

Riksidrottsnämnden

BESLUT

meddelat av Riksidrottsnämnden (RIN) den 25 april 2024 i ärende nr 193/24-14

Anmälände part: Erik Eriksson, Enköping Motorklubb

Anmälda parter:

1. Roger Engström
2. Ninna Hansson Engberg
3. Fredrik Wakman
4. Peggy Dicksdotter Hermansson
5. Pontus Sandell
6. Anita Edlund
7. Tony Ring

1-7 samtliga styrelseledamöter i Svenska Bilsportförbundet

Erik Eriksson har anmält ledamöterna i Svenska Bilsportförbundets (SBF) styrelse till förbundsbestraffning enligt **bilaga 1**.

Anmälda parter har yttrat sig enligt **bilaga 2**.

Viss ytterligare skriftväxling har därefter skett, **bilaga 3-5**.

RIN:s bedömning

Det noteras att RIN handlägger ärendet som första instans i enlighet med 14 kap. 8 § sjätte stycket Riksidrottsförbundets (RF) stadgar.

Erik Eriksson har i korthet gjort gällande att anmälda parter gjort sig skyldiga till vilseledande av enskilda idrottsutövare, föreningar och andra organ inom SBF i strid med 14 kap. 2 § 9 och 16 p. RF:s stadgar genom att tillstålla det internationella bilsportförbundet FIA en utredning från Juridiska nämnden avseende hur en viss regel skulle tolkas, i stället för att offentliggöra Juridiska nämndens utredning. Anmälda parter har motsatt sig anmälan och bland annat anfört att det förekommit olika uppfattningar i regeltolkningsfrågan inom Juridiska nämnden och att aktuellt regelverk ägs av FIA, som därmed är den enda part som kan ge ett korrekt svar på hur regelverket ska tolkas.



I bestraffningsärende enligt 14 kap. RF:s stadgar är det anmälaren som har att presentera sådan bevisning att påstådd förseelse är styrkt. RIN anser inte att det i ärendet framkommit vare sig att anmälda ledamöter skulle ha vilselett någon på det sätt som krävs för bestraffning enligt p. 9 i den s.k. bestraffningskatalogen, eller att man underlåtit att rätta sig efter utfärdade bestämmelser eller fattade beslut på det sätt som avses i p. 16. Anmälan ska därför lämnas utan bifall.

RIN:s beslut får inte överklagas.

På Riksidrottsnämndens vägnar



Krister Malmsten

I beslutet har deltagit Krister Malmsten (ordförande) samt Bo Bengtsson (vice ordförande), Anna Erman, Sanna Granbeck, Johan Karlsson och Christer Pallin. Enhälligt.

Föredragande och sekreterare: Christine Stridsberg

Joakim Dahl (RF och SISU)

Från: Erik <erik@emc.se>
Skickat: den 26 mars 2024 15:12
Till: Riksidrottsförbundet (RF)
Ämne: Anmälan
Bifogade filer: Anmälan RIN mars 2024.pdf; 01 Protokoll JN 05_23.pdf; JN05_23 02 Bilaga 1 Utredning.pdf; Protokoll_FS-0823_publicera.pdf; Protokoll_FS -0124 Extra.pdf; Case 1, Rear Axle.pdf; Case 2, Limited Slip Diff.pdf; JN05_23 09 Bilaga 3 brev fr Ola Axelsson.pdf; Interpretation request SBF P Karlsson.pdf; JN brev till FS.pdf

Du får inte e-post ofta från erik@emc.se. [Se varför det här är viktigt.](#)

RIN

Anmälan av ledamöterna i Svenska Bilsportförbundet (SBF) styrelse för förbundsbestraffning

Saken: SBF Förbundsstyrelse följer inte regelverk uppsatta av Svenska Bilsportförbundet samt Riksidrottsförbundet.

Bakgrund

1. Rallyföraren Ola Axelsson Västerås MS har ställt fråga till SBF förbundsstyrelse om utredning av Historiska utskottets påstående om Bakaxel mm. på Volvo 240 i historiska rall.
2. Förbundsstyrelse gav i uppdrag till Juridiska Nämnden (JN) att utreda saken och komma fram till vad som gäller i Sverige.
3. JN genomförde en omfattande utredning med slutsatser som skickades till SBF förbundsstyrelse.
4. Istället för att offentliggöra JN:s utredning så skickade förbundsstyrelsen ärendet vidare till Historiska utskottet för vidare beslut tillsammans med FIA.
5. SBF:s kansli med tjänstemannen Pär Karlsson har författat ett brev till FIA med aktiva osanningar.
6. Historiska utskottet har skickat ärendet vidare till FIA för avgörande. JN:s utredning och slutsatser har inte skickats med till FIA.
7. Möte i FIA den 27 mars med närvarande föredragare från svenska Historiska utskottet. Initiativtagaren Ola Axelsson och JN får inte närvara på mötet.
8. SBF förbundsstyrelse har som ansvariga genom detta förfarande tagit bort svenska Juridiska Nämndens jurisdiktion att gälla i Sverige inom Svenska Bilsportförbundet.
Idag vet ingen ägare av dessa historiska Rallybilar vad som gäller.

