att denna provning ska kunna göras av organisation för amatörbyggen, som ju utför liknande provningar för amatörbyggt och ombyggt fordon idag (där kraven också är i stort sett identiska).	Noterat
SFRO	3 kap. 30-55 §§	Ytterligare en aspekt på förslaget är hur besiktningsorganen ska kontrollera att krav på bromssystem (3 kap 30-55 §§) uppfylls. Det kan handla om relativt omfattande provning som behöver göras. Här föreslår vi att denna provning ska kunna göras av organisation för amatörbyggen, som ju utför liknande provningar för amatörbyggt och ombyggt fordon idag (där kraven också är i stort sett identiska).	Noterat
SFRO	2 kap. 21 §	Ytterligare en aspekt på förslaget är hur besiktningsorganen ska kontrollera att krav på säkerhetsutrustning och säten (2 kap 21 §) uppfylls. Det kan handla om relativt omfattande provning som behöver göras. Här föreslår vi att denna provning ska kunna göras av organisation för amatörbyggen, som ju utför liknande provningar för amatörbyggt och ombyggt fordon idag (där kraven också är i stort sett identiska).	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SFRO	2 kap. 79 §	Ytterligare en aspekt på förslaget är hur besiktningsorganen ska kontrollera att krav på säkerhetsutrustning och säten (3 kap 79§) uppfylls. Det kan handla om relativt omfattande provning som behöver göras. Här föreslår vi att denna provning ska kunna göras av organisation för amatörbyggen, som ju utför liknande provningar för amatörbyggt och ombyggt fordon idag (där kraven också är i stort sett identiska).	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
SFRO	3 kap. 80 §	Ytterligare en aspekt på förslaget är hur besiktningsorganen ska kontrollera att krav på säkerhetsutrustning och säten (3 kap. 80-96§§) uppfylls. Det kan handla om relativt omfattande provning som behöver göras. Här föreslår vi att denna provning ska kunna göras av organisation för amatörbyggen, som ju utför liknande provningar för amatörbyggt och ombyggt fordon idag (där kraven också är i stort sett identiska).	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
SFRO	Föreskrifts- rubrik	SFRO föreslår att rubriken ändras till "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tävlingsrallybilar på väg".	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
SFRO	1 Kap. 1 §	I texten för 1 § bör begreppet "tävlingsrallybil" användas.	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
SFRO	1 Kap. 3 §	<p>Under 3 § bör definitionen av rallybil även innehålla en beskrivning av tävlingsformen rally, alternativt så bör det införas en separat definition av tävlingsformen. Den kan baseras på SBFs definition men bör kompletteras för att skilja ut rally från till exempel dragracingtävlingar med transportsträckor. Förslag på text:</p> <p><i>Rally: I Rally går det ut på att på snabbast möjliga sätt ta sig fram på, för annan trafik, avlysta Specialsträckor, som omfattar olika långa vägavsnitt med varierande förutsättningar, kurvor, höjdskillnader och ofta olika underlag. Mellan specialsträckorna färdas man på vanliga vägar, där vanliga trafikregler gäller.</i></p>	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
SFRO		<p>Första kapitlet kan också beskriva vilka organisationer som kan utfärda underlag för godkännande, dvs provrapporter eller liknande för att visa att kraven på bromsar mm uppfylls.</p> <p>Det innebär förslag på en ny 4 §; 4 § Som underlag för bedömning av kravuppfyllelse gällande krav i denna föreskrift kan provrapport från organisation för amatörbyggen användas.</p>	Noterat
Svenska bilsportförbundet	2 kap 21 §	<p>Definition av vad som avses med begreppet "Skyddsbur" behöver tillkomma. Utan en definition och reglering kan det resultera i säkerhetsmässigt farliga lösningar</p>	För att förtydliga vad som menas med tillfredsställande hållfasthet av skyddsbumen föreslås ett tillägg. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
Svenska bilsportförbundet	2 kap 21 §	<p>Definition krävs för vad som avses med "bälten avsedda för tävling" Om inget krav på bälten finns kan det resultera i säkerhetsmässigt farliga lösningar</p>	För att förtydliga vad som menas med bälten avsedda för tävling föreslås ett tillägg. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska bilsportförbundet	2 kap 21 §	Det saknas information om säte. Nuvarande text tillåter byte av säte. Även någon form av definition krävs. Om inget krav på bälten finns kan det resultera i säkerhetsmässigt farliga lösningar	För att förtydliga vad som menas med säten avsedda för tävling föreslås ett tillägg. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
