

Konsekvensutredning av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2025:3) om rallybilar

Transportstyrelsens förslag:

Att besluta om en ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2025:3) om rallybilar som innebär att kravet på katalysator på rallybilar av specialtyp inte är obligatoriskt om det inte fanns krav på att den ursprungliga bilen skulle vara utrustad med katalysator.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

I föreskrifterna ställs det krav att en rallybil av specialtyp med en förbränningsmotor ska vara utrustad med en katalysator.

Föreskrifterna tar dock inte hänsyn till att rallybilar av specialtyp ibland byggs av serietillverkade bilar av äldre årsmodeller och ska användas i tävlingar som riktar sig till sådana bilar (historiska tävlingsbilar). Serietillverkade bilar av äldre årsmodeller saknar i vissa fall krav på katalysator vilket får till följd att kraven för att godkänna en rallybil av specialtyp då blir hårdare än vad som gällde för godkännande av den ursprungliga bilen.

Innan TSFS 2025:3 beslutades och trädde i kraft hade dessa fordon undantag från kravet på katalysator enligt tidigare regler (VVFS 2012:31). Detta undantag togs dock bort av förbiseende.

Motsvarande undantag finns för rallybilar av standardtyp (3 kap. 22 § TSFS 2025:3).

2. Vad ska uppnås?

Syftet med ändringsförslaget är att rallybilar av specialtyp som byggts av äldre fordon inte ska ha krav på katalysator i de fall kravet inte fanns för den ursprungliga bilen.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Utan en ändring behöver fordonsägare söka undantag från kravet i föreskrifterna. Ansökan om undantag är förenat med en kostnad på 3 000 kronor (2025).

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Eftersom förslaget handlar om att ändra en befintlig föreskrift saknas det alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsförslag

Den föreslagna regleringen innebär att kravet på katalysatorer på rallybilar av specialtyp som har byggts av en serietillverkad bil, som inte omfattades av krav på en katalysator när den godkändes, tas bort från föreskrifterna.

4. Vilka är berörda?

De som främst är berörda av de föreslagna kraven är fordonsägare som har för avsikt att registrera en rallybil av specialtyp för användning i tävlingar för dessa bilar. Även besiktningsorgan som utför registrerings- och kontrollbesiktningar samt Polismyndigheten som utför flygande inspektioner berörs av förslaget.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

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

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

Förslaget innebär inga kostnader eller andra konsekvenser av betydelse.

5.2 Enskilda

Föreslagen ändring innebär att fordonsägare, i de fall det inte fanns krav att den ursprungliga bilen skulle vara utrustad med katalysator, inte kommer att behöva utrusta bilen med en katalysator när den byggs om till en rallybil av specialtyp. Fordonsägaren behöver således inte längre söka undantag från kravet, där varje ansökan innebär en kostnad på 3 000 kronor.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Förslaget innebär inga kostnader eller andra konsekvenser av betydelse för staten, regioner eller kommuner.

Förslaget innebär att färre ansökningar till Transportstyrelsen behöver göras och därmed handläggas. Dock bedöms dessa vara relativt få till antalet och medför ingen konsekvens av betydelse.

5.4 Miljö

Förslaget innebär mycket begränsade miljöeffekter. Dels på grund av att antalet fordon det handlar om är mycket begränsat, dels att dessa endast får köras på väg i samband med tävlingsarrangemang.

Utöver det påverkar ändringsförslaget inte huruvida dessa fordon har eller inte har en katalysator utan snarare om fordonsägaren behöver ansöka om ett undantag med en tillkommande kostnad.

5.5 Externa effekter

Förslaget innebär inga kostnader eller andra konsekvenser av betydelse.

6. **Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

Det saknas alternativ till förslaget eftersom det handlar om en ändring av Transportstyrelsens föreskrifter.

7. **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211)

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

Den föreslagna regleringen bedöms vara i enlighet med EU-rätten och även i övrigt förenlig med annan internationell reglering men eftersom förslaget innehåller undantag från tekniska regler kommer det att anmälas till EU-kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Föreskriftsförslagen innebär inte några nya krav på tjänsteleverantörer, varför förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

Förslaget innehåller inga sådana krav som innebär reglering av yrken som medför att anmälan enligt lag (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer eller proportionalitetsprövning enligt förordning

(2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer behöver göras.

Förslaget innehåller inte några datalokaliseringskrav, varför någon anmälan enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen (dataflödesförordningen) inte behöver göras.

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

Föreskrifterna bör träda i kraft så snart som möjligt för att minimera de kostnader som fordonsägare behöver betala för ansökan om undantag från den aktuella bestämmelsen.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

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

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

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

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den föreslagna regleringen påverkar inte funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Den föreslagna regleringen förväntas ha mycket liten påverkan på hänsynsmålet eftersom rallybilar av specialtyp inte får användas på vägar utanför tävlingar. Samt att det endast är ett litet antal av rallybilarna som berörs.

C. Företag

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

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag				
Medborgare			- 3 per fordon	Kostnad för dispensansökan uteblir
Staten m.fl.				
Externa effekter				
Totalt				

E. Förslagets proportionalitet

Förslaget bedöms vara proportionerligt eftersom det inte innebär några negativa konsekvenser om ändringen genomförs men underlättar för berörda aktörer samt medför en besparing för dessa fordonsägare.

F. Uppföljning och utvärdering

Det planeras inte göras någon särskild utvärdering av ändringen då det främst är att färre eller inga ansökningar om dispenser förväntas komma in till Transportstyrelsen som är det som kan mätas. Dock kan det fortfarande inkomma ansökningar trots föreskriftsändringen eftersom ändringen endast berör de bilar som inte ursprungligen omfattades av ett krav på katalysator. Därför är det svårt att utifrån antalet ansökningar bedöma effekten av föreskriften.

G. Samråd

Inget samråd har bedömts vara nödvändigt. Det finns inte någon samrådsskyldighet med andra myndigheter.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Omar Bagdadi
Epost: omar.bagdadi@transportstyrelsen.se