Min bakgrund

Mitt namn är Erik Eriksson och jag är utövare av historisk rally med en Volvo 240 enligt FIA Appendix K reglemente.

Denna sport kostar oerhört mycket pengar genom att det är dyrt att bygga en rallybil samt löpande kostnader för tävlandet.

Nu har SBF:s styrelse tillsammans med deras Historiska Utskott sett till att det blir näst intill omöjligt att tävla med en Volvo 240.

Övriga bilar är tydligen inte berörda av SBF:s hantering och där de går fria.

Bifogat:

- Anmälan RIN
- Bil. 1.- Ola Axelsson brev till SBF

Riksidrottsnämnden

Anmälan till Förbundsbestraffning

Anmälan mot: Ledamöterna i Svenska Bilsportförbundets styrelse
(Svarande)

Roger Engström styrelseordförande
070-871 94 02, roger.engstrom@sbf.se
Sv: Bilder Tunavallsgränden 2
Ninna Hansson Engberg vice ordförande
070-720 00 26, ninna.engberg@sbf.se

Fredrik Wakman Ledamot
070-258 96 98, fredrik.wakman@sbf.se

Peggy Dicksdotter Hermansson Ledamot
070-603 80 36, peggy.d.h@sbf.se

Pontus Sandell Ledamot
070-658 05 30, pontus.sandell@sbf.se

Anita Edlund Ledamot
070-354 54 50, anita.edlund@sbf.se

Tony Ring, Ledamot
070-890 99 99, tony.ring@sbf.se

Anmälare: Erik Eriksson
070-582 65 50
erik@emc.se
SBF rallylicens via Enköping Motorklubb

Saken: SBF Förbundsstyrelse följer inte regelverk uppsatta av Svenska Bilsportförbundet samt Riksidrottsförbundet.

Förkortningar: SBF - Svenska Bilsportförbundet

FS – Förbundsstyrelsen

JN – Juridiska Nämnden

FIA – Federal International Automobileclub

1031 – En bakaxelvariant tillverkad av Volvo till Volvo 240

Diff – differentialbroms som låser upp båda bakhjulen att driva tillsammans för effektivare fäste och framdrivning.

Limited Slip Diff – differentialbroms på engelska

Gripper diff – en utländs tillverkare av differentialbroms som säljs i Sveige av företaget Sellholm Tuning AB i Köping

YRKANDE

1. Att de Svarande prövas för att har vilselett enskilda idrottsutövare, föreningar och andra organ inom SBF enligt RF:s 14 kap

Bestraffningsärenden,

1 § Ledare eller annan som i samband med idrottsutövning biträder idrottsutövare eller idrottsorganisation.

2 § Förseelser

9. den som genom osanna uppgifter eller på annat sätt vilselett eller försökt vilseleda, eller utövat otillbörlig påverkan mot funktionär eller annan enskild person, förening eller internationellt idrottsorgan.

16. den som på annat sätt underlåtit att rätta sig efter vad som ålegat vederbörande av idrottsorgan ("exempelvis Juridiska Nämnden") fattade utredning och slutsatser.

OMSTÄNDIGHETER SOM ÅBEROPAS TILL GRUND FÖR ANMÄLAN

2. Anmälan gäller för förseelser som personerna, enligt ovan, i Svenska Bilsportförbundets (SBF) styrelse fattat.
3. Anmälan riktar sig mot samtliga personer i Svenska Bilsportförbundets styrelse, Förbundsstyrelsen, (FS).
4. SBF:s Förbundsstyrelse följer inte SBF:s och RF:s stadgar.
5. Ola Axelsson som tävlingsförare med Volvo 240 Appendix K (historiska rallybilar) har ställt förfrågan till SBF:s förbundsstyrelse.
Se bilaga 1 på Ola Axelssons brev till SBF förbundsstyrelse.
6. Protokoll JN 05/2023
Bakgrund
Ola Axelsson (OA) har i ett brev till Förbundsstyrelsen begärt en utredning av Historiska Utskottets (HU) tolkning och hantering av FIA:s ID-handling för Volvo 240, 5626, och HU:s "lathund" för Volvo 240 enligt FIA Appendix K. Styrelsen beslutade den 15 juni 2023 (FS 08/23) att ge JN i uppdrag att utreda frågorna och utredningsuppdraget överlämnades till JN den 5 september 2023.
Se bilaga 2. Protokoll JN 05/2023