Svenska bilsportförbundet	3 kap. 21§	Restriktioner på ljud/buller saknas Eftersom en s.k. standardrallybil tillåts köra i vanlig trafik så kan avsaknad av ljudrestriktioner leda till störningar och klagomål.	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
Svenska bilsportförbundet	3 kap. 1§	Restriktioner på motor och drivlina saknas	Då en standardrallybil är avsedd att utgöras av en serietillverkad standardbil som i begränsad omfattning är anpassad för tävlingsbruk, där anpassningarna utgörs av bälten, säten och skyddsbur för tävlingsändamål, behöver vissa förtydligande göras. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
Svenska bilsportförbundet	3 kap. 6§	Om det tillåts olika former av trimning och annan ändring så kan det leda till att vi får ut bilar med långt över 1000 hkr i trafiken.	Då en standardrallybil är avsedd att utgöras av en serietillverkad standardbil behöver vissa förtydligande göras kring tillåten trimning/effektökning. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska bilsportförbundet	Kap. 1.	<p>Kommer det att fortsättningsvis vara möjligt att besiktiga bilar enligt det godkännande som funnits från Volvo Cars i många år och som avser s.k Volvo Original? Dessa bilar tillåts ett lite mer omfattande ombygge än en "vanlig" standardrallybil, t.ex. motorbyte och ändrad utväxling.</p> <p>Påverkar ett stort antal bilägare/förare och utgör en populär instegsklass</p>	<p>Kravuppfyllnaden bedöms hos respektive besiktningsorgan som utför registreringsbesiktningen Transportstyrelsen föreslår ingen justering.</p>
Svenska bilsportförbundet	kap. 3	<p>Med undantag för hur identitetskontroll skall hanteras saknas förslag på vissa basala områden såsom: -Säkerhet: bromsar, säkerhetsbur, bälte och säte. -Miljö: Ljud och emissioner (se även kommentarer på "Standardrallybil")</p> <p>Idag finns alla dessa krav i TSFS 2012:31 som föreslås tas bort men behöver tillföras på annat ställe som krav/instruktion för besiktningsorganen samt ett behov för tävlingsorganisationerna att skriva regler till sina respektive aktiva så att dessa vet vilka myndighetskrav dom behöver förhålla sig till. (Övriga sportgrenskrav hanteras givetvis av resp. organisation)</p>	<p>Kraven på bromssystem i förslaget är desamma som fanns i TSFS 2012:31. För att förtydliga vad som menas med tillfredsställande hållfasthet av skyddsburen och vad som menas med avsedda för tävling av bälte respektive säten föreslås ett tillägg samt att intyg från en tävlingsorganisation om att bilen uppfyller deras tävlingskrav ska medbringas vid registreringsbesiktningen. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.</p>
Svenska bilsportförbundet	kap. 3. 1§	<p>Ett ramverk om hur mycket som får byggas om saknas</p> <p>Om ingen begränsning finns kan detta leda till att man använder identiteten (VIN kod+chassinummer) från en personbil och bygger en s.k. rörram med siluettkaross.</p>	<p>Då en standardrallybil är avsedd att utgöras av en serietillverkad standardbil som i begränsad omfattning är anpassad för tävlingsbruk, där anpassningarna utgörs av bälten, säten och skyddsbur för tävlingsändamål. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska bilsportförbundet	kap. 3	<p>Kommer det fortsättningsvis vara tillåtet för en svensk förare att tävla med en bil hyrd från ett team i annat land och därmed också registrerad i annat land.</p> <p>Idag finns den möjligheten under speciella omständigheter samt särskilda krav angående 3:e partsförsäkring (trafikförsäkring) Om svensk registrering blir väldigt komplicerad, tidsödande och dyr kan fler hyrda bilar från annat land öka i omfattning.</p>	<p>Förslaget innehåller inga förslag på förändringar avseende om det är tillåtet att tävla med en bil som är hyrd från ett annat team.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår ingen justering.</p>
Svenska bilsportförbundet	1 kap. 1§	<p>Kommentar: Till förslaget ser vi ingen koppling som det är skrivet att detta bara avser Rallybilar, därför ger vi förslag till att skrivelsen "Tävlingsbilar på väg" benämner oavsett tävlingsform med "Tävlingsbil Standard" tidigare standard Rallybil och "Tävlingsbil Special" tidigare homologerad rallybil.</p> <p>Tävlingsbil standard (standard rallybil): Prestandan bör ha orörd motor och drivlina dvs otrimmade fordon i sitt ursprung från tillverkning, visserligen finns acceptans för en procentsats om max ca 10% då detta lätt kan uppnås via att enkelt byta mjukvara i motorstyrdon. VOC s.k Volvo Original Cup (idag Volvo Original Mekonomen Cup) grundar sig i ett samarbete med Volvo och är en instegsklass med lite mer undantag än nuvarande Standard rallybilar. Dessa bilar har ett strikt reglemente med många medlemmar som leder till ett ökat intresse till bilsport rörelsen och nya utmaningar. Eftersom detta är ett gammalt avtal mellan Volvo Personvagnar och Transportstyrelsen där Volvo godkänner byte av motor, växellåda samt slutväxel, dock alltid till andra originaldelar från Volvo. Dessa bilar har alltid registreringsbesiktigats på de olika besiktningsorganen med intyg från Volvo, och Bilsportförbundet är inte alls inblandat i detta. I allt övrigt så uppfyller bilarna kraven på "Rallybil Standard"!