

Transportstyrelsen  
Box 267  
781 23 Borlänge  
[vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se)

2024-04-16

**Diarienummer TSF 2021-116**

**Remissvar: Förslag till nya föreskrifter om tävlingsbilar på väg**

Svenska Bilsportförbundet är ett av de 73 specialidrottsförbund som ingår i Riksidrottsförbundet. Riksidrottsförbundet som tillsammans med specialidrottsförbunden har till uppgift att främja folkhälsan i Sverige, både den fysiska men, även den psykiska. Det genomförs av den verksamhet som bedrivs inom föreningslivet. En verksamhet som till största delen bedrivs och utförs av ideella människor, människor som utanför arbetstid i föreningar investerar dagsverk av tid som ledare och funktionärer för att andra ska kunna utöva sin idrott. Där finns människorna som har idrotten som sin viktigaste del av livet. Där vänskapen och de sociala nätverken i verkligheten frodas.

Med tre miljoner utövare är idrottsrörelsens arbete för folkhälsan en av samhällets hörnstenar för den svenska folksjälen välmående. En folkrörelse som Regeringen ser värdet av genom den ekonomiska tilldelning som Riksidrottsförbundet tar emot för att fortsätta bedriva sitt arbete. Svenska Bilsportförbundet är ett av de 73 förbund som är med för att nå de riktlinjer som finns satta gemensamt av idrottsrörelsen med målen i Strateg 2025, Idrott i förening - hela livet.

Idrotten är inte en vinstdrivande organisation. De ekonomiska medel som inkommer till Svenska Bilsportförbundet används för återinvestering i förbundets verksamhet för att utveckla och skapa bättre förutsättningar för förbundets medlemmar, föreningar, utövare och publik.

Svensk Bilsport lämnar härmed sitt svar på ovan rubricerad remiss.

## **Övergripande**

Representanter för teknikavdelningen på Svenska Bilsportförbundet, SBF, har nu tagit del av den föreslagna texten i reglering av hur rallybilar skall registreras och besiktigas i framtiden.

Först o främst vill vi påpeka att vi har full förståelse för att alla referenser till en enskild organisation inte skall existera för att inte begränsa konkurrensen, och vi medverkar väldigt gärna för att få uppdaterade och fungerande regleringstexter.

Vi vill dock vara tydliga med att detta aldrig varit drivet av SBF utan var ett krav från Trpt styrelsen för att kunna registrera rallybilar då dessa inte längre följer sin ursprungliga certifiering och kunde då inte heller godkännas av dåtidens kontrollorgan, Svensk bilprovning.

Förfarandet ändrades också 2012 efter ett beslut i EU (2009) där det tidigare svenska förfarandet inte längre accepterades och det då från Transportstyrelsen omarbetade kravet renderade i en omfattande utbildning av tekniker inom SBF som då gavs mandat att kontrollera och dokumentera vilka avsteg från bilarnas certifiering som gjorts. Detta efter krav från dåvarande officiella besiktningsorgan som inte önskade hantera dessa rallybilar då det skulle betyda omfattande utbildning av de anställda, samt att det också skulle krävas en kontinuerlig uppföljning av frekventa regelförändringar inom bilsporten, både nationellt och internationellt.

Eftersom all form av motorsport i allmänhet, och bilsport i synnerhet, ofta är ifrågasatt av externa grupperingar i samhället, och då i huvudsak gällande miljöstörningar, och ofta får skulden för allt från "buskörning" på torget till organiserade men illegala s.k. streetrace så har vi vid vår remiss koncentrerat oss på säkerhet och miljökonsekvenser av förslaget och utelämnat synpunkter på rena sportgrensregler.

Naturligtvis inser vi att i princip alla våra reglementen måste arbetas om men då krävs någon form av ramverk från lag och regleringstexter som vi kan använda som bas för bilsportens egna regler.

## Detaljerade synpunkter

### Standardrallybil

Rubrik	nr	Anmärkning	Konsekvens
Kapitel 1 Regleringsförslag	3.3	Definition av vad som avses med begreppet "Skyddsbur" behöver tillkomma.	Utan en definition och reglering kan det resultera i säkerhetsmässigt farliga lösningar
Kapitel 1 Regleringsförslag	3.3	Definition krävs för vad som avses med "bälten avsedda för tävling"	Om inget krav på bälten finns kan det resultera i säkerhetsmässigt farliga lösningar
Kapitel 1 Regleringsförslag	3.3	Det saknas information om säte. Nuvarande text tillåter byte av säte. Även någon form av definition krävs.	Om inget krav på säten finns kan det resultera i säkerhetsmässigt farliga lösningar
Kapitel 1 Regleringsförslag	3.3	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.
Kapitel 1 Regleringsförslag	3.3	Restriktioner på motor och drivlina saknas	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.
Kapitel 1 Regleringsförslag	3.3	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.	Påverkar ett stort antal bilägare/förare och utgör en populär instegsklass.

### Tävlingsrallybil

Rubrik	nr	Anmärkning	Konsekvens
Kapitel 3 Regleringsförslag	3.3	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”)	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)
Kapitel 3 Regleringsförslag	3.3	Ett ramverk om hur mycket som får byggas om saknas	Om ingen begränsning finns kan detta leda till att man använder identiteten (VIN kod+chassinummer) från en personbil och bygger en s.k. rörfram med siluettkaross.
Kapitel 3 Regleringsförslag	3.3	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.	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.

### **Kommentarer**

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.

#### **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 inestegsklass med lite mer undantag än nuvarande Standard rallybilar. Dessa bilar har ett strikt reglemente med många medlemmar som leder till ett ökat intresse till bilsportrörelsen 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"!

#### **Personlig säkerhet (Bälte, säte, kläder, hjälm med mera):**

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.

Förslag/åtgärd: Hänvisa till gällande normer till avsedd produkt anpassad för bilsport. På så vis sätter Transportstyrelsen i vart fall ett krav utan att peka mot ett reglemente, tillverkare eller aktör.

#### **Skyddsbur:**

Att inte hänvisa till ett minimumkrav och ospecificerade material och måttspecifikationer leder till att rör kvalitén kan bli av tex vattenledningsrör.

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 kvalitet, vi kan även hjälpa till att ta fram en enklare kravbeskrivning/manual för detta utan någon referens till vare sig SBF eller FIA.

#### **Historiska bilar:**

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.

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.

#### **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?

Fråga: Vad händer med den så kallade A-besiktningen för homologerade bilar när SBF inte längre har krav på sig att göra kontrollbesiktning med 8 månaders intervall, utgår detta?

Fråga: Idag krävs ett COC för personbil för att kunna få dispens 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?

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).

## **Slutord**

Svenska Bilsportförbundet anser att denna remiss behöver förtydligas i många avseenden för att säkerställa framtida möjligheter att registrera säkra tävlingsfordon på ett strukturerat sätt. Vi står givetvis till förfogande med detaljkunskap utifrån lång erfarenhet och tidigare samarbete med myndigheter för att säkerställa så korrekta lag och regleringstexter som möjligt.

**Med vänliga hälsningar**  
**SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET**

**Pär Karlsson**  
**Teknikansvarig**

**Anna Nordkvist**  
**Generalsekreterare**