7. Förbundsstyrelsen (FS) skickade över ärendet till Juridiska Nämnden (JN), efter Ola Axelssons begäran om utredning om vad som gäller för Volvo 240 bilarna. JN skulle göra en utredning och bedömning enligt FS mötesprotokoll FS 08/2023 § 119 den 2023-06-15.
 § 119 HU's tolkning av App. K och Volvo 240 med homologeringshandling 5626
 Förbundsstyrelsen tog del av skrivelsen och beslutade att skicka vidare till juridiska nämnden för utredning.
Se bilaga 3. FS protokoll.
8. JN har under hösten 2023 genomfört en omfattande utredning av ärendet och kommit fram till sina bedömningar.
Se bilaga 2. Protokoll från JN 2023-11-29 och 2023-11-30.
9. JN har kommit fram till att det är tillåtet att använda en så kallad "1031 bakaxel" och typliknande diffar, exempelvis diff tillverkad av företaget "Gripper". Denna diff brukar kallas för "Sellholm-diffen" i brukligt tal eftersom företaget Sellholm Tuning AB i Köping säljer dessa Gripper diffar.
10. Förbundsstyrelsen har 2024-01-17 mottagit svar från JN på tidigare överlämnad skrivelse till JN angående tolkningen av App. K och Volvo 240 för information och publicering till SBF organisationen.
11. FS beslutade, 2024-02-04, i stället för publicering att överlämna utredningen till Historiska Utskottet (HU) för vidare hantering tillsammans med FIA för Appendix K reglementets tillkomst enligt FS protokoll.
Se bilaga 4. FS protokoll 01/2024, § 5.
12. Historiska utskottet tillsammans med tekniska chefen på SBF:s kansli har utformat brev för förbundsstyrelsens räkning som skickas till FIA TWG Historic Motorsport för bedömning och beslut. *"We are looking forward to solv this issue once and for all with your support"*. Brevet innehåller helt andra påståenden än det som JN kommit fram till genom sin utredning och bedömning.
Se bilaga 6. Brev, Interpretation request med bilagor.
13. I och med att detta brev med bilagor är skickat till FIA TWG Historic Motorsport så har förbundsstyrelsen dömt ut JN:s utredning och bedömning att gälla inom de rallytävlingar som arrangeras genom SBF:s regi i Sverige.
14. I brevet och bilagorna skriver förbundsstyrelsen halt andra slutsatser för att påverka läsaren att komma fram till bedömning till förbundsstyrelsen fördel.
There are several drivers who claim the right to use rear axle and limited slip diff which is not documented in the homologation
- even though we have had this case looked into by our legal, Juridicial Committee, we cannot come to a common agreement.*
The Appendix-K is an international regulation owned and administrated by the FIA,
- The request to the FIA TWG is if it can be acceptable to replace the 1030 axle with 1031 even if only the 1030 was in production for Volvo 240 1976 and is the axle presented in the homologation 5626?*

Se bilaga 5, 6 och 7. Interpretation request

Redan 2013 konstaterade de som arbetat på Volvo med dessa bakaxlar att 1031 bakaxel monterades regelbundet på Volvo 240 och att 1031 användes flitigt i internationella rallytävlingar.

2019 konstaterade historiska utskottets ledamot Conny Johansson att det är en 1031 bakaxel som finns på bild i Volvo 240 Id-handling och inte 1030.

2023 konstateras det genom JN:s utredning återigen av Volvos anställda, samma sak, att det är 1031 bakaxeln på bilden i Id-handlingen och inte 1030 samt att 1031 användes vid internationella rallytävlingar.

Varken förbundsstyrelsen eller dess kansli med Pär Karlsson eller historiska utskottet har haft någon diskussion med JN efter deras skrivelse med utslag på vad JN kommit fram till i sin utredning och bedömning.

15. Agerandet från förbundsstyrelsen får negativa konsekvenser för oss som tävlar med Volvo 240 med historiska rallybilar enligt FIA Appendix K regelverk. Vi tävlande måste kunna veta vad som gäller inom Sverige när de tävlar.
16. Att tävla med historiska bilar som kostar mellan 500 000 kr och upp till 1 000 000 kr att färdigställa och inte veta vilket organ som är juridisk korrekt är inte acceptabelt.
17. Konsekvensen av förbundsstyrelsens agerande är just nu att juridiska nämnden inte har någon funktion enligt förbundsstyrelsen då förbundsstyrelsen menar att ärenden som härrör till Appendix K regelverk "ägs och hanteras av FIA".
18. Enligt SBF:s stadgar kapitel 7 – nämnder
Står att läsa följande:
1 § JURIDISKA ORGAN
Juridiska nämnden är Förbundets högsta instans att besluta i överklaganden från Disciplinnämnden och första instans i vissa ärenden enligt RF:s stadgar, kap 14 och 15.
Exempel: manipulation av idrottslig verksamhet.
Juridiska nämnden är nationell överklagandeinstans i de internationella sammanhang som avses med FIA:s regel om National Court of Appeal i International Sporting Code.
19. Ovanstående bedömning och beslut bör hanteras av RIN enligt RF:s 14 kap gällande SBF:s förbundsstyrelse och deras agerande.

Bestraffningsärenden,

1 § Ledare eller annan som i samband med idrottsutövning biträder idrottsutövare eller idrottsorganisation.

2 § Förseelser

9. den som genom osanna uppgifter eller på annat sätt vilselett eller försökt vilseleda, eller utövat otillbörlig påverkan mot funktionär eller annan enskild person, förening eller internationellt idrottsorgan.

16. den som på annat sätt underlåtit att rätta sig efter vad som ålegat vederbörande av idrottsorgan ("exempelvis Juridiska Nämnden") fattade utredning och slutsatser.

20. Förbundsstyrelsens ledamöter har genom sitt brev till FIA TWG Historic Motorsport gjort sig skyldig till överträdelser enligt RF:s 14 kap.
- Försökt vilseleda
 - Utövat otillbörlig påverkan mot funktionär vid internationellt idrottsorgan
 - Underlåtit att rätta sig efter vad som ålegat vederbörande av idrottsorgan genom Juridiska Nämndens genomförda utredning och fattade slutsatser.
21. JN har skickat ett brev till FS gällande situationen
Se bilaga 9. JN brev FS
22. Det är ett personligt ansvar i förbundsstyrelsen om inte någon begärt avvikande åsikt och fått det protokollfört, vilket inte finns med i protokollet 01/2024 § 5.