</p>	<p>Då begreppet tävlingsbilar på väg även kan användas för andra typer av tävlingsbilar än rally föreslås en ändring av titeln.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska bilsportförbundet	Personlig säkerhet (Bälte, säte, kläder, hjälm med mera):	<p>SBF har alltid haft prioritet och fokus på säkerhet och med detta läggs allt ansvar på enskild bilbyggare vilket kan leda till val av icke prövade eller godkänd utrustning. Vi har genom åren sett och omhändertagit kopior av både bälten, säten, overaller m.m. tillverkade i tex Kina, dessa har visat sig i våra tester varit rent av livsfarliga.</p> <p>Förslag/åtgärd: Hänvisa till gällande normer till avsedd produkt anpassad för bilsport. På så vis sätter Transportstyrelsen ivf ett krav utan att peka mot ett reglemente, tillverkare eller aktör.</p>	<p>För att förtydliga vad som menas med "avsedda för tävling" föreslås ett tillägg. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.</p>
Svenska bilsportförbundet	3 kap 4 §	<p>Att inte hänvisa till ett minimumkrav och ospecificerade material och måttspecifikationer leder till att rör kvalitén kan bli av tex vattenledningsrör.</p> <p>Förslag/åtgärd: Skyddsbur beprövad och testade metod enl FIA för egentillverkad bur, dessa finns beskrivna med bilder, dimensioner och mått. Detta ger ett enkelt verktyg för kontrollorganen att bedöma installation och kvalité, vi kan även hjälpa till att ta fram en enklare kravbeskrivning/manual för detta utan någon referens till vare sig SBF eller FIA.</p>	<p>För att förtydliga vad som menas med tillfredsställande hållfasthet av skyddsbur föreslås ett tillägg. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska bilsportförbundet	Historiska bilar:	<p>Så kallade Historiska bilar byggda enl App K (FIA regelverk) med en tillhörande HTP handling (avancerad vagnbok som beskriver bilen i detalj) har idag undantag för homologering för bilar byggda före 1970 och hanterats enligt förförandet för Tävlingsbil standard (standard Rallybil). Anledningen till detta var att efter 1970 ansåg man att det blev en teknikutveckling som ändrade bilens prestanda avsevärt mot tidigare samt att bilar äldre än 1970 även användes i syfte för uppvisning mer än bara tävlingsverksamhet och behövde transporteras sig mellan olika tillställningar så som träffar och mässor.</p> <p>Förslag/åtgärd: Bilar byggda för ändamålet att representera ett kulturarv inom bilsport äldre än 1970 med tillhörande detaljerad dokumentation av bilen motorsporthistoria, där vårt dokument heter HTP, Historic Technical Passport ("Historisk Vagnbok") men i regleringstexten kan det ju bara stå "Historisk Dokumentation" eller Historisk Vagnbok" för att inte referera till SBF eller FIA. Bilar med denna typ av dokumentation bör även fortsättningsvis undantas på samma sätt som nuvarande regler föreskriver.</p>	Bilar byggda för ändamålet att representera ett kulturarv inom bilsport äldre än 1970 med tillhörande detaljerad dokumentation av bilen motorsporthistoria hanteras framgent genom ansökan om undantag från ett eller flera krav i Transportstyrelsens föreskrifter.
Svenska bilsportförbundet	Övrigt	Fråga: Vad händer med en redan "homologerad Rallybil" som passerar 50års gränsen och vill registrera om sig till besiktningsbefrielse? Får den då beteckning Rallybil standard samt vita registreringsplåtar och befrielse från nyttjandebegränsning.	Det föreligger inget hinder att registreringsbesikta en bil som uppfyller alla föreskrivna krav som en standardrallybil.
Svenska bilsportförbundet	Övrigt	Fråga: Vad händer med den så kallade A-besiktningen för homologerade bilar nu när SBF inte längre har krav på sig att göra kontrollbesiktning med 8 månaders intervall, utgår detta helt nu?	Då alla Tävlingsrallybilar är undantagna besiktning och Vägverkets föreskrifter (VVFS 2002:237) om provning av vissa rallybilar är kopplat till SBF's tävlingar så föreslås att den föreskriften upphävs.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska bilsportförbundet	Övrigt	Fråga: Idag krävs ett COC för personbil för att kunna få dispens för att bygga rallybil, som det är skrivet i förslaget är det fullt möjligt att bygga en Rallybil helt utan begränsning för ursprunget, dvs man kan bygga ett egentillverkat fordon med rörram, siluett kaross, är detta syftet?	Kravet för standardrallybilar är att ursprungsbilen är en serietillverkad personbil Avser frågan Tävlingsrallybilar?