PRELIMINÄR BEVISNING

Jag önskar inkomma med ytterligare bevis senare efter att tagit del av motpartens synpunkter.

Bilagor

1. Ola Axelssons brev till SBF förbundsstyrelse
2. Protokoll JN 05/2023
3. JN 05 underbilaga
4. FS protokoll 08/2023
§ 119 HU's tolkning av App. K och Volvo 240 med homologeringshandling 5626
Förbundsstyrelsen tog del av skrivelsen och beslutade att skicka vidare till juridiska nämnden för utredning.
5. FS protokoll 01/2024, § 5.
6. Interpretation request
7. Bilaga Case 1, Rear Axle
8. Bilaga Case 2, Limited Slip Diff
9. Bilaga JN brev till FS.

Enköping den 22 mars 2024

Erik Eriksson
070-582 65 50
erik@emc.se
SBF rallylicens via Enköping Motorklubb

2024-04-02

**SVENSK
BILSPORT**

Anmälan till Bestraffning av SBF:s Styrelse

Hej Joakim

Vi har tagit emot ditt mail daterat 20240327 inkl bilagor och vill tillföra följande kommentarer. En viktig synpunkt direkt är att Förbundsstyrelsen inte vid något tillfälle värderat eller tagit beslut i sakfrågan beroende på att den sakkunskap som krävs inte innehas av styrelsen. Konstaterar också att anmälan inte är helt överensstämmande med verkligheten.

Historik/Bakgrund

Ärendet berör en bakaxel och en diffbroms till Volvo 240 i en av de historiska Rallyklasserna. Just dessa har varit föremål för diskussioner i minst 10-15 år vid det här laget, där aktiva menar att de har rätt att använd bakaxel 1031 och en annan diffbroms än de som finns i bilens tekniska homologeringshandling.

Vårt utskott som ansvariga och sakkunniga inom historiskt Rally menar att enligt reglerna så är det inte tillåtet.

Viktigt att påpeka, reglementet är inte upprättat av Svenska Bilsports Förbundet.

Gällande reglemente är Appendix K, ett internationellt reglemente, ägt och upprättat av FIA vårt internationella förbund.

Samma regler gäller i hela Världen och SBF eller utskott har ingen påverkan på det.

Just det här ärendet började med en skrivelse från Ola Axelsson till förbundsstyrelsen i Juni 2023 med begäran om att ärendet skulle utredas av Juridiska nämnden.

Styrelsen beslutade på kommande möte att tillmötesgå denna begäran för att få frågan belyst av part utanför ansvarigt utskott. Rätt eller fel kan man fundera över i efterhand.

Nämnden behandlade ärendet under hösten och den 29 Nov kom man inom Juridiska fram till ett beslut enligt deras protokoll, dock var det beslutet inte enigt, en ledamot inom Juridiska var emot. Ledamoten i fråga, fortsatte att utreda på egen hand och tog fram ett ordentligt material som stöd för denna uppfattning. Ledamoten påvisade motsatsen i materialet inför Juridiska nämnden och som vi uppfattat det, skedde det den 14:e Jan, ledamoten reserverade sig mot beslutet.

Under tiden detta pågick var inte förbundsstyrelsen informerad om det beslut som fattats i Nov.

Först när den på egen hand gjorda utredningen av ledamoten inom Juridiska var klar skickades alla handlingar in till SBF, detta skedde den 17 Jan 2024, undertecknad fick det tillhanda på mail den 25 Jan 2024.

Då först visste jag vilket beslut Juridiska kommit fram till och samtidigt började det pratas om beslutet runt om i landet, något som är lite förvånande, information har läckt på ett eller annat sätt.

Efter att läst igenom handlingar vilket totalt sett utgör runt 160 sidor insåg jag att vi behöver behandla den här frågan på ett extra styrelsemöte eftersom Juridiska Nämndens beslut mer eller mindre redan var offentligt.

Vi tog via telefon och mail den 4 Feb 2024, ett per capsulam beslut att involvera vårt Historiska Utskott och vår Tekniska Chef Pär Karlsson för att ta reda på om det Juridiska Nämnden kommit



fram stämde i sakfrågan. För oss var det och är viktigt att få sakfrågan belyst av FIA som äger regelverket och egentligen är den enda part som kan ge ett korrekt svar.

Appendix K som regelverket heter, är ett internationellt regelverk upprättat och ägt av FIA vårt internationella förbund

Vi har inte vid något tillfälle tagit ställning i sakfrågan utan efterfrågat fakta som kan komma att utgöra ett definitivt beslut om vad som är tillåtet respektive inte.

Under tiden efter vårt möte 4 Feb 2024, fick jag ett samtal från Christer Udén, ledamot i Juridiska Nämnden den 19 Feb, där han undrade om vad som hände i ärendet, jag förklarade då hur vi hade beslutat inom styrelsen.

Christer undrade också om publicering av deras beslut och underlag som de så här långt hade hållit på. Normalt sett så publicerar våra utskott och nämnder på egen hand när handlingar och protokoll när de är klara, i det här fallet gjorde man inte det, kanske med en förväntan att styrelsen skulle göra det vilket inte är ett normalt förfarande.

Jag meddelade honom att vi från förbundsstyrelsen inte hade några synpunkter på det. Mitt råd till honom var att publicera det de kommit fram till den 29 Nov 2023 respektive 14 Jan 2024 på sedvanligt sätt öppet och transparent. Publiceringen verkställdes omg som jag uppfattat det.

Fortsättningen på det här blev att vårt Historiska Utskott tillsammans med vår Tekniska Chef Pär Karlsson utifrån Juridiska Nämndens beslut författade en fråga till Technical Working Group (TWG) inom FIA som ägare av regelverket att utreda själva sakfrågan kring bakaxel och diffbroms. TWG återkom med en mötesinbjudan till den 27 Mars för genomgång av frågeställningarna.

Vi har fått kritik för att alla handlingar från Juridiska inte var med i vår fråga till TWG, det stämmer dock inte helt. Ralf Pettersson i Finska Bilsportförbundet hade fått tillgång till Juridiska Nämndens handlingar, Ralf är Svensktalande och en av ledamöterna i TWG inom FIA och han hade det underlaget med sig till FIA.

Svar från FIA

TWG höll ett möte i förra veckan den 27:e Mars där Pär Karlsson och Raymond Johansson deltog, de fick där ett första muntligt utslag i frågan och inväntar nu det officiella skriftligt.

Efter mötet den 27:e Mars bjöd vi in Fredrik Sundin ordf i Juridiska nämnden för en genomgång av vad som framkommit på mötet med TWG och hur handläggningen gått till samt vilka handlingar som TWG fått ta del av samt även det preliminära beslutet muntligt.

På detta möte blev vi överens om att göra en gemensam kommunikation från alla involverade parter när vi har det slutgiltiga dokumentet från TWG, och där står vi just nu.

En förbundsbestraffning känns i nuläget märklig när det enda vi har gjort är att försöka försäkra oss om vad som är rätt eller fel i själva sakfrågan.

Med vänlig hälsning/best regards

Förbundsstyrelsen genom/

Roger Engström

Ordf Förbundsstyrelsen/President Swedish Board

roger.engstrom@sbf.se

Mob +46 708719402

Riksidrottsnämnden

Anmälan till Förbundsbestraffning

Anmälan mot Ledamöterna i Svenska Bilsportförbundets styrelse

Anmälare: Erik Eriksson
070-582 65 50
erik@emc.se
SBF rallylicens via Enköping Motorklubb

Yttrande till brev författat av Förbundsstyrelsen (FS) genom Roger Engström 2024-04-02.

Svar: Detta svar och kommentarer åberopas till RIN:s beslut i frågan.

1. Det finns ingen diffbroms som Roger Engström påstår ska finnas i "bilens tekniska homologeringshandling" eftersom diffbromsen var fri i de bilar som används i dagens tävlingssammanhang.
Det som FS beskriver gäller enbart för "standard bilar" enligt Grupp 1 Id-handlingen av märket Volvo 240. Inom standardklassens Grupp 1 bilar var det standard komponenter och om man skulle frångå detta så skulle det vara "homologerat" dvs. skriftligen godkänt.
2. Idag används nämligen enbart "Grupp 2 bilar" som hade en relativt fri trimningsgrad och tillåtelse att använda andra modifierade utrustningskomponenter och där var bland annat diffbromsen fri att användas och även till fabrikat var den fri.
3. Historiken börjar inte med att Ola Axelsson skickat ett brev till FS, verkligheten är att SBF:s tekniker har på felaktiga grunder under flera år felaktigt påstått att de tävlande med Volvo 240 inte får använda sig av 1031 bakaxel och valfri diffbroms.
4. SBF Historiska Utskott (HU) tillsammans med FIA godkänner dock att andra bilmärken än Volvo, inom Grupp 2 reglementet, har fria diffbromsar, exempelvis Saab, Opel och Ford. Därav är hela Roger Engströms och HU:s slutsatser felaktiga och det som JN kommit fram till och beslutet det enda korrekta.
5. Det är FS som begärt att Juridiska nämnden (JN) ska utreda ärendet och komma fram till ett beslut vad som gäller för Volvo 240.

6. Att FS inte accepterar JN:s beslut och skickar vidare ärendet till FIA är själva felaktigheten i FS handlande i anmälan. FS borde ha accepterat JN:s beslut som var stark med fyra ledamöter mot en enda avvikande.
7. FS är ansvarig för de dokument som skickas till FIA och att dessa är korrekt utformade utan personliga åsikter, detta kan inte skyllas på andra personer.
8. JN:s brev till FS:
Juridiska Nämnden (JN) har fått ta del av bifogad skrivelse som ingivits till FIA avseende bakaxel och diffbroms för Volvo 242.

Då JN utrett frågan på uppdrag av Förbundsstyrelsen framstår det som märkligt att JN:s utredning inte ingått i det material som översänts till FIA. Än mer märkligt är att utredningens slutsatser förtigs eller till och med förvanskas. De till FIA ställda frågorna tar inte hänsyn till utredningens slutsatser och är ledande på ett sätt som inte främjar utredningen av frågan. Detta är en brist som styrelsen måste tillse att läka.

Mot denna bakgrund föreslår jag att förfrågan kompletteras med JN:s utredning. Då utredningen är på svenska behöver den översättas. JN kan åta sig att inge komplettering i denna del. Vidare behöver frågorna till FIA omformuleras så de inte är ledande.

Mot bakgrund av hur frågan hanterats kan det ifrågasättas om involverade personer, med den objektivitet som krävs, klarar av att föredra JN:s utredning vid möte med FIA. Jag ser det därför som lämpligt om någon vid JN föredrar utredningen vid mötet den 27 mars.

Med vänlig hälsning

Fredrik Sundin

9. JN:s material med utredning och beslut har inte översänts till FIA.
10. Fortsatt synes konstateras att JN:s slutsatser fortsatt förtigs och förvanskas. FS har inte tagit hänsyn till denna brist.
11. Frågorna till FIA har inte omformulerats, är ledande och tar inte hänsyn till JN:s utredning och beslut.

12. FS har inte hörsammat ovanstående brev från JN. Ingen från JN inbjöds att medverka på mötet med FIA.
13. Att Ralf Pettersson "*hade JN:s underlag med sig till FIA*" innebär inte att FIA fått tagit del av materialet, vilket de borde fått långt tidigare för att studera och förstå. Det kan konstateras att, även om FIA under mötet fick ta del av JN:s material, så kan ingen person sätta sig in i det omfattande material vid enbart någon timmes möte som JN producerat genom sin omfattande utredning och beslut och därefter fatta korrekta beslut.
14. FS och de personer som deltog i mötet med FIA har inte på något sätt framfört JN:s kritik mot handläggningen och klagörande och kraftiga beslut.
15. Det kan konstateras att Roger Engström inte kommenterar JN:s beslut i sitt yttrande till RIN.
16. Jag som anmälare kvarstår med att FS prövas av RIN för att ha vilselett enskilda idrottsutövare, föreningar och andra organ inom SBF enligt **RF:s 14 kap** och enligt den inlämnade anmälan.

Enköping den 5 april 2024

Erik Eriksson
070-582 65 50
erik@emc.se
SBF rallylicens via Enköping Motorklubb

Riksidrottsnämnden

Anmälan till Förbundsbestraffning

Anmälan mot Ledamöterna i Svenska Bilsportförbundets styrelse

Anmälare: Erik Eriksson
070-582 65 50
erik@emc.se
SBF rallylicens via Enköping Motorklubb

Yttrande med komplettering av slutsats som FIA kommit fram till bifogat.

1. FIA hade möte den 27 mars 2024.
2. Medverkande från SBF var Raymond Johansson Historiska Utskottet i SBF.
3. **TECHNICAL CASES / QUERIES TO BE DISCUSSED**
4.1. 1976 Volvo 242 Differential and LSD
4. *Mr. JOHANSSON presented both cases, Differential and Limited Slip Differential*
5. **Case 1: Rear axle differential housing**
Mr. JOHANSSON explained that within the homologation of the Volvo 242 there is an ongoing debate as to know if the differential housing 1031 is acceptable to fit on 1976 Volvo 242, initially fit with Design 1030. Unfortunately, the homologation does not specify which of the two was homologated, mentioning only gear ratios differences. However, the design of housing 1030 shows only a single rib casting, whilst Design 1031 shows a dual rib casting.
6. FIA har kommit fram till en avvikande uppfattning än JN gällande bakaxel där FIA anger att det enbart är en 1030 bakaxel som är det korrekta för 1976 Volvo 242.
"Concluded that Design 1030 is the one pictured above and is therefore the correct housing for Volvo 242".
7. **Case 1: Rear axle limited slip differential**
Mr. JOHANSSON asked the working group whether the replacement part of the Dana LSD by another similar but not identical LSD was acceptable.

8. Gällande differentialbroms har FIA kommit fram till avvikande uppfattning än JN där de anger *"concluded that as long as the replacement part can be proven to have been produced in 1976, as per Appendix J and Group 2 regulations, then it is acceptable"*.
9. SBF har enbart framlagt sina egna synpunkter genom ledande frågor med osanna påståenden.
10. SBF har inte framlagt JN:s utredning och beslut till FIA.
11. Med FIA:s beslut så blir de praktiska konsekvenserna att ingen Volvo 242 kan använda en differentialbroms i sin bakaxel eftersom DANA differentialbromsen inte längre tillverkas.
12. Konsekvensen blir även att samtliga bilmärken som används inom historisk motorsport kan endast använda en differentialbroms från sin period exempelvis Volvo 242 från 1976. I praktiken innebär beslutet att det inte går att tävla med historiska bilar enligt FIA Appendix K reglementet eftersom en differentialbroms är en nödvändighet i en tävlingsbil.
13. JN har kommit fram till ett annat beslut efter sin omfattande utredning och då bör jag få klarhet i vilken jurisdiktion som gäller inom SBF, är det JN:s beslut eller FIA:s beslut?