Svenska bilsportförbundet	Övrigt	Skall vi inte passa på att ändra även begreppet "Homologeringsintyg" vilket i alla år ställt till oreda och blandats ihop med Homologeringshandling. Vårt förslag på ett nytt dokument för att verifiera en Tävlingsbil Standard (Certifikat Tävlingsbil Standard) respektive Tävlingsbil Special (Certifikat Tävlingsbil Special).	Noterat
Svenska rallysportförbundet	1 kap. 3 §	Tillägg: rallytävling tävling för bilar helt eller delvis på väg. Tävlingen anses börja för anmäld tävlande en vecka före första start tills ett dygn efter sista bil gått i mål.	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska rallysportförbundet	2 kap. 1 §	<p>Kommentar/ Idag upplever vi ett stort problem med att inte lagligt kunna provköra våra tävlingsrallybilar (orangeskyltade) innan tävling. De är ju både skattade och försäkrade. Det innebär i praktiken att många tvingas välja den olagliga vägen och helt onödigt bli kriminell. Är tävlingen i samma stad som den tävlande får hen ju inte ens köra bilen till start. Men sedan går det utmärkt. Ett annat vanligt exempel är när en tävlande fått stopp efter rutten. Då kan man inte göra något eller flytta tävlingsbilen på en specialsträcka innan sista tävlande och efteråkare har passerat. Då anses ju vägen vara öppen igen. Det kan sedan ta sådan tid att tävlingen hinner avslutas. Vägen kan då vara av sådan art att bil med släpvagn inte kan köra in för att hämta tävlingsbilen. När den då körs ut därifrån så sker det olagligt.</p> <p>Provkörning sker normalt inte i stadstrafik eller i tät trafik. Därför har den otroligt lite påverkan på övriga trafikanter. Dagens tävlingsrallybilar är så pass dyra att driva att ingen åker onödiga kilometer med den. Genom ovanstående definition så har vi löst ett jättestort problem och många utövare slipper vara olagliga. Förare av bil kan enkelt visa när man är anmäld till en tävling genom att visa upp en anmälningslista. Tillägsregler visar även tävlingsdatum och klockslag för första start. Oavsett definitionen av "tävling" enligt kap 1 §3 så måste texten här ändras. Förslag: En tävlingsrallybil får endast föras på väg under en tävling, träning eller uppvisning samt i omedelbar anslutning till detta. Provkörning på väg tillåts endast inom en vecka innan anmäld tävling. Även transport till och från tävling samt till och från besiktningsorgan är tillåtet.</p> <p>Kommentar/ Vi MÅSTE avkriminalisera enkla provkörningar samt problemet med transporter i samband med tävlingar och besök hos bilprovning. Som regeln är skriven nu kan man inte ens provköra vid kontrollbesiktning. Dit och därifrån liksom till ovan skrivna aktiviteter bör man kunna få köra bilen. Bilarna är ju både skattade och försäkrade. INGA av dessa bilar körs i onödan av naturliga skäl. Kanske räcker med att definiera ordet "omedelbar anslutning".</p>	<p>Vad som bedöms vara "i omedelbar anslutning" till en tävling är det polisen som avgör. Då dessa tävlingsbilar är uteslutande avsedda för användning på tävlingar bedömer Transportstyrelsen att de inte är lämpliga att använda på vägarna utanför tävlingssammanhang eller liknande evenemang. Tävlingsrallybilar med textkod T71R är dessutom undantagna från kontrollbesiktning. Däremot kan det finnas ett visst behov att kunna transportera bilen på vägen strax före och efter en tävling.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår att definitionen utökas till att även omfatta uppvisning och liknande sportarrangemang. Dock inte träning som bedrivs utanför tävlingssammanhang. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska rallysportförbundet	2 kap. 2 §	<p>Ändra varvtalet vid provningsförfarandet till 3.000 v/min.</p> <p>Kommentar/ Det är ett mer normalt varvtal för normal trafikfart. Vid körning i samhällen är ju varvalet oftast ännu lägre. Högre varvtal används ju enbart på fartsträckorna och då är ljudet en absolut säkerhetsfaktor. I synnerhet om en bil blivit ifattkörd av en annan, vilket kan hända trots att man startar med en minuts mellanrum. Publik som står still eller är i rörelse fokuserar naturligt på den bilen som passerar först och följer den med ögonen. Då spelar hörseln en viktig roll i att göra den uppmärksam på ytterligare en bil.</p>	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
Svenska rallysportförbundet	3 kap. 1 §	<p>Tillägg: En homologerad standardrallybil som uppfyller kraven för standardrallybil skall kunna registreringsbesiktas som en sådan.</p> <p>Kommentar/ Det finns rallybilar idag som uppfyller kraven för Standardrallybil men som tvingats att homologera dem för att kunna tävla med dem under SBF's regler. De ska alltså kunna återfå sina vita (små) skyltar.</p>	Det föreligger inget hinder att registreringsbesikta en bil som uppfyller alla föreskrivna krav som en standardrallybil. Transportstyrelsen föreslår ingen justering.
Svenska rallysportförbundet	3 kap. 5 §	<p>Tillägg: Vid regbesiktning kan extra identitetsmärkning godkännas som har anbringats som är bättre åtkomlig och lättare att läsa. Ordinarie ska finnas kvar.</p> <p>Kommentar/ Ibland kan t.ex. p.g.a. av rör i stötburen eller andra förstärkningar försämra möjligheten att enkelt kontrollera chassinumner. Vid registreringsbesiktningen kan man skriva in var alternativ märkning finns. Allt för att underlätta.</p>	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska rallysportförbundet	3 kap. 21 §	<p>Ändra varvtalet vid provningsförfarandet till 3.000 v/min.</p> <p>Kommentar/ Samma som för Tävlingsrallybil. Det är ett mer normalt varvtal för normal trafikfart. Vid körning i samhällen är ju varvalet oftast ännu lägre. Högre varvtal används ju enbart på fartsträckorna och då är ljudet en absolut säkerhetsfaktor. I synnerhet om en bil blivit ifattkörd av en annan, vilket kan hända trots att man startar med en minuts mellanrum. Publik som står still eller är i rörelse fokuserar naturligt på den bilen som passerar först och följer den med ögonen. Då spelar hörseln en viktig roll i att göra den uppmärksam på ytterligare en bil.</p>	<p>För standardrallybilar gäller idag 100dB vid 4500 varv alternativt 95dB vid 3500 varv. Förslag att lägga till alternativ decibel/varvtal Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.</p>
Svenska rallysportförbundet	3 kap. 24§	<p>Tillägg: Däck avsedda för tävlingsbruk är tillåtna under tävling, träning och uppvisning. Gäller sommar- som vinterdäck.</p> <p>Kommentar/ Här måste reglerna förtydligas så vi kan använda sommar- och vinterrallydäck "Not for highway use". Fritt en vecka innan anmäld tävling och några dagar efteråt. Borde även gälla generellt för körning med Tävlingsrallybilar. Se 1 kap 3 § Definition av rallytävling.</p>	<p>Kraven för däck på bilar regleras genom Transportstyrelsens föreskrifter 2009:19. I det remitterade förslaget finns redan ett förslag på undantag från de föreskrifterna. "Bilar som deltar i en tävling eller annan sådan sportslig verksamhet på väg som avses i 3 kap. 84 § trafikförordningen (1998:1276) får brukas utan hinder av kraven i dessa föreskrifter. Detta gäller även de bilar som används av de officiella funktionärer som direkt deltar i tävlingen samt eventuella föråkarbilar." Transportstyrelsen föreslår ingen justering.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska rallysportförbundet	3 kap 26 §	<p>Tillägg: Däck avsedda för tävlingsbruk är tillåtna under tävling, träning och uppvisning. Gäller sommar- som vinterdäck.</p> <p>Kommentar/ Här måste reglerna förtydligas så vi kan använda sommar- och vinterrallydäck "Not for highway use". Fritt en vecka innan anmäld tävling och några dagar efteråt. Borde även gälla generellt för körning med Tävlingsrallybilar. Se 1 kap 3 § Definition av rallytävling.</p>	<p>Kraven för däck på bilar regleras genom Transportstyrelsens föreskrifter 2009:19.</p> <p>I det remitterade förslaget finns redan ett förslag på undantag från de föreskrifterna.</p> <p>"Bilar som deltar i en tävling eller annan sådan sportslig verksamhet på väg som avses i 3 kap. 84 § trafikförordningen (1998:1276) får brukas utan hinder av kraven i dessa föreskrifter. Detta gäller även de bilar som används av de officiella funktionärer som direkt deltar i tävlingen samt eventuella föråkarbilar."</p> <p>Transportstyrelsen föreslår ingen justering.</p>
Svenska rallysportförbundet	3 kap 27 §	<p>Styrning: Styrning skall vara säker och funktionell.</p> <p>Kommentar/ Extremt viktig punkt. Styrning och bromsar är ju det viktigaste vi har för att kontrollerat kunna manövrera våra tävlingsfordon. Här vill vi se mycket stor frihet istället för alla paragrafer om ibruktagande. Vi måste kunna ändra styruväxling då för många rattvarv gör det omöjligt att snabbt korrigera en sladd som då resulterar i kontrasladd och avåkning. Alltså en stor säkerhetsfaktor. Även eftermontering av servoassistans måste tillåtas av samma orsak. Här handlar det INTE om prestanda utan om SÄKERHET.</p>	<p>Vi ställer inga specifika krav på utväxling av styrningen eller servoassistans.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår ingen justering.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska rallysportförbundet	3 kap. 28 §	<p>Bromsar: Samma text som för tävlingsrallybil (2 kap 12 § till 18 §). Hydraulisk handbroms får kopplas in på bakre kretsen.</p> <p>Kommentar/ Extremt viktig punkt. Styrning och bromsar är ju det viktigaste vi har för att kontrollerat kunna manövrera våra tävlingsfordon. Här vill vi se mycket stor frihet istället för alla paragrafer om ibruktagande. Att bromssystemet skulle vara bristfälligt på en rallybil är utopi. Extremt viktigt att vi kan och får sätta ABS-system ur funktion. Otroligt farligt om vi inte kan låsa hjulen. Extremt viktigt att vi har en lättmanövrerad handbroms. Moderna bilar idag har ju mer och mer en parkeringsbroms som fungerar medelst knapptryckning. Det måste vi lösa på annat sätt. Enklast gör man det genom att montera spakmanövrerad hydraulcylinder/hydraulcylindrar på bakre kretsen/kretsarna.</p> <p>Extremt viktigt att enkelt kunna justera bromsbalansen som ju är förutsättningen för att kunna köra bilen säkert. Den anpassas efter rådande underlag och väder. Det görs enklast genom att kunna montera s.k. bromsvåg (Alla tävlingsrallybilar har det). Oavsett hur ni lyssnar på våra argument så MÅSTE detta med handbroms lösas. Det finns idag en mängd homologerade Standardrallybilar som är utrustade med hydraulisk handbroms. System och funktion är sedan länge väl utprovat.</p>	<p>Det är krav på att bilen har två separata bromssystem för färdbrams och parkeringsbroms. Pga risker för läckage och tryckförluster i hydrauliska system är de inte tillåtna att användas för parkeringsbroms.</p> <p>En hydraulisk handbroms får inte ersätta någon av bilens ordinarie bromssystem. Transportstyrelsen föreslår ingen justering.</p>
Svenska rallysportförbundet	3 kap. 77 §	<p>Tillägg: Undantaget när extraljus är monterade.</p> <p>Kommentar/ Endast en bråkdel av tävlingar körs numera i mörker. De negativa konsekvenserna kan därför ses som försumbara. Bra att det ändå finns med i reglerna vid eventuell flygande inspektion.</p>	<p>Eftermonterad extrautrustning omfattas inte av kraven. Transportstyrelsen föreslår ingen justering.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska rallysportförbundet	3 kap. 105 §	<p>Tillägg: Eller: En STANDARDRALLYBIL ska ha två utvändiga backspeglar, eller kameror, en på var sida, genom vilka föraren kan se bakomvarande trafik. Varje backspegelglas ska ha en spegelyta på minst 90 cm².</p> <p>Kommentar/ Att backspeglar av standardtyp skadas vid tävling är mer regel än undantag. En hängande dinglande (om den är kvar) utgör större fara för omgivningen och har ingen funktion att fylla. Ersätt hela textstycket med samma regel som gäller för TÄVLINGSRALLYBILAR kap 2 32 §. Eller kanske en information till bilprovarna är tillräcklig?</p>	<p>Det föreligger inget hinder att demontera backspeglar eller montera backspeglar som är bättre lämpade i samband med tävlingar. Kravet på anordning för indirekt sikt gäller vid färd på väg, samt vid kontroll av bilens beskaffenhet.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår ingen justering.</p>
Svenska rallysportförbundet	3 kap. 122 §	<p>Tillägg: Hastighetsmätare av GPS-typ är tillåtna om de uppfyller kraven i 123 §. Eller samma text som för Tävlingsrallybil 28 §.</p> <p>Kommentar/ Vid montering av annan utväxling eller differentialbroms så kan det många gånger vara omöjligt att behålla original drivning till mätare. Även större avvikelse i däckdimensioner (omkrets) gör att en originalmätare förlorar sin tillförlitlighet/relevans. Eller kanske en information till bilprovarna är tillräcklig?</p>	<p>En GPS hastighetsmätare är beroende av satellitmottagning för att visa rätt hastighet. Vid dålig eller ingen mottagning kan mätaren visa fel hastighet.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår ingen justering.</p>
Svenska rallysportförbundet	3 kap. 130 §	<p>Nuvarande text: Växelreglage ska vara så placerade och anordnade, att de kan användas bekvämt, lätt och säkert.</p> <p>Kommentar/ Eftersom texten är identiskt med i den för tävlingsrallybil i 2 kap 26 § förutsätter vi att sekventiell växelmanövrering är tillåten. Sådan växlingsmekanism sitter på varenda moped och mc. Den är en mycket viktig detalj för att attrahera i första hand ungdomar och på inget sätt svårhanterbar. Eller kanske en information till bilprovarna är tillräcklig?</p>	<p>Det föreligger inget formellt hinder att använda sekventiell växling under förutsättning att man inte har bytt växellåda.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår ingen justering.</p>
Swedac	Övergripande	Swedac har tagit del av rubricerad remiss. Vi har inga synpunkter på förslaget.	Noterat

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Z-Consult	Konsekvens utredning/ övergripande	<p>Förslaget att se över nuvarande Regelverk med Brukandeförbud mm är bra, för den som tagit fram detta har nog saknat kunskap om Tävlingsbilar mm totalt.</p> <p>-Nuvarande Regelverk med Brukandeförbud innebär att Du som förare/fordonsägare inte kan provköra ditt fordon för att tex kontrollera Bromsar mm att de fungerar över huvud taget annat än på Tävling. - Omöjligt att köra in en Motor, kontrollera ev Oljeläckage mm efter Renovering/Översyn annat än på avlyst väg .</p> <p>Dvs det är skarpt läge Direkt och om Du skall köra en Tävling vill Du ju veta om Du har Bromsar när Du kommer till första kurvan.</p>	Noterat
Z-Consult		<p>Dessutom skall förare av fordonet inneha en Tävlingslicens utfärdat av någon Motororganisation, hur fungerar detta i praktiken. Inte alls, Mekaniker medhjälpare kan inte köra fordonet till tex Tävlingsbesiktning. -Vanligt Körkort borde ju räcka, precis som för att framföra ett vanligt fordon</p>	Förslaget innebär tidigare krav på tävlingslicens tas bort Transportstyrelsen föreslår ingen justering.
Z-Consult	Konsekvens utredning/ övergripande	<p>Licenser mm Det behövs ingenting annat än ett vanligt körkort för att få framföra fordonet på allmän väg. Om fordonen Kontrollbesiktas/Regbesiktas och Godkänns hos Ackrediterat företag Opus, Sv Bilprovning mm finns inga hinder för att framföra fordonet på Allmän väg, och är fordonet utrustad med den skyddsutrustning i Tävlingshänseende som arrangören beslutat om dvs Bur Eldsläckare mm finns heller inga hinder för att Tävla med Aktuellt fordon.</p>	Förslaget innebär tidigare krav på tävlingslicens tas bort Transportstyrelsen föreslår ingen justering.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Z-Consult		En kontrollbesiktning skall gälla precis som vilket annat fordon som helst dvs 12 mån alt 24 månader beroende på ålder mm. (Hur Svenska Bilsportförbundet kommit fram till 8 månader är helt obegripligt mellan sk A Besiktningar)	Tävlingsrallybilar är undantagna besiktning Transportstyrelsen föreslår ingen justering.
Z-Consult		Sen har vi då den intressanta frågan. Vilka fordon skall anses vara så kallade Standard Rallybilar, och vilka skall anses vara Rena Tävlingsfordon. Med ett förflutet från dels Sv Bilprovning, Volvo Personvagnar Pre Production Cars mm och aktiv Tävlingsbilist Tävlingsledare och Tekniker A tycker jag man skall göra detta mycket enkelt. Alla Fordon som varit Serietillverkade av någon Bilproducent med Svenskt/Utländsk Registreringsnummer och därefter anpassats för tävlingsändamål skall benämnas STANDARD RALLYBILAR och kunna köras utan Restriktioner på Allmän väg osv förutsatt att de kontrollbesiktats av Sv Bilprovning Opus mm.	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
Z-Consult		Alla fordon som byggt på Råkarosser tex WRC bilar Skoda/Hyundai R1,R2,R4, R5mm är byggda som rena Tävlingsfordon från början och kommer aldrig någonsin att bli sk Standard Rallybil, dessa fordon kan fortsatt ha "Farligt Gods skyltar" som visar att de är Rena Specialfordon med allt vad detta innebär. Dessa fordon skall oxo Reg/Kontroll besiktas men med vissa undantag i de normala rutinerna.	Noterat

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Z-Consult	2 kap 2	Ljudnivå dvs på avgassystem Det är ju rent av löjligt att sk WRC Bilar idag tillåts färdas efter allmän väg med en ljudnivå som vida överstiger Svensk Lagstiftning, för det har FIA bestämt. Samtidigt kan en så kallad VOC Volvo 940 underkännas vid tävlingsbesiktning därför att den har ett för hög ljudnivå vid 4500 rpm.	Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.
Z-Consult		Sk Responsbilar dvs Mitsubishi mm med Turbo mm som skjuter och låter som en älgstudsare i skogen borde förbjudas. Skall ljudmätning ske skall den ske i Skogen dvs under arbetsförhållanden som är autentiska inte någon symbolgrej för att lura systemet.	Noterat
Z-Consult		Karosseribytan mm går jag inte in på, men jag står självfallet till förfogande om detta är önskvärt för fortsatta Diskussioner i ämnet.	Noterat
Åklagarmyndigheten	Övergripande	Åklagarmyndigheten har inte några invändningar mot förslagen i stort. Emellertid förs i konsekvensutredningen vissa resonemang som väcker frågetecken liksom även den närmare utformningen av vissa bestämmelser	Noterat
Åklagarmyndigheten	1 Kap. 1 § 2st. Föreskriftens tillämpningsområde	Den föreslagna lydelsen av 1 kap. 1 § 2 st. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tävlingsbilar på väg är snävt formulerad och tar enligt sin ordalydelse endast sikte på själva registreringsbesiktningen och inte det därefter följande brukandet av fordonet. Om avsikten är att föreskriften ska vara tillämplig även på ett därefter följande brukande – dvs. inte bara användande av tävlingsbilarna på väg – av fordonet bör stycket formuleras på ett annat sätt	Paragrafen bör utökas med bruktagna bilar. Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Åklagarmyndigheten	Straffsanktioner och standarder	<p>I förslaget till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tävlings-bilar på väg används olika standarder. I konsekvensutredningen dras slutsatsen att detta inte är ett problem eftersom föreskriften i de flesta av dessa fall inte riktar sig mot privatpersoner och inte heller är straffsanktionerad. Åklagarmyndigheten ifrågasätter denna slutsats. Föreskriften är meddelad med stöd av bl.a. bemyndigandet i 8 kap. 16 fordonsförordningen (2009:211). Föreskrifter meddelade med stöd av detta bemyndigande är fullt ut straffsanktionerade genom 8 kap. 9 § samma förordning. Denna straffbestämmelse är inte försedd med några undantag när det gäller vilka personer eller föreskrifter som omfattas.</p> <p>Vissa av de standarder som används i föreskriftsförslaget finns inte fritt tillgängliga på svenska vilket gör att överträdelse av föreskrifterna i dessa delar inte kan lagföras (se Högsta domstolens domar "Laserpekaren II" NJA 2017 s. 157 och "Laserpekaren III" NJA 2019 s. 577). Rallybilar används för tävling och ofta av entusiaster som sannolikt själva förändrar, förbättrar och reparerar fordonen. Det kan mycket väl vara så att en vindruta behöver bytas ut och att denna har importerats från annat land. Uppfyller den då kraven ANSI Z 26.1-1968 including Z 26.1a-1969? En lagföring kommer följaktligen inte att kunna ske om standarden inte är uppfylld. Mot bakgrund av de praktiska problem som skulle uppstå om standarder inte används får kanske denna bristande möjlighet att lagföra överträdelser accepteras.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Åklagarmyndigheten	3kap 130 §	<p>En annan fråga, skiljd från frågan om lagföring av bristen i sig, är om bilen i fråga behöver inställas till ny registreringsbesiktning eftersom utförandet inte längre överensstämmer med hur det var när fordonet besiktades.</p> <p>Vidare anser Åklagarmyndigheten att det är tveksamt att uppställa ett krav, med en straffrättslig terminologi ett rekvisit, som är personberoende på det sätt som görs i exempelvis 3 kap. 130 § i föreskriftsförslaget. Där anges att växel-relage ska vara placerade och anordnade så att det kan användas bl.a. bekvämt. Vad som är bekvämt för olika personer torde vara högst individuellt. Myndigheten är väl medveten om att detta krav uppställs även i andra föreskrifter (exempelvis TSFS 2013:63) men inte heller i dessa sammanhang framstår kravet, rekvisitet, som ändamålsenligt ur ett lagföringsperspektiv.</p>	<p>Se även 26,27, 130, 130 §§ Transportstyrelsen föreslår en justering av förslaget.</p>

Sändlista

AB Svensk Bilprovning

A-besiktning AB (Carspect)

Besikta bilprovning AB

Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)

DEKRA Automotive AB

Fordonsbesiktningsbranschen

Fordonsprovarna i Kungälv AB

Fordonsprovarna i Väst AB

Fordonsverkstadsutrustarna, FVU

Inspecta Sweden AB

Kommerskollegium

Mobility Sweden

Motorbranschens Riksförbund (MRF)

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)

Motormännens Riksförbund (M)

NDT Training

Opus Bilprovning

Org Testa

Polismyndigheten

Svenska Rallyförbundet

Svenska Bilsporförbundet

Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation, SFRO

Sveriges MotorCyklister, SMC

SWEDAC

SWETIC

Training Partner

Verkstad och besiktningsteknik

Ystad Bilbesiktning AB

Åklagarmyndigheten