Enköping den 11 april 2024

Erik Eriksson
070-582 65 50
erik@emc.se
SBF rallylicens via Enköping Motorklubb

2024-04-02



Uppdaterat 20240416

Anmälan till Bestraffning av SBF:s Styrelse

Hej Joakim

Vi har tagit emot ditt mail daterat 20240327 inkl bilagor och vill tillföra följande kommentarer.

En viktig synpunkt direkt är att Förbundsstyrelsen inte vid något tillfälle värderat eller tagit beslut i sakfrågan beroende på att den sakkunskap som krävs inte innehas av styrelsen.

Konstaterar också att anmälan inte är helt överensstämmande med verkligheten.

Historik/Bakgrund

Ärendet berör en bakaxel och en diffbroms till Volvo 240 i en av de historiska Rallyklasserna. Just dessa har varit föremål för diskussioner i minst 10-15 år vid det här laget, där aktiva menar att de har rätt att använd bakaxel 1031 och en annan diffbroms än de som finns i bilens tekniska homologeringshandling.

Vårt utskott som ansvariga och sakkunniga inom historiskt Rally menar att enligt reglerna så är det inte tillåtet.

Viktigt att påpeka, reglementet är inte upprättat av Svenska Bilsports Förbundet.

Gällande reglemente är Appendix K, ett internationellt reglemente, ägt och upprättat av FIA vårt internationella förbund.

Samma regler gäller i hela Världen och SBF eller utskott har ingen påverkan på det.

Just det här ärendet började med en skrivelse från Ola Axelsson till förbundsstyrelsen i Juni 2023 med begäran om att ärendet skulle utredas av Juridiska nämnden.

Styrelsen beslutade på kommande möte att tillmötesgå denna begäran för att få frågan belyst av part utanför ansvarigt utskott. Rätt eller fel kan man fundera över i efterhand.

Nämnden behandlade ärendet under hösten och den 29 Nov kom man inom Juridiska fram till ett beslut enligt deras protokoll, dock var det beslutet inte enigt, en ledamot inom Juridiska var emot. Ledamoten i fråga, fortsatte att utreda på egen hand och tog fram ett ordentligt material som stöd för denna uppfattning. Ledamoten påvisade motsatsen i materialet inför Juridiska nämnden och som vi uppfattat det, skedde det den 14:e Jan, ledamoten reserverade sig mot beslutet.

Under tiden detta pågick var inte förbundsstyrelsen informerad om det beslut som fattats i Nov.

Först när den på egen hand gjorda utredningen av ledamoten inom Juridiska var klar skickades alla handlingar in till SBF, detta skedde den 17 Jan 2024, undertecknad fick det tillhanda på mail den 25 Jan 2024.

Då först visste jag vilket beslut Juridiska kommit fram till och samtidigt började det pratas om beslutet runt om i landet, något som är lite förvånande, information har läckt på ett eller annat sätt.

Efter att läst igenom handlingar vilket totalt sett utgör runt 160 sidor insåg jag att vi behöver behandla den här frågan på ett extra styrelsemöte eftersom Juridiska Nämndens beslut mer eller mindre redan var offentligt.

Vi tog via telefon och mail den 4 Feb 2024, ett per capsulam beslut att involvera vårt Historiska Utskott och vår Tekniska Chef Pär Karlsson för att ta reda på om det Juridiska Nämnden kommit



fram stämde i sakfrågan. För oss var det och är viktigt att få sakfrågan belyst av FIA som äger regelverket och egentligen är den enda part som kan ge ett korrekt svar.

Appendix K som regelverket heter, är ett internationellt regelverk upprättat och ägt av FIA vårt internationella förbund

Vi har inte vid något tillfälle tagit ställning i sakfrågan utan efterfrågat fakta som kan komma att utgöra ett definitivt beslut om vad som är tillåtet respektive inte.

Under tiden efter vårt möte 4 Feb 2024, fick jag ett samtal från Christer Udén, ledamot i Juridiska Nämnden den 19 Feb, där han undrade om vad som hände i ärendet, jag förklarade då hur vi hade beslutat inom styrelsen.

Christer undrade också om publicering av deras beslut och underlag som de så här långt hade hållit på. Normalt sett så publicerar våra utskott och nämnder på egen hand när handlingar och protokoll när de är klara, i det här fallet gjorde man inte det, kanske med en förväntan att styrelsen skulle göra det vilket inte är ett normalt förfarande.

Jag meddelade honom att vi från förbundsstyrelsen inte hade några synpunkter på det. Mitt råd till honom var att publicera det de kommit fram till den 29 Nov 2023 respektive 14 Jan 2024 på sedvanligt sätt öppet och transparent. Publiceringen verkställdes omg som jag uppfattat det.

Fortsättningen på det här blev att vårt Historiska Utskott tillsammans med vår Tekniska Chef Pär Karlsson utifrån Juridiska Nämndens beslut författade en fråga till Technical Working Group (TWG) inom FIA som ägare av regelverket att utreda själva sakfrågan kring bakaxel och diffbroms. TWG återkom med en mötesinbjudan till den 27 Mars för genomgång av frågeställningarna.

Vi har fått kritik för att alla handlingar från Juridiska inte var med i vår fråga till TWG, det stämmer dock inte helt. Ralf Pettersson i Finska Bilsportförbundet hade fått tillgång till Juridiska Nämndens handlingar, Ralf är Svensktalande och en av ledamöterna i TWG inom FIA och han hade det underlaget med sig till FIA.

Svar från FIA

TWG höll ett möte i förra veckan den 27:e Mars där Pär Karlsson och Raymond Johansson deltog, de fick där ett första muntligt utslag i frågan och inväntar nu det officiella skriftligt.

Efter mötet den 27:e Mars bjöd vi in Fredrik Sundin ordf i Juridiska nämnden för en genomgång av vad som framkommit på mötet med TWG och hur handläggningen gått till samt vilka handlingar som TWG fått ta del av samt även det preliminära beslutet muntligt.

På detta möte blev vi överens om att göra en gemensam kommunikation från alla involverade parter när vi har det slutgiltiga dokumentet från TWG, och där står vi just nu.

En förbundsbestraffning känns i nuläget märklig när det enda vi har gjort är att försöka försäkra oss om vad som är rätt eller fel i själva sakfrågan.

Med vänlig hälsning/best regards

Förbundsstyrelsen genom/

Roger Engström

Ordf Förbundsstyrelsen/President Swedish Board

roger.engstrom@sbf.se

Mob +46 708719402



Uppdatering 20240416.

Svar på kompletteringar i ärendet insända av Erik Eriksson.

Beträffande komplettering insänd av anmälaren 20240405 gör vi följande kommentarer

1. Inga kommentarer
2. Inga kommentarer
3. Det är rätt att historien inte börjar med skrivelsen till FS, dock har den pågått sen många år tillbaka. Påståendet kring SBF:s tekniker och felaktig hantering får tillskrivas anmälarens uppfattning.
4. Inga kommentarer, är inte relevant i frågan då FIA Appendix K reglementet är det som styr för olika bilmärken.
5. Rätt, FS har gått Brevskrivaren Ola Axelsson till mötes och dennes begäran, att få frågan belyst av Juridiska eftersom man sen tidigare inte varit överens med Historiska utskottets svar kring reglerna för den aktuella bilmodellen.
Det är lätt att vara efterklok, ärendet skulle i första läget inte gått till Juridiska utan i stället till Tekn Chef Pär Karlsson och Historiska utskottet från FS sida för att möjligen därefter landa hos Juridiska vid en eventuell överklagan.

Som det blev nu, tog FS ett beslut utifrån Juridiska Nämndens utredning, ett beslut för att säkerställa om det man kommit fram till är rätt slutsats med beaktning av att SBF inte har beslutanderätt över ett reglemente som ägs av FIA, och detta gäller även Juridiska Nämnden.

Det FS gjorde, borde dock Juridiska Nämnden gjort i sin utredning, det vill säga ta kontakt med FIA genom vår tekniska Chef Pär Karlsson och tillsammans med honom säkerställt tolkningen av Appendix K reglementet. Det har man inte gjort i det här fallet utan förlitat sig på andra kanaler och källor. Man har dessutom inte som sagts tidigare varit eniga inom nämnden.

Uppdaterad komplettering 20240411 insänd av anmälaren Erik Eriksson.

Nu börjar det bli bekymmersamt då anmälaren uppenbarligen har tillgång till interna dokument som han bifogar till RIN.

Riktigt att det hölls ett möte med FIA den 27 Mars, där Pär Karlsson och Raymond Johansson medverkade från SBF:s sida på uppdrag från förbundsstyrelsen.
Mötet var ett svar på den fråga som ställts till FIA angående de två sakfrågor som beskrivits i vårt första svar ovan.

Efter det mötet kallade jag till ett möte med Fredrik Sundin Ordf i Juridiska Nämnden för att gå igenom vad som framkommit och att vi, som sagts tidigare ovan skulle formulera en gemensam kommunikation.
Fredrik återkom med att Juridiska inte var intresserad av medverka på ett gemensamt möte, med hänvisning till att det skulle kunna bli ett överklagandeärende i deras fall.

Efter samtal med Fredrik så skickade jag över utkastet till det protokoll FIA TWG hade upprättat i syfte att Juridiska Nämnden skulle var informerad om den aktuella statusen så långt i ärendet.
Utkastet utgör inte det slutgiltiga officiella protokollet i dagsläget, det har vi inte fått ännu.

2024-04-02



Med förvåning ser vi nu, att ett icke officiellt protokoll och andra dokument ligger med i den sista kompletteringen till RIN från Erik Eriksson, protokollet är dessutom en draft, det vill säga, ett ej signerat officiellt protokoll från vårt Internationella förbund FIA.

Detta tillsammans med den förfrågan som gjordes till TWG från SBF och med påstående om osanna fakta och ledande frågor, bara detta är illa nog.

Vad värre är att interna dokument enbart skickade till Ordf Fredrik Sundin i Juridiska nu återfinns hos RF och RIN, dokument i ett ärende som inte är färdigbehandlat dessutom.

Erik Eriksson har uppenbarligen fått tillgång till dessa dokument av någon inom Juridiska Nämnden och om det kan man tycka en hel del.

Vi har svårt att se att detta skulle vara ett ärende för RIN att hantera, det bör kunna hanteras inom vår organisation i första hand.

Förbundsstyrelsen genom

Ordf Roger